

Economisch-Statistische Berichten

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

24^e JAARGANG

WOENSDAG 17 MEI 1939

No. 1220

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

M. F. J. Cool — Adjunct-secretaris.

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam-West.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

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

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

INHOUD:

	Biz.
Blijvende werkloosheid en haar bestrijding door Prof. J. van Gelderen.....	388
Het Suezkanaal door Mr. H. E. Scheffer.	389
Het negende jaarverslag van de B.I.B. door Prof. Mr. Dr. G. M. Verrijn Stuart.....	394
De Nederlandsch-Belgische havenpolitieke verhoudingen door J. F. G. M. de Meyer.....	398
De omvang van den melkveestapel door Dr. J. Buter	398
ONTVANGEN BOEKEN EN BROCHURES	399
Statistieken:	
Groothandelsartikelen	400-401
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	399, 402

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

De Gulden was in de verslagweek over het algemeen goed van toon. Wij hebben er reeds eerder op gewezen, dat zij, die kapitaalvlucht in het voornemen hadden, hun operaties vrijwel voltooid hebben, zoodat een ongunstige politieke situatie nauwelijks meer een druk op onze valuta kan uitoefenen. Wanneer dan, zooals in deze week het geval was, de politieke toestand wat gunstiger wordt beoordeeld, is dadelijk de vraag naar Guldenen weer overwegend, omdat immers, wat de commercieele vraag naar en aanbod van valuta's betreft, een zekere mate van verschuiving heeft plaats gevonden en wel voor vraag en aanbod in omgekeerde richting. Zij, die buitenlandsche valuta noodig hadden om importen te betalen, hebben vaak voortijdig ingedekt, terwijl de exporteurs als regel het marktverloop wat langer dan normaal hebben aangezien. Daardoor kan onder de heerschende omstandigheden betrekkelijk spoedig een tekort aan Guldenen ontstaan, juist omdat de normale commercieele vraag naar deviezen veel trager vloeit. Wanneer aldus de Gulden stijgt, dan wordt daardoor de liquidatie van deviezensaldi door exporteurs, die toch reeds met deze transacties ten achter waren, eerder versneld.

Dit laatste wordt nog gestimuleerd, wanneer het Egalisatiefonds het koersverloop vrijlaat. Sedert eenige maanden geleden de monetaire autoriteiten den Gulden een noemenswaardige depreciatie lieten ondergaan, was men vrij algemeen de opvatting gaan huldigen, dat die daling als permanent moest worden beschouwd en dat deze beweging doelbewust was in het leven geroepen, of getolereerd, omdat men op economische gronden een wat lageren Guldenkoers wenschelijk achtte. Men was aldus den Dollarkoers van 1.88% niet alleen als voorloopig maximum gaan zien, maar ook min of meer met een kleine speling als minimum. Toen nu bleek, dat bij vraag naar Guldenen het Egalisatiefonds ten onzent hoegenaamd niets ondernam om een koersdaling tegen te gaan, achtten velen het moment gekomen om tot versnelde liquidatie van valutabezitz over te gaan. Juist door het achterwege blijven van ingrijpen door de autoriteiten kwamen nogal fluctuaties voor, omdat immers de verhouding van vraag en aanbod zich van moment tot moment wijzigt en men de „houvast" van de interventie van het fonds op een stabiel niveau miste. Duidelijk blijkt een geheel andere houding van het Egalisatiefonds bij ons dan bijv. in Londen, waar voortdurend naar beide zijden wordt ingegrepen.

Het slot van de vorige week was hooger dan het laagste punt, maar in het begin van de nieuwe week was de vraag naar Guldenen weer overheerschend, waardoor Dollars zelfs beneden de 1.76 daalden, terwijl Ponden tot 8.70 terugliepen.

De geldmarkt gaf een verdere verruiming te zien. Drie-maandsdisconto liep tot $\frac{1}{2}$ a $\frac{1}{4}$ pCt. terug, halfjaarspapier ging op $\frac{1}{4}$ pCt., en zelfs het lange 8-maandspapier werd beneden het procent verhandeld. De verbeterde stemming breidde zich ook uit tot het buitenlandsche discomtomateriaal, zoowel het Belgische als het Fransche, waarbij voor het Fransche papier natuurlijk de verwachting eener aflossing een belangrijke rol speelde.

Ook op de beleggingsmarkt weerspiegelde zich de rustiger internationale situatie. Oude $2\frac{1}{2}$ pCt. Staatsschuld steeg tot boven de 75 pCt., terwijl ook de 3 pCt. Staatsleeningen en de Indische leeningen vaster van toon waren.

BLIJVENDE WERKLOOSHEID EN HAAR BESTRIJDING.

Sinds jaar en dag vormt de voortdurende massale werkloosheid hier te lande het vraagstuk, dat alle andere economische problemen in ernst en beteekenis overtreft. De publieke aandacht, voor zoover niet gevangen door de adembeklemmende spanningen van het internationale politieke leven, wordt goeddeels hierdoor in beslag genomen. Tusschen deze beide — uitmondend in werkloosheidsbestrijding en versterking der weerbaarheid — loopen trouwens tal van verbindingsdraden. Als meest voor de hand liggende zijn te noemen: de schade, die van de ondermijnende werking van dezen lediggang van honderdduizenden uitgaat op onze nationale weerkracht en omgekeerd, het belang, dat de opbouw van ons defensie-apparaat voor de vraag naar arbeid heeft.

Zelfs een oogenblik los gedacht uit het concrete actueele politieke verband, waarin het vraagstuk thans om oplossing dringt — onder het ongeduldig toezien van duizenden uit alle bevolkingslagen bij het al te aarzelend, al te langzaam handelen der Overheid — blijkt het werkloosheidsprobleem veelkantig als geen ander. Meer en meer toch heeft de overtuiging postgevat — in ons land zeker later dan waar ook —, dat in de twee complementaire verschijnselen van braakliggende kapitalen en leeglopende arbeiders de neerslag gezien moest worden van het geheele complex van factoren, die structuur, conjunctuur en ontwikkelingsstempo onzer volkshuishouding bepaalden in de achter ons liggende jaren. Hieronder zijn er van zuiver technischen, van internationalen, van politieken, van monetairen aard. Niet alleen de volkshuishouding in engeren zin, als het geheel van het particuliere bedrijfsleven, met zijn ap- en dependenties, dient evenwel overschouwd te worden bij de opsporing van aard en oorzaken van deze sociale ontwrichting, ook de staatshuishouding en haar ontwikkeling in verhouding tot het bedrijfsleven blijkt van integreerende beteekenis. Het is niet te veel gezegd, indien men beweert, dat het overzien en tegen elkaar afwegen der causale factoren — de eerste voorwaarde voor een doeltreffende therapie — een moeizaam geestelijk proces is gebleken, door de ervaring, met veel feilen en falen opgedaan, bevrucht.

Twee lessen zijn, meen ik, wel allengs gemeengoed geworden bij allen, die zich niet dogmatisch opsluiten in vroeger verworven overtuigingen. Ten eerste, dat er geen panacée tegen het werkloosheidsverschijnsel bestaat en alle simpel lijkende heilmiddelen of zelfbedrog of ondoorvoerbaar zijn; ten tweede, dat automatisch herstel van het „normale” niveau van arbeidsgelegenheid niet is te verwachten, doch actief, wel-overwogen, en met consequentie doorgevoerd staatsingrijpen onafwijsbaar is. Zulk ingrijpen moet een even breed veld beslaan, als dat der factoren, die het verschijnsel beheerschen. Hierdoor komt een aantal innerlijk samenhangende deel-vragen aan de orde, waarvan de oplossing gelijk gericht moet zijn, wil de uitwerking krachtig genoeg blijken om tegen het verschijnsel der massale werkloosheid in zijn vehementie en uitgebreidheid werkelijk opgewassen te zijn. Vele overgeleverde begrippen gaan daarbij overboord. Op de bepaling van omvang en richting der productie dient de staat meer dan ooit te voren in te werken; de beoordeeling van de financieele situatie wordt een andere in het licht dezer doelstelling; de monetaire politiek tenslotte wordt ook hieraan aller-eerst getoetst.

Wie kennis neemt van het dezer dagen verschenen lijvige rapport van een commissie uit den Hoogen Raad van Arbeid, onder voorzitterschap van Dr. Ir. Th. v. d. Waerden: „Onderzoek naar de „blijvende” werkloosheid en haar bestrijding”, Algem. Landsdrukkerij, 1939, zal bespeuren, dat geen enkele officieele publicatie, tot nu toe hier te lande over dit vraagstuk verschenen, in die mate aan het funda-

menteele karakter en de gecompliceerdheid daarvan recht heeft gedaan. Dit rapport stelt de vragen scherper en graaft daardoor dieper dan tot nog toe is geschied. De beteekenis ervan schuilt dan ook geenszins alleen in de korte serie duidelijk gestelde aanbevelingen, waarin het uitmondt, doch minstens evenzeer in de systematische poging om langs mathematisch-statistische weg een aantal beslissende factoren kwantitatief te benaderen en daarmee ook het effect der hiermee verband houdende aanbevolen maatregelen te bepalen. Volledig kon dit niet geschieden. Doch belangrijke bouwstenen voor een volledige analyse en een daarop gebaseerde therapie zijn bijeengebracht. De waarde van het rapport ligt dan ook behalve in den beknopt gehouden, overzichtelijken tekst, tevens in de uitgebreide, belangwekkende statistische bijlagen. Ten deele uit de daarin verkregen resultaten is het eigenlijke rapport opgebouwd.

Omtrent de praktische conclusies, waartoe het rapport in een korte reeks van aanbevelingen komt, verliedde reeds, dat zij „niets nieuws” zouden bevatten. Mij dunkt, indien als kritiek bedoeld, een beoordeeling, die voortspruit uit een grondige miskennis van hetgeen, waarom het gaat. De probleemstelling toch was voor zoover mogelijk te onderzoeken welk deel der werkloosheid hier te lande als „blijvend”, dus noch als van conjunctureel karakter, noch als onvermijdelijk wegens seizoenschommelingen, of een steeds vereischte reserve, dan wel als door arbeidsongeschiktheid veroorzaakt, beschouwd diende te worden. Vervolgens na te gaan, welke factoren voor zoodanige „blijvende” werkloosheid verantwoordelijk gesteld moesten worden en tenslotte, wat de beteekenis van bepaalde bestrijdingsmiddelen daartegen zou kunnen zijn. Hiervan heeft de Commissie zich op even degelijke als verhelderende wijze gekwet.

In een inleidend hoofdstuk komt zij tot de slotsom, dat op een totaal aan geregistreerde en „onzichtbare” werkloozen over 1937 van 450.000 ongeveer een tiende als conjunctureel bepaald moest worden beschouwd en dat, na aftrek van enkele der genoemde categorieën, een „blijvende” werkloosheid resteerde tot een cijfer, varieerend tusschen 155.000 en 270.000. Zou door verkorting van den arbeidstijd de normale reserve sterk verminderd kunnen worden, dan werd dit aantal dienovereenkomstig vergroot. Dit om omvang en ernst van het vraagstuk aan te duiden. Vervolgens worden de factoren geanalyseerd, voor de totale werkgelegenheid van fundamenteel belang. Nieuw materiaal verschaft het onderzoek (van Dr. O. Bakker) over den groei der arbeidsproductiviteit in een reeks van bedrijfstakken hier te lande, hetgeen voor de industrie op jaarlijks 3 pCt. becijferd wordt. In een diepgaande analyse onderzoekt Prof. Dr. J. Tinbergen vervolgens den invloed, welke hiervan in het geheel van de werkgelegenheid bepalende factoren uitgaat. Het oude twistpunt van de zichzelf compenseerende werking der technische ontwikkeling wordt hier scherper omlijnd, waardoor duidelijk wordt, binnen welke enge grenzen het gangbare optimisme slechts geldigheid heeft. Een ander merkwaardig onderzoek, van de hand van Dr. J. Derksen en Ir. A. Rombouts, analyseert het bestaende verband tusschen prijsniveau van exportgoederen en het kwantum van onzen uitvoer. Een waardevolle inleiding op het actueele vraagstuk van de beteekenis van een eventueele dispariteit van ons huidig Gulden-kostprijsniveau. Van eerstgenoemden schrijver is tevens een analyse van het verband tusschen bevolkingsvermeerdering en werkloosheid opgenomen. Veel aandacht is ook besteed aan het vraagstuk van de arbeidsspreiding, waarover Dr. O. Bakker in het vorige nummer van dit weekblad reeds schreef. Vervolgens tracht de commissie een voorzichtig verantwoorde waardeering op te stellen van de openbare en speciaal cultuur-technische werken, welke aanbevolen zijn, inzonderheid in het rapport-Westhoff. De economische bezwaren verbonden aan den afzet der op de nieuw gewonnen

gronden te telen producten, worden ontwikkeld in een bijlage van Ir. C. Maliepaard, wiens pessimistische conclusies overigens door de commissie slechts ten deele worden onderschreven. Een belangwekkende becijfering leverde ook de heer Ch. Glasz ter zake van de mogelijkheden van werkloosheidsbestrijding door woningbouw. De afdeling Nijverheid van „Economische Zaken” gaf tenslotte een exposé van denkbeelden en voornemens ten aanzien der industrialisatie.

In de hoofdstukken II en III worden nu de conclusies getrokken uit het materiaal, dat aldus ter beschikking van de commissie is gekomen.

Aan op korten termijn werkende middelen brengt het rapport naar voren:

Openbare werken (w.o. verbetering der volkshuisvesting ten platte lande en saneering van stadswijken).

Cultuurtechnische werken.

Vermindering van het arbeidsaanbod door pensionering van arbeiders van 60 jaar en ouder en door verhoging van den leeftijd, waarop jeugdigen worden toegelaten tot het bedrijfsleven, met twee jaar.

Arbeidsspreiding door invoering van de 40-urige werkweek en overeenkomstige maatregelen.

Op langeren termijn werkend: de industrialisatie, en (met geringe verwachtingen) de emigratie.

Behalve de arbeidsspreiding vragen al deze middelen staatsuitgaven. De Commissie betoogt, dat en waarom zij deze uitgaven (ten deele op den kapitaalmarkt, ten deele onder de gewone uitgaven op te nemen) gedekt wil zien door leening en door gebruik te maken van de winst, welke uit herwaardeering van den goudvoorraad voortvloeit. Terecht wijst inzonderheid Prof. Tinbergen in zijn bijdrage erop, dat het effect der openbare werken op de werkverruiming vooral afhangt van de vraag, of hierdoor het totaal investeringsvolume en de daadwerkelijk circulerende geldmassa worden vergroot. De traditioneele angst voor „inflatie” dient daartoe overwonnen te worden. Zoolang nog zooveel productieve krachten braak liggen, bestaat niet zonder gevaar. De beheersching van dit stimuleringsproces vereischt echter geleidelijkheid en verlanzaming, zoodra het verzadigingspunt wordt genaderd. In dit verband ware het m.i. opportuun geweest, indien de commissie gewezen zou hebben op de snel toenemende militaire uitgaven van allerlei aard, welke allengs op de binnenlandsche arbeids- en goederenmarkt haar invloed beginnen uit te oefenen. Het effect daarvan zou door een voortdijg fiscaal streven naar een geforceerd budget-evenwicht geheel of ten deele teniet gedaan kunnen worden.

Ook een verder liggende consequentie van een stimuleering van de binnenlandsche markt en van uit leeningen gefinancierde staatsuitgaven dient te worden aanvaard. Nl. de druk, welke deze politiek op den guldenkoers zal uitoefenen. In de Nota van Prof. Tinbergen wordt op grond van hetgeen over de dispariteit van ons kostenpeil bekend werd en wegens de schadelijkheid van een voorbarige „soliede” uitgavenpolitiek betoogd, dat een beheerschte „geleidelijke verdere verlaging van den Guldenkoers dan ook gewenscht is”. De gunstige werking daarvan op de werkgelegenheid wordt door de Commissie in haar rapport (bl. 45) erkend. Tot een aanbeveling verstout zij zich echter niet! M.i. een inconsequentie, aangezien een doelbewuste monetair politiek, niet alleen wat den binnenlandschen geldomloop aangaat, doch evenzeer ten aanzien van het buitenland in het noodzakelijk complex van maatregelen onmisbaar is.

Over het geheel genomen spreekt echter uit dit rapport, dat de handteekening draagt van mannen van diverse politieke pluimage, doch allen van erkende deskundigheid in economie, een mentaliteit, welke van alle voorwaarden voor een doeltreffende politiek, de voornaamste genoemd moet worden, nl. het besef van de enorme belangen, waarom het gaat, de bereidheid tot de offers, die noodig zijn en de moed om middelen aan te prijzen, welke aan den omvang van den nood beantwoorden.

J. VAN GELDEREN.

HET SUEZKANAAL.

Het zoeklicht der publieke belangstelling, waarin nu eens het eene dan weer het andere deel van de wereld komt te staan, wordt den laatsten tijd ook herhaaldelijk gericht op het Suezkanaal, sinds dit kanaal geplaatst is op de lijst van vraagstukken, die een algemeene pacificatie van ons werelddeel in den weg staan. Het loont daarom de moeite de positie van dit kanaal, dat een van de belangrijkste verkeerswegen van de wereld vormt, nader te bezien.

Geschiedenis.

De belangwekkende voorgeschiedenis van het graven van het kanaal, de eminente rol, die De Lesseps hierbij gespeeld heeft en het wisselend diplomatieke optreden der Engelsche en Fransche Regeeringen zij hier voorbijgegaan. Volstaan wordt met de vermelding, dat in 1859 de eerste werkzaamheden een aanvang namen en dat in 1869 het kanaal voor het verkeer werd opengesteld.

De landengte van Suez behoort tot het grondgebied van Egypte; derhalve moest de Regeering van Egypte toestemming tot den aanleg van het kanaal geven. Dit geschiedde bij de in 1856 definitief door den Onderkoning van Egypte verleende concessie, welke echter de bekrachtiging behoeft van den Sultan van Turkije, onder wiens gezag Egypte destijds stond. Tengevolge van den hardnekkigen tegenstand tegen de kanaalplannen van de zijde der Engelsche Regeering, wier diplomatieke vertegenwoordigers de Hooge Porte voor hun standpunt wisten te winnen, bleef evenwel de bekrachtiging geruimen tijd uit. Na veel moeite gelukte het De Lesseps, dank zij den steun van Napoleon III, dezen tegenstand te overwinnen en in 1866 de goedkeuring van den Sultan te verkrijgen.

Tien jaren tevoren was intusschen reeds overgegaan tot oprichting van de „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez”, een particuliere Egyptische maatschappij op aandelen, waarvan de administratie in Parijs gevestigd werd; ten tijde dat de officieele concessie definitief was verleend, waren derhalve de werkzaamheden voor den aanleg van het kanaal reeds belangrijk gevorderd.

De financiering van het grootsche werk kostte De Lesseps veel hoofdbreken; met groote inspanning slaagde hij er in de geldmiddelen voor den bouw voornamelijk in Frankrijk bijeen te brengen; uitkomst bood de Onderkoning van Egypte — Said Pasha, een jeugdvriend van De Lesseps, wiens vertrouwen in het ondernomen werk hem tot veel steun is geweest — door de niet geplaatste aandelen over te nemen. Naar mate de aanleg voortgang maakte, nam de belangstelling toe zoowel in Europa als in Egypte, dat door dit werk, hetwelk aan duizenden handen arbeid verschafte, een aanzienlijke welvaartsbron verkreeg. De wereld leefde dan ook mee, toen in 1869 in tegenwoordigheid van gekroonde hoofden, waaronder Keizerin Eugénie van Frankrijk en Keizer Franz Josef, vorsten en gezanten uit vele landen met feestelijk ceremonieel de plechtige opening plaats vond.

De eerste jaren gingen met veel moeilijkheden gepaard; het verkeer stelde teleur en de uitgaven overtroffen verre de inkomsten. De Lesseps ondernam dan ook pogingen om het kanaal te verkoopen of door een internationale commissie te doen beheeren; vergeefs trachtte hij in Engeland financiële hulp te krijgen. Het duurde echter niet lang meer of in Engeland gingen eindelijk de oogen open voor de economische en strategische beteekenis voor Engeland van dezen korten verbindingsweg met het Oosten, welke totstandkoming het zoo lang bestreden had. Toen dan ook de „Empire-builder” Disraeli als eerste Minister aan het bewind kwam, volgde de Regeering een anderen koers; weldra, gebruik makend van de geldverlegenheid van den Egyptischen Khedive, kocht hij in 1875 ten behoeve van de Britsche Regeering voor f 4

millioen de ruim 350.000 aandelen, die zich in het bezit bevonden van Ismail Pasha, die Said na diens overlijden was opgevolgd. Na den kanaalbouw jarenlang stelselmatig te hebben tegengewerkt en te hebben toegezien, hoe anderen hiervoor zware offers brachten, veranderde Engeland's houding, toen het begreep zich de voltooiing ten nutte te kunnen maken. De meesterlijke zet van Disraeli bood behalve de mogelijkheid tot het uitoefenen van zekeren politieken invloed op het kanaal, tevens het vooruitzicht op financiële voordeelen, voortvloeiende uit het bezit van 44 pCt. van de aandelen eener maatschappij, die goede winsten begon te beloven.

Inderdaad is sindsdien de exploitatie van het kanaal uitermate winstgevend gebleken en het is bovenal de Engelsche scheepvaart geweest, die in ruime mate van deze snelle verbinding met het Oosten gebruik maakte.

De volkenrechtelijke positie.

Alvorens nader op de financiële positie van de Kanaalmaatschappij in te gaan, zij in korte trekken op eenige andere aspecten van het Suezkanaalvraagstuk gewezen. Het eigenaardige geval doet zich hier voor, dat een particuliere maatschappij een kanaal met winstbejag exploiteert, dat van eminent belang is en voor het handels- en scheepvaartverkeer tusschen Europa en Azië en voor de internationale politieke verhoudingen tusschen de mogendheden, wier belangen zoowel in Europa als in Afrika en Azië gelegen zijn. Een dooreenmengeling van bevoegdheden en belangen is hiervan het gevolg, welke belangwekkende internationaal-rechtelijke vragen opwerpt, waarvoor een afdoende oplossing nog niet gevonden is.

De artt. 14 en 15 van de concessie-acte verplichten het kanaal als een „neutrale” doorvaart op gelijke voorwaarden open te stellen voor ieder koopvaardij-schip van welke nationaliteit ook. Deze eenzijdige verklaring had echter op zichzelf geen volkenrechtelijke werking. De wenschelijkheid deed zich derhalve gevoelen bij internationaal verdrag de neutraliteit van het kanaal te waarborgen. Dat de veiligheid van het kanaal — een eerste eisch voor een zoo belangrijken internationalen verkeersweg — ingeval van conflict ernstig gevaar liep, volgde uit de ligging in het gebied van een weinig krachtige mogendheid als het Turksche Rijk destijds was. Bij den Russisch/Turkschen oorlog van 1877 had Engeland de Russische Regeering reeds gewaarschuwd geen troepen bij het kanaal te landen of op eenige wijze de doorvaart te belemmeren; toen in 1882 de opstand van Arabi Pasha tegen den Egyptischen Khedive de veiligheid van het kanaal bedreigde, ging Engeland er toe over met machtiging van den Khedive het kanaal militair te bezetten en zelfs eenige dagen voor het verkeer te sluiten, zij het onder protest van De Lesseps; de Engelsche militaire bewaking is tot den huidigen dag gebleven.

De tijd was rijp geworden voor een internationale regeling. In 1883 richtte de Britsche Regeering tot de voornaamste Europeesche mogendheden het voorstel den status van het Suezkanaal in een achtal punten blijvend vast te leggen. Jaren van diplomatiek overleg volgden, totdat in 1888 te Konstantinopel een verdrag door Duitschland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, Oostenrijk-Hongarije, Rusland, Spanje en Turkije werd geteekend, waarvan art. 1 bepaalde, dat het kanaal, zoowel in tijd van oorlog, als in tijd van vrede, vrij en open zou zijn voor ieder koopvaardij- of oorlogsschip van welke nationaliteit ook. Oorlogsschepen zouden zich niet langer dan 24 uur in het kanaal mogen ophouden, terwijl iedere oorlogshandeling in het kanaal en de daarbij te rekenen wateren verboden werd.

Bij haar onderteekening van dit verdrag maakte de Britsche Regeering het voorbehoud, dat het verdrag niet in werking zou treden, voorzover zijn voor-

schriften onvereinigbaar waren met den toenmaligen „voorbijgaanden en buitengewonen toestand”, waarin Egypte zich bevond tengevolge van de bezetting met Britsche strijdkrachten. Deze bezetting bleek evenwel allerminst van voorbijgaanden aard te zijn; eerst in 1904 liet Engeland dit voorbehoud varen bij het tusschen Frankrijk en Engeland getroffen accoord, waarbij Marokko aan de belangenfeer van Frankrijk en Egypte aan die van Engeland werd toegewezen. Deze erkenning van zijn invloed in Egypte bewoog Engeland er toe definitief tot het verdrag van Konstantinopel toe te treden; de bepalingen van art. 8 omtrent een door de diplomatieke vertegenwoordigers der verdragsluitende landen in Egypte uit te oefenen internationale contrôle kwamen echter niet tot uitvoering.

In de practijk werd aan het vrije gebruik (neutralisatie is eigenlijk niet het juiste woord, daar aan oorlogsschepen van oorlogvoerende landen doortocht verleend wordt) van het kanaal de hand gehouden; de belangen van het vrije verkeer en die van Engeland vielen in dit opzicht met elkaar samen. Oorlogsschepen, behoorende tot de strijdende partijen in den Spaansch—Amerikaanschen oorlog van 1898, den Russisch—Japanschen oorlog van 1904—1905 en den Italiaansch—Turkschen oorlog van 1911 werden toegelaten. Tijdens den wereldoorlog nam Engeland de verdediging van het kanaal, dat vooral van Turksche zijde bedreigd werd, op zich en sloot het kanaal voor vijandelijke schepen; einde 1914 reeds werd Egypte tot een Britsch protectoraat verklaard. Na den oorlog werd deze overgang van de rechten van den Sultan van Turkije op Groot-Brittannië gelegaliseerd in de artt. 152 en 282 van het verdrag van Versailles. In 1922 is het Britsche protectoraat opgeheven en Egypte onafhankelijk verklaard, behoudens reserves door Engeland gemaakt op vier belangrijke punten, onder welke de bescherming van het Suezkanaal, dat aan Britsche handen moest blijven toevertrouwd. Egypte aanvaardde deze reserves echter niet, zoodat de rechtspositie op zijn minst twijfelachtig was. Spanning ontstond toen bij de toepassing van sancties tegen Italië wegens schending van zijn verplichtingen als Volkenbondslid tegenover Abessinië, de vraag rees of als een der sanctie maatregelen het Suezkanaal voor Italiaansche schepen zou kunnen worden gesloten, een veelomstreden en belangwekkende volkenrechtelijke vraag, waarbij tal van argumenten voor een bevestigende beantwoording pleitten. Waarschijnlijk onder invloed van dit conflict, kwam spoedig hierop in 1936 definitieve overeenstemming tusschen Groot-Brittannië en Egypte tot stand. De soevereiniteit van Egypte zou volledig worden erkend, ten bewijze waarvan Egypte lid zou worden van den Volkenbond; de bescherming van het verkeer door het Suezkanaal zou evenwel nog gedurende twintig jaren aan Engeland blijven opgedragen in samenwerking met Egypte. Na afloop van dezen termijn zouden de Britsche troepen Egypte ontruimen, mits te dien tijde Egypte sterk genoeg zou zijn om de vrijheid van dezen verkeersweg te waarborgen.

Het in 1938 tusschen Engeland en Italië gesloten, doch eerst onlangs in werking getreden accoord bevestigt, dat de Regeeringen van beide landen de bepalingen van het verdrag van Konstantinopel van 1888, dat het onbepaalde gebruik van het kanaal voor alle landen garandeert, zullen blijven in acht nemen.

De toestand van het oogenblik is derhalve, dat het recht op vrije doorvaart voor de schepen van iedere vlag steunt op het nog steeds van kracht zijnde verdrag van 1888. De handhaving van dit recht ligt in de eerste plaats in de handen van Egypte en althans tot 1956 in die van Engeland, welk land feitelijk steeds de verdediging van het kanaal aan zich getrokken heeft. Een „internationalisatie” van het kanaal, welke dit aan de beschikkingsmacht van een of meer bepaalde landen onttrekt, is dus niet verwezenlijkt.

De economische beteekenis.

Het Suezkanaal vormt een der hoofddaders van het wereldverkeer ter zee. Deze korte verbinding heeft twee in economisch opzicht zeer groote en belangrijke, doch onderling zeer verschillende, gebieden van de wereld dichter bij elkaar gebracht: het in hoofdzaak agrarische Zuid- en Oost-Azië en het industriele Europa; daardoor werden nieuwe markten ontsloten en ongekende mogelijkheden voor een veel intensiever ruilverkeer in het leven geroepen. De enorme economische expansie van deze gebieden gedurende de laatste halve eeuw weerspiegelt zich in de statistieken van het scheepvaart- en goederenverkeer door het Suezkanaal, waaruit de ontwikkeling van de handelsbetrekkingen tusschen Europa en de verschillende landen van het Oosten en de zich hierin van jaar op jaar voordoende fluctuaties en wijzigingen zijn af te lezen. De economische structuur van deze Oostersche landen, hun uit- en invoermogelijkheden en de koopkracht hunner bevolkingen berusten voor een belangrijk gedeelte op dezen snellen verkeersweg, welke geheel nieuwe richtingen voor den wereldhandel heeft geopend. Hoezeer het kanaal de afstanden heeft verkort, zij met het voorbeeld aangetoond, dat de afstand tusschen Londen en Bombay via het Suezkanaal 4881 zeemijlen of 43.5 pCt. korter is dan via de Kaap. De aloude Middellandsche Zee, die na de groote ontdekkingsreizen en pioniers-tochten tot de beperkte beteekenis van een binnenzee was teruggebracht, verkreeg een hernieuwd belang van de eerste orde en werd een gewichtige schakel in het doorgaande wereldverkeer.

Met enkele cijfers moge een beeld worden gegeven van de snelle ontwikkeling van het verkeer door het kanaal:

Jaar	Scheepvaartverkeer.	
	Aantal doorvaarten	N.R.T.
1870	486	436.000
1880	2026	4.345.000
1890	3389	6.890.000
1900	3441	9.738.000
1910	4538	16.582.000
1920	4009	17.575.000
1929	6274	33.466.000
1935	5992	32.811.000
1938	6171	34.418.000

De verhouding tusschen de voornaamste vlaggen gedurende de laatste jaren was als volgt:

Nationaliteit van de schepen, die het Suezkanaal passeerden. Percentage der totale tonnage.

	1930	1934	1935	1936	1937	1938
Britsche vlag ..	55,6	54,3	48,0	46,5	47,3	50,4
Duitsche vlag ..	10,7	9,4	8,2	8,9	9,1	9,1
Nederland. vlag	10,5	8,0	7,1	7,0	7,7	8,8
Italiaanschevlag	4,8	6,6	18,5	20,2	16,1	13,4
Fransche vlag ..	6,3	6,2	5,4	5,1	5,0	5,0

Het Britsche percentage, dat in 1880 nog 80 pCt. bedroeg, is geleidelijk gedaald, doch bleef, met uitzondering van de jaren 1935/1937, over het algemeen steeds boven de 50 pCt. Sterk fluctueerde het Duitsche aandeel, dat in 1913: 16.7 pCt. bedroeg, bij het einde van den oorlog tot nul gereduceerd was, doch reeds in 1924 weder de derde plaats innam en in 1929 op de tweede plaats kwam. Geruimen tijd heeft de Nederlandsche vlag de tweede plaats bezet gehouden, totdat deze in 1929 aan Duitschland moest worden afgestaan. Sinds 1935 is het aandeel van Italië tengevolge van de uitbreiding van het imperium in Oost-Afrika zeer sterk gestegen; de Italiaansche tonnage verdriedubbelde in 1935 vergeleken met 1934; ofschoon deze tonnage in de laatste twee jaren wel verminderd is, blijft zij nog belangrijk hooger dan die van de andere landen, Groot-Britannië uitgezonderd.

Van een analyseering van het goederenverkeer door het kanaal en de wisselende factoren, welke hierop

in den loop der jaren, invloed hebben uitgeoefend, zij hier afgezien; in dit onderwerp ligt stof niet slechts voor een, doch voor een reeks afzonderlijke artikelen. Van belang is het bijv. na te gaan de bijdrage van de verschillende ten Oosten van Suez gelegen landen in het kanaalverkeer en de wisselwerking en verhouding met de routes door het Panamakanaal en langs de Kaap de Goede Hoop.

De financieele politiek van de kanaalmaatschappij.

Van den beginne af aan is het vraagstuk van de doorvaartrechten een bron van wrijvingen geweest tusschen eenerzijds de gebruikers van het kanaal, die deze rechten hebben op te brengen en anderzijds de kanaalmaatschappij, die geen andere bron van inkomsten dan deze rechten heeft om de exploitatiekosten te dekken en aan de aanspraken van de aandeelhouders te voldoen.

Omtrent de tarieven bepaalt de concessie-acte in art. 17, dat deze zonder eenige uitzondering of begunstiging voor alle schepen op gelijke voorwaarden geheven zullen worden en dat zij niet meer zullen bedragen dan als maximum 10 Franc per „tonneau de capacité des navires” en per passagier. Reeds dadelijk ontstond er strijd over de vraag wat onder „tonneau de capacité” moest worden verstaan, daar in de verschillende landen tal van onderling afwijkende scheepsmetingsystemen in zwang waren. Aanvankelijk werd als grondslag aangenomen de officieele netto-inhoud, vermeld in de scheepspapieren, doch het gevolg was, dat de Fransche schepen in verband met de gebrekkige Fransche metingsmethode naar verhouding belangrijk minder aan tolgelden te betalen hadden dan de schepen van Engeland, waar het veel juistere z.g. Moorsomsysteem van scheepsmeting gold. Tegen den wil van De Lesseps, riep de Porte in 1872 een conferentie van vertegenwoordigers van de 12 belangrijkste zeevarende landen, waaronder Nederland, te Konstantinopel bijeen; besloten werd het Britsche systeem in het algemeen te aanvaarden evenwel met eenige afwijkingen, zoodat de „Suezkanaalmeting” wegens het meetellen van verschillende ruimten, die volgens de Britsche regeling worden afgetrokken, tot een grooteren netto-inhoud leidt. Tevergeefs protesteerde De Lesseps tegen deze beslissing, welke de Sultan van Turkije rechtsgeldig achtte, omdat De Lesseps als een „mandataris” van den soevereinen vorst in plaats van als een „concessionaris”, die zelf over de interpretatie van de voorwaarden te beslissen had, zou moeten worden beschouwd. Deze afwijkende Suezkanaalmeting heeft in de latere jaren tot vele klachten aanleiding gegeven wegens de voor moderne schepen (vooral passagiersschepen) nadeelige berekening van de aan de rechten ten grondslag liggende tonnage. Eenige verandering is hierin echter nog niet gebracht.

Intusschen had de Ottomanische Regeering ter gemeetokoming in de zeer groote financieele moeilijkheden, waarin de kanaalmaatschappij verkeerde, toegestaan boven het in de concessie vastgestelde maximum bedrag van 10 Franc per ton een extra recht van 3 Franc, dat zou verminderen naar mate het verkeer toenam, te heffen. Deze hooge kosten van doorvaart, gepaard met allerhand bezwaarlijke voorschriften en de onvoldoende diepte en breedte van het kanaal, gaven aanleiding tot een groeiende ontevredenheid, vooral in Engeland. Ernstig werd dan ook het graven van een tweede kanaal, dat dan geheel in Engelsche handen zou zijn, overvogen, een voorstel, dat eveneens juridische twistvragen opwierp, aangezien De Lesseps beweerde het monopolie te bezitten voor den aanleg van een kanaal in dit gebied. Ten einde de gemoederen te kalmeeren, begaf De Lesseps zich naar Londen, waar hij er in 1883 in slaagde een overeenkomst met de Britsche Regeering aan te gaan, volgens welke onder meer de kanaalmaatschappij op zich nam een tweede kanaal te bouwen, te financieren met een leening van de Britsche Regeering tegen

3¼ pCt.; het parlement onthield echter zijn goedkeuring aan deze overeenkomst. Tot stand kwam slechts een soort vrijwillige afspraak met Britsche belanghebbenden onder de auspiciën van Josef Chamberlain, toenmaals President van den Board of Trade; als alternatief voor het graven van een tweede kanaal, zouden maatregelen worden genomen om het kanaal te verbreden, zoodat langdurig oponthoud voorkomen werd; de rechten van doorvaart zouden onmiddellijk worden verlaagd; naarmate het dividend toenam zouden nieuwe rechtenverlagingen worden ingevoerd; steeg de winst boven 25 pCt., dan zou het meerdere in zijn geheel ten bate van verdere tariefverlagingen worden aangewend, totdat de rechten tot 5 Franc zouden zijn gedaald. Voorts zouden naast de drie door de Britsche Regeering aangewezen directeuren, die sinds den aankoop van de aandelen van den Khedive in den Raad van Beheer zitting hadden, nog 7 Engelsche directeuren, uit scheepvaart en handel te kiezen, worden benoemd.

Deze afspraak bracht de ook om politieke redenen door de Britsche Regeering zoo gewenschte verzoening; in plaats van den aanleg van een tweede kanaal, werd de voorkeur gegeven aan verbreding en uitdieping van het bestaande; het verkeer nam toe en in overeenstemming daarmee het dividend, zoodat geleidelijk tot een verlaging van de rechten kon worden overgegaan. Toen evenwel in 1904 het dividend boven de 25 pCt. steeg, verwaarloosde de kanaalmaatschappij haar eens — zij het niet in juridisch bindenden vorm — gedane toezeggingen en verlaagde de rechten niet tot 5 Franc. Iedere verlaging behoeft namelijk de goedkeuring van de aandeelhoudersvergadering en deze wilde zich het vooruitzicht op hogere dividenden niet zien ontnemen.

Tot het begin van den wereldoorlog nam de voorspoed van de maatschappij ononderbroken toe; aan de exploitatie werd de grootst mogelijke zorg besteed, zoodat geen klachten gehoord werden, één van de argumenten, waarom het z.g. „London Committee”, waarmee de afspraak in 1883 was gemaakt, zich bij dividend-uitkeeringen boven 25 pCt. zonder dat het tarief tot 5 Franc was verlaagd, neerlegde; men vreesde immers, dat er anders geen prikkel zou bestaan om door telkenmale verbeteringen aan te brengen het verkeer te stimuleeren. Tusschen de jaren 1904 en 1913 werd evenwel minder aan het kanaal ten koste gelegd dan in de periode 1884—1893.

Een overzicht van de dividendpercentages en de kanaalrechten volgt hieronder:

Jaar	Netto dividend percentage ¹⁾	Recht van doorvaart per ton
1883	17,7	10.50 Fr.
1884	17,4	10.00 „
1885—1901	15 tot 21,6	9.50 „
1902	25	9.50 „
1903—1905	25 tot 28,2	8.50 „
1906—1910	28,2 tot 31,6	7.75 „
1911	33	7.25 „
1912	33	6.75 „
1913	33	6.25 „

¹⁾ Netto-dividend toonderaandeelen minus belastingen.

In de oorlogsjaren liepen verkeer en inkomsten belangrijk achteruit, daarna trad een spoedig herstel in, dat zich voortzette tot 1929, in welk jaar het verkeer 65 pCt. grooter was dan in 1912. De winsten namen snel toe, ook al wordt rekening gehouden met de depreciatie van den Franc; tegen valuta-nadeelen achtte de Kanaalmaatschappij zich overigens gevrijwaard door zich op het standpunt te stellen, dat zij gerechtigd was de rechten te heffen op basis van de oorspronkelijke goudwaarde van den Franc, ofschoon de conversie-acte hieromtrent niets bepaalde. Naar verhouding tot de stijgende inkomsten werden de rechten slechts langzaam verlaagd, gelijk blijkt uit de volgende vergelijking:

Jaar	Scheepvaartverkeer in 1000 Netto R.Ton	Netto dividend percentage (in goud) ¹⁾	Recht van doorvaart per ton (tot 1934 in goudfrancs)
1920..	17.575	16.9	(8.50 Fr. 8.25 „ (1 Oct.)
1921..	18.119	18.9	8.00 „ (1 Oct.)
1922..	20.743	27.1	8.00 „
1923..	22.730	27.0	7.75 „ (1 Maart)
1924..	25.110	28.7	7.50 „ (1 Jan.)
1925..	26.762	29.6	7.25 „ (1 April)
1926..	26.060	28.2	7.25 „
1927..	28.962	37	7.25 „
1928..	31.906	41.4	7.00 „ (1 April)
1929..	33.466	43	6.90 „ (1 Jan.)
1930..	31.669	44.3	6.65 „ (1 Sept.)
1931..	30.028	37.9	6.00 „ (15 Nov.)
1932..	28.340	31.6	6.00 „
1933..	30.677	31.4	6.00 „
1934..	31.751	30.7	5.75 „ (1 April) of £ 0.7.6 ²⁾
1935..	32.811	28.9	£ 0.7.6
1936..	32.379	34.1	£ 0.7.0 (Juli)
1937..	36.491	42.3	£ 0.6.0 (1 April)
1938..	34.418		£ 0.5.9 (15 Dec.)

¹⁾ Netto-dividend toonderaandeelen minus belastingen.

²⁾ In verband met het Egyptische decreet van Mei 1935, waarbij de goudclausule in internationale contracten ongeldig wordt verklaard, werden de rechten sinds 8 Juli 1935 ter voorkoming van mogelijke geschillen genoteerd in Engelsche shillings en Egyptische piasters. Het in Mei 1936 tusschen de kanaalmaatschappij en de Egyptische Regeering gesloten accoord machtigt uitdrukkelijk de rechten te heffen tot het maximum van de oorspronkelijke goudwaarde van 10 Frs. Volgens dit accoord zal voorts de Mij. ter compensatie van genoten voordeelen jaarlijks de Egyptische Regeering Eg. £ 200.000 betalen.

De economische crisis en de buitengewoon ongunstige omstandigheden, waarin dientengevolge wereldscheepvaart en -handel kwamen te verkeerren, deden in 1930 en volgende jaren opnieuw de strijd over de kanaalrechten ontbranden. Met leede oogen werd geconstateerd, dat de aandeelhouders in het genot van zeer hooge dividenden bleven gesteld in een tijd, waarin de scheepvaartmaatschappijen ernstige verliezen leden en door drastische vrachtverlagingen moesten pogen het aanzienlijk teruggelooopen handelsverkeer tusschen Europa en het Oosten in stand te houden. De kanaalrechten vormden daardoor een steeds zwaarder drukkenden last op de exploitatiekosten, vaak niet minder dan 12—15 pCt. van de brutovrachten.

In schrill contrast hiermede stond de uiterst welvarende positie van de kanaalmaatschappij, waarvan de inkomsten de uitgaven verre overtroffen. Zoo waren in de jaren 1925—1928 30 pCt. en in de jaren 1928—1932 40 pCt. van de ontvangsten voldoende tot dekking van de exploitatiekosten, afschrijvingen en reserves inbegrepen. Het overige kon als winst worden uitgekeerd, waarvoor volgens de statuten de volgende verdeling geldt: 71 pCt. aan aandeelhouders, 15 pCt. aan de Egyptische Regeering, 10 pCt. aan de oprichtersaandeelhouders, 2 pCt. aan de directie en 2 pCt. aan de personeelstaf.

Van vele zijden werd aandrang op de directie uitgeoefend om toch met de moeilijke omstandigheden van de gebruikers van het kanaal rekening te houden, waarbij niet verzuimd werd te wijzen op de nadeelige gevolgen voor de maatschappij van de toenemende neiging van reeders, om indien eenigszins mogelijk hun schepen rond de Kaap te doen varen, teneinde de kanaalrechten uit te sparen; zoo ging de vaart op Australië reeds voor een belangrijk gedeelte buiten het Suezkanaal om. Een zeer klemmend argument was ook, dat het concurrentievermogen van de Europeesche industrie op de Oostersche markten zeer nadeelig door de kanaalrechten beïnvloed werd in tegenstelling met de Japansche industrie, wier afzetprijzen met deze hoge transportkosten geen rekening behoeften te houden en die bovendien door gebruikmaking van de goedkoopere Panamakanaalroute

ook op andere markten de Europeesche producten dreigde te verdringen. Voor een verlaging bestond voorts des te meer aanleiding, omdat het verkeer vergeleken met den toestand vóór den oorlog zeer aanzienlijk was gestegen en de exploitatiekosten van het kanaal geenszins in dezelfde mate waren toegenomen; van belang was tenslotte ook, dat de rechten van doorvaart slechts onderscheid maken tusschen beladen schepen en schepen in ballast, zoodat gedeeltelijk beladen schepen dezelfde rechten hebben te betalen als ten volle beladen schepen, een factor, die vooral in tijden van depressie, wanneer dikwijls met wanruimte wordt gevaren, zeer nadeelig voor de reeders is.

Aanvankelijk nam de kanaalmaatschappij tegenover de vooral in het Engelsche parlement en de Britsche pers met een zekere heftigheid gevoerde campagne een afwijzende houding aan; ook een beroep op de Engelsche Regeering, die in 50 jaar op de voor £ 4 miljoen gekochte aandelen (44 pCt. van het totaal) niet minder dan £ 35 miljoen aan dividend ontvangen had, baatte weinig; haar invloed was trouwens gering, daar één aandeelhouder niet meer dan 10 stemmen kan uitbrengen. Een der voornaamste tegenargumenten van de zijde van de maatschappij was, dat zij steeds had gezorgd door het aanbrenge van kostbare verbeteringen de belangen van de scheepvaart te dienen en dat zij angstvallig waakte voor een juist evenwicht tusschen de belangen van de scheepvaart en die van de aandeelhouders, die — daar in 1968 bij het eindigen der concessie het kanaal aan Egypte toekomt — uit de dividenden de volledige amortisatie van hun aandelen moeten financieren. Aan rechtenverlagingen zouden de reeders in den loop der jaren ongeveer evenveel ontvangen hebben als de aandeelhouders. Bovendien werd ontkend, dat de hoogte der kanaalrechten van beteekenenden invloed was voor den omvang van het handelsverkeer.

De op zijn minst genomen bestrijdbaarheid dezer redeneering daargelaten, zij vermeld dat in het na jaar van 1931 tenslotte tot een verlaging van de rechten met 10 pCt. werd overgegaan. Het effect hiervan ging evenwel voor de Britsche reeders verloren in verband met de depreciatie van het Pond, tengevolge waarvan zij na de verlaging zelfs nog een hooger bedrag aan (goud)francs hadden te betalen. De actie werd daarom voortgezet, doch bleef geruimen tijd zonder resultaat. In April 1934 volgde een nieuwe verlaging, waardoor voor de Britsche reeders het valutaverschil werd gecompenseerd. De devaluatie van den Franschen Franc, welke de kanaalmaatschappij, wier administratie en exploitatieuitgaven grootendeels in Francs geschieden, tot groot voordeel strekte, leidde in 1936 tot een verdere verlaging, welks sindsdien nog door twee reducties resp. in 1937 en 1938 is gevolgd; de verlaging van de havenrechten in Zuid-Afrika met 50 pCt. en die van de Panama-kanaalrechten met 40 pCt., welke tot vermindering van het Suezkanaal stimuleerden, waren hier niet vreemd aan. Een wijziging in de financieele politiek der maatschappij hielden deze verlagingen intusschen niet in; de devaluatie en de door het toegenomen verkeer in de laatste jaren sterk gestegen inkomsten stelden hiertoe ruimschoots in staat zonder nadeelige gevolgen voor de aandeelhouders. De laatst gepubliceerde jaarcijfers toonen aan, dat in 1937 de ontvangsten in totaal Frs. 1448 miljoen bedroegen, de uitgaven Frs. 595 miljoen, zoodat de exploitatie een overschot liet van 58 pCt. van de inkomsten.

De actueele stand van het vraagstuk.

In een nieuw stadium is het Suezkanaalvraagstuk gekomen sinds deze verbinding niet slechts een levensader werd voor het Britsche Rijk, doch eveneens voor het jonge Italiaansche imperium is geworden.

Hierboven werd reeds gewezen op het sterk gestegen scheepvaartverkeer onder Italiaansche vlag sinds het begin van den oorlog met Abyssinië. On-

danks een daling in de laatste twee jaren was toch het Italiaansche aandeel in het verkeer ook in 1938 nog belangrijk grooter dan dat van Duitschland en Nederland, die vroeger steeds op Engeland volgden en ging ver uit boven de plaats, die Italië vóór 1935 in dit opzicht innam. Een groot gedeelte van het Italiaansche verkeer draagt weliswaar een militair karakter, doch ook oorlogsschepen zijn onderworpen aan de kanaalrechten en voor soldaten, moet evenals voor gewone passagiers, het vastgestelde tarief, dat van den beginne af 10 goudfrancs per persoon heeft bedragen, doch met ingang van 1 April 1937 werd teruggebracht tot £ 0.6.0 en op 15 December 1938 tot £ 0.5.9, betaald worden. Dat Italië deze tarieven als een zware belasting op zijn koloniale verbindingen ondervindt en naar medezeggenschap in het beheer van het kanaal streeft, is dus niet onbegrijpelijk. De Italiaansche handel en scheepvaart verkeeren echter in dit opzicht in dezelfde omstandigheden als de gebruikers van het kanaal in andere landen, die evenmin als zoodanig eenige zeggenschap in de vaststelling der tarieven hebben. De Raad van Beheer, die volgens art. 24 der Statuten is samengesteld uit 32 leden „représentant les principales nationalités intéressées à l'entreprise”, bestond langen tijd uit 21 Franschen, 10 Engelschen en een Nederlander; eerst sinds 1936 hebben ingevolge een tusschen de Egyptische Regeering en de kanaalmaatschappij gesloten overeenkomst ook twee Egyptenaren, waarvoor twee Franschen hun zetel beschikbaar stelden, hierin zitting. Uiteraard bestond hiertoe alle aanleiding, daar het ongerijmd was, dat het land, binnen welks territoir het kanaal gelegen was en waaraan het kanaal volgens de concessie-acte in 1968 zal toebehooren, op geen enkele wijze in het bestuur van het kanaal zijn stem kon doen hooren. De leden van den Raad van Beheer worden voor 8 jaren benoemd door de Algemeene vergadering van aandeelhouders, behalve 3 Engelsche leden, die rechtstreeks door de Britsche Regeering worden aangewezen; alle overigen zijn dus geenszins wertegenwoordigers van de Regeeringen van het land, waartoe zij behooren. De invloed van de Britsche Regeering is overigens geen andere dan die, welken zij als grootaandeelhouster kan uitoefenen en deze is door de statuten tot 10 stemmen beperkt. Die van de Fransche Regeering onttrekt zich aan een feitelijke vaststelling; van oudsher heeft echter Frankrijk zijn stempel gedrukt op het kanaal, dat het product is van Fransch technisch en administratief vermogen en tot stand is gebracht met in hoofdzaak Fransch kapitaal, terwijl andere landen hieraan, buiten Egypte, vrijwel niet hebben bijgedragen. De maatschappij zelve, ofschoon in Parijs gevestigd, is evenwel een Egyptische onderneming.

Het is dan ook niet wel in te zien, hoe aan de onlangs door Italië kenbaar gemaakte wenschen langs regelmatig weg — gesteld zij worden gerechtvaardigd geacht — voldaan kan worden. Indien van de zijde der meest geïnteresseerde Regeeringen (Egypte, Engeland, Frankrijk) geen pressie op het bestuur der maatschappij wordt uitgeoefend, kan dit slechts op twee wijzen gedwongen worden: òf wel door het verwerven van zooveel aandelen, mits niet in één hand komende, dat bij meerderheidsbesluit tot wijziging der kanaalrechten en tot benoeming van andere leden van den Raad van Beheer kan worden overgegaan òf wel door het verkeer zoodanig buiten het kanaal om te leiden, dat de maatschappij hiervan ernstige schade ondervindt. Beide methoden bieden weinig of geen uitzicht; de aandelen bevinden zich voor een groot deel in vaste handen en zijn slechts in geringe mate verkrijgbaar. Omleiding van het verkeer is slechts op beperkte schaal mogelijk; voor de met snelvarende schepen onderhouden geregelde lijndiensten is gebruikmaking van de kortste route noodzakelijk; voor de verbindingen met de aan de andere zijde van Suez; betrekkelijk dichtbij gelegen landen, waaronder de Italiaansche koloniën vallen, is iedere

andere route wegens het daaraan verbonden tijdverlies, nog veel kostbaarder. Slechts voor reizen naar verderaf gelegen gebieden (Australië, Ned.-Indië, Philippijnen, China en Japan) verliest het Suezkanaal zijn monopoliekarakter, daar van Europa uit ook de route via de Kaap of door het Panamakanaal kan worden aangewend. Ook voor ballastreizen wordt veelal van de zooveel goedkoperé vaart via de Kaap gebruik gemaakt, terwijl voor olievervoer de pijpleidingen van Irak naar de Middellandsche Zee de mogelijkheid tot transport over land bieden.

De moeilijkheid van het vraagstuk is — de politieke en strategische kwesties, die niet in dit blad thuis behooren, terzijde gelaten — voornamelijk gelegen in de eigenaardige omstandigheid, dat een der gewichtigste handelswegen van de wereld en een voor tal van landen (en dit geldt ook voor Nederland) van levensbelang zijnde verbinding, niet door een publiekrechtelijk lichaam, dat het algemeen nut tot eenig richtsnoer heeft te nemen, doch door een particuliere onderneming, die in sterke mate met de belangen van haar aandeelhouders rekening houdt, en daarom de tarieven zoo hoog stelt als het verkeer dragen kan, wordt geëxploiteerd.

In dezen status kan geen verandering worden gebracht zonder toestemming van de Egyptische Regeering en van de kanaalmaatschappij. Wat het standpunt van laatstgenoemde betreft, dit is duidelijk weergegeven in een in Januari 1939 gepubliceerde verklaring van den Raad van Beheer: „La Compagnie est parfaitement résolue à n'admettre aucune atteinte à ses droits, aucun changement à une concession dont elle a supporté tous les risques et assumé toutes les charges. Quoique certains puissent penser, le Canal de Suez ne saurait être l'enjeu d'une tracting diplomatique.”

De concessie-acte blijft van kracht tot 1968, in welk jaar de Egyptische Regeering in het bezit van het kanaal zal komen, na aan de maatschappij de waarde van alle gebouwen, instellingen, materialen enz. vergoed te hebben. De concessie kan echter worden verlengd, in welk geval het percentage van 15 pCt. der nettowinsten, dat aan Egypte toekomt, verhoogd zal worden tot 20 pCt. voor een eerste periode van verlenging, 25 pCt. voor een tweede periode enz. tot een maximum van 35 pCt. Reeds in 1909 heeft de kanaalmaatschappij aan de Egyptische Regeering voorgesteld de concessie te verlengen tot 2008 met de bepaling, dat de winsten gelijkelijk door Egypte en de maatschappij zouden worden gedeeld. Het voorstel werd evenwel door de Egyptische Kamer van Afgevaardigden verworpen, nadat bij de behandeling de Egyptische Minister-president het leven had gelaten als slachtoffer van een moordaanslag van een jongen Egyptenaar, die blijkbaar handelde onder den invloed van een campagne in de pers, als zouden de nationale belangen worden verraden terwille van de aandeelhouders van de kanaalmaatschappij — een der dramatische episodes, waaraan de geschiedenis van het Suezkanaal zoo rijk is.

Volgens persberichten werden onlangs opnieuw voorstellen over verlenging der concessie door de kanaalmaatschappij aan de Egyptische Regeering gedaan.

Het ware wenschelijk, dat in de toekomst bij het beheer over het Suezkanaal niet een eenzijdig standpunt, ingegeven door het belang van een bepaald groep of van een bepaald land, den doorslag geeft, doch in overeenstemming met het karakter van het kanaal, dat een internationale verbindingsweg is tusschen vele volken en landen, aan het beleid ten doel wordt gesteld de belangen van het wereldverkeer en den internationalen handel te dienen. Blijk worde gegeven van een breed inzicht, dat rekening houdt met en naar een verzoening streeft van de velerlei bij het kanaal betrokken politieke, economische en financieele belangen.

H. E. SCHEFFER.

HET NEGENDE JAARVERSLAG VAN DE B.I.B.

Dat in een jaar, zoo vol van bewogenheid op internationaal gebied en zoo sterk staande in het teeken van toespitsing van tegenstellingen tusschen de asmogendheden eenerzijds en de Westelijke democratieën anderzijds, een instelling, die alleen krachtens internationale *samenwerking* tot bloei kan komen, geen vooruitgang van haar bedrijf heeft kunnen vertoonen, spreekt wel vanzelf. Als men de balanscijfers van de B.I.B. per 31 Maart j.l. legt naast die van het vorige jaar, zoo blijkt daaruit dan ook een zekere achteruitgang van den omvang van het bedrijf. En men moet, dunkt ons, toegeven, dat deze achteruitgang niet eens bijzonder groot is geweest en dat per saldo van het bedrijf van de B.I.B. nog heel wat is overgebleven; de zaken hadden nog veel erger kunnen terugloopen.

Dit is een heugelijk feit. In de huidige omstandigheden zou zeker niemand er aan denken een instelling in het leven te roepen, die de samenwerking van de centrale banken in *alle* belangrijke staten zou moeten helpen verwezenlijken. Maar nu het Bazelsche centrum er eenmaal is, kan men de aanwezigheid daarvan op prijs stellen in de hoop, dat, zoodra de internationale toestand eens mocht opklaren — hetgeen toch altijd nog zeer wel mogelijk is — een instituut klaar blijft staan, dat alsdan op het gebied der internationale financiën wederom nuttige diensten zal kunnen bewijzen en dat zal kunnen medewerken aan de toepassing van rationeele beginselen in de geldpolitiek.

Wij laten hiernaast, evenals wij zulks bij de bespreking van vorige jaarverslagen der B.I.B. hebben gedaan, een staat volgen van de cijfers der jaarbalansen en van een aantal maandstaten¹⁾.

De resultaten, door de B.I.B. in haar boekjaar 1938/39 bereikt, hebben wederom de uitkeering van een dividend van 6 pCt. mogelijk gemaakt. De winst is echter minder groot dan verleden jaar geweest. Dit valt niet te verwonderen, want eenerzijds zijn de gelden, waarover de B.I.B. in haar bedrijf beschikken kan, geringer geworden en bovendien zijn zij aan aanmerkelijke fluctuaties onderhevig geweest, waardoor in een tijd, waarin het toch al reeds moeilijk is om eenigszins rendabele uitzettingen op korten termijn te vinden, de bewegingsvrijheid uiteraard is ingeperkt. Na het dividend en de dotaties van de verschillende reserves blijft dan ook dit jaar maar heel weinig over voor uitkeering aan de Staten, die op langen termijn gelden bij de B.I.B. hebben gestort. Aan zulke lang loopende deposito's stonden ultimo Maart 1938 ter beschikking van de B.I.B. rond 259 miljoen Zw. Goudfrs., en ultimo Maart 1939 rond 255 miljoen Zw. Goudfrs. Verleden jaar werd op deze deposito's vergoed een bedrag rond 425 duizend Zw. Goudfrs. of ruim 1½‰, tegen dit jaar rond 262 duizend Zw. Goudfrs. of circa 1‰. Veel schiet er dus voor de deposanten, die het bedrijf der B.I.B. steunen (zij het in afnemende mate, gelijk vooral uit het Fransche deposito blijkt), niet meer over.

Van bijzonder belang is wederom het beloop van de saldi, welke de centrale banken voor eigen rekening²⁾ bij de B.I.B. hebben aangehouden. De tweede staat geeft een beeld van deze gelden, alsmede van den eigen goudvoorraad van de B.I.B. en van het goud, dat te haren behoeve „ge-earmarked” is³⁾.

¹⁾ Vgl. met betrekking tot vroegere jaarverslagen der B.I.B. laatstelijk ons artikel in Econ.-Stat. Ber. van 18 Mei 1938.

²⁾ De bedragen, welke zij voor rekening van „derden”, dat zijn de resp. staten, binnen welker grenzen zij gevestigd zijn, bij de B.I.B. aanhouden, zijn reeds sinds vele jaren zeer gering van omvang geworden en waren alleen in den beginne van groote beteekenis.

³⁾ In de saldi der centrale banken zijn niet de „Sight Deposits (Gold)” begrepen, die wij in onzen verzamelstaat wel bij de saldi der centrale banken hebben opgeteld.

Activa (in 1000 Zw. goud frs. en in % van het balanstotaal).

Datum	Goud, kas en tegoed bij banken		Call-gelden		Herdiscontabel papier				Andere uitzettingen						Andere Activa		Balans-totaal
					Handels- en bankaccepten		Schatkist-papier		tot 3 mnd.		3-6 mnd.		6 maanden en langer				1000 Zw. frs.
	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.
30. VI. 1930	5.120	0,5	23.046	2,1	239.295	22,0	261.352	24,1	486.943	44,9	68.352 ¹⁾	6,3	—	—	1.612	0,1	1.085.721
31. III. 1931	7.239	0,4	186.281	9,8	471.424	24,8	138.103	7,3	850.694	44,7	12.788	0,7	222.652	11,7	11.967	0,6	1.901.149
31. III. 1932	14.212	1,3	74.385	6,6	473.560	22,0	136.738	12,1	380.814	33,8	35.852	3,2	789	0,1	9.661	0,9	1.126.011
31. III. 1933	11.396	1,2	52.543	5,6	275.172	29,2	257.461	27,4	270.888	23,8	58.782	6,3	6.456	0,7	7.876	0,8	940.575
31. III. 1934	30.934	4,6	14.447	2,2	157.719	23,6	192.103	28,8	124.485	18,7	70.756	10,6	68.014	10,2	9.067	1,3	667.526
31. III. 1935	13.647	2,1	15.465	2,3	148.451	22,5	213.976	32,4	133.417	19,2	59.829	9,1	64.584	9,8	10.461	1,6	659.829
31. III. 1936	33.799	5,1	12.960	2,0	150.250	22,7	188.279	28,5	134.035	20,4	44.019	6,6	84.822	12,8	12.619	1,9	660.783
31. III. 1937	70.723	11,4	26.538	4,3	101.347	16,4	130.696	21,1	121.911	18,7	76.538	12,4	89.663	14,5	1.425	0,2	618.842
31. III. 1938	43.081	6,7	15.795	2,5	126.779	19,7	102.832	16,0	198.122	30,8	65.575	10,2	90.686	14,0	1.161	0,1	644.031
30. VI. "	70.412	10,8	15.310	2,4	141.848	21,9	106.568	16,5	128.371	19,8	116.699	18,1	67.538	10,4	1.090	0,1	647.836
30. IX. "	59.697	10,3	17.415	3,0	142.490	24,7	54.642	9,5	173.507	30,1	55.310	9,6	60.292	10,5	13.270	2,3	576.623
31. XII. "	59.964	10,1	16.571	2,8	148.998	25,0	72.089	12,1	123.836	20,8	96.065	16,1	77.469	13,0	913	0,1	595.907
31. III. 1939	62.358	10,3	32.728	5,4	142.177	23,4	74.740	12,3	159.072	26,2	63.897	10,5	68.525	11,4	3.026	0,5	606.523
30. IV. "	61.874	10,5	31.010	5,3	140.378	23,8	75.869	12,9	147.812	25,0	70.358	11,9	61.006	10,4	1.516	0,2	589.823

¹⁾ Deze post omvat alle uitzettingen van meer dan 90 dagen.

Passiva (in 1000 Zw. frs. en in % van het balanstotaal).

Datum	Kapitaal (gestort)		Reserves		Lang loopende deposito's						Dad. opvraagb. gelden en deposito's t. 6 mnd.				Andere Passiva			
					Reparatie-annuïteiten		Duitsche Reg.		Fransche Reg.		Circ. banken v. eig. rekening		Iem voor rek. van derden		Andere Deposanten			
	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%	1000 Zw. frs.	%
30. VI. 1930	102.500	9,4	—	—	151.231	13,9	123.534	11,4	—	—	111.107	10,2	153.677	14,2	3.642	0,3	1.832	0,2
31. III. 1931	103.188	5,4	—	—	154.874	8,2	77.437	4,1	68.880	3,6	811.807	42,7	653.175	34,4	14.021	0,7	17.768	0,9
31. III. 1932	108.500	9,6	3.842	0,4	153.623	13,6	76.811	6,8	68.649	6,1	608.185	54,0	68.154	6,1	7.823	0,7	30.425	2,7
31. III. 1933	125.000	13,3	9.387	1,0	153.640	16,3	76.820	8,2	68.481	7,3	451.727	48,0	13.301	1,4	6.615	0,7	35.603	3,8
31. III. 1934	125.000	18,7	13.706	2,1	153.546	23,0	76.773	11,5	40.903	6,1	178.911 ²⁾	26,8	9.418	1,4	1.071	0,2	68.197	10,2
31. III. 1935	125.000	18,9	17.271	2,6	154.294	23,4	77.147	11,7	63.961	9,7	142.646 ²⁾	21,7	25.698	3,9	4.256	0,6	49.559	7,5
31. III. 1936	125.000	19,2	20.859	3,2	154.340	23,4	77.170	11,7	63.961	9,7	158.384 ²⁾	23,9	14.319	2,2	896	0,1	45.854	6,9
31. III. 1937	125.000	20,3	22.059	3,6	153.157	24,8	76.579	12,4	44.223	7,1	152.940 ²⁾	24,7	4.248	0,7	237	0,0	40.399	6,5
31. III. 1938	125.000	19,4	23.184	3,6	153.126	23,8	76.563	11,9	29.547	4,5	188.810 ²⁾	29,4	3.308	0,5	2.192	0,4	42.301	6,5
30. VI. "	125.000	19,3	24.271	3,7	153.589	23,7	76.794	11,9	26.781	4,1	192.749 ²⁾	29,8	1.806	0,3	2.766	0,4	44.079	6,8
30. IX. "	125.000	21,7	24.271	4,2	153.035	26,5	76.517	13,3	25.978	4,5	109.337 ²⁾	18,9	3.646	0,6	6.878	1,2	51.961	9,1
31. XII. "	125.000	21,0	24.271	4,1	153.157	25,7	76.579	12,9	25.276	4,2	141.896 ²⁾	23,9	1.491	0,2	5.639	0,9	42.598	7,1
31. III. 1939	125.000	20,6	24.271	4,0	153.126	25,3	76.563	12,6	25.468	4,2	153.180 ²⁾	25,3	1.823	0,3	4.438	0,7	44.654	7,0
30. IV. "	125.000	21,2	24.271	4,1	153.096	26,0	76.548	13,0	25.477	4,3	136.918 ²⁾	23,2	1.541	0,3	3.571	0,6	43.401	7,3

¹⁾ Bovendien komt op de balans per 30 VI '30 een post voor van 438 miljoen Zw. Frs. wegens nog te verdeelen opbrengst van de 5½ pCt. Duitse leening, de zgn. Young-leening. Op latere balansen zijn alle posten betr. de intern. reparatieleeningen buiten beschouwing gelaten. ²⁾ Inclusief gouddepôts van centrale banken.

(In m.m. Zw. goudfranken)

	31. III. 1938	31. V. 1938	31. VIII. 1938	30. IX. 1938	31. XII. 1938	31. III. 1939
Tegoed van centrale banken v. eigen rekening	179,2	183,9	166,1	100,1	132,4	143,5
Goud in baren.. „Ge-earmarked” goud ¹⁾	20,9	32,3	30,9	19,2	42,1	38,7
Totaal goudvoor-raad ter beschik-king v. d. B.I.B.	479,1	385,7	332,2	265,5	292,0	236,7
	500,0	418,0	363,1	284,7	334,1	275,4

¹⁾ Dit goud komt op de balans der B.I.B. niet voor.

Men ziet uit dezen staat, dat de gelden, die de centrale banken bij het instituut van haar onderlinge samenwerking hebben aangehouden, aanvankelijk in het laatste boekjaar zijn gestegen, zij het met een klein bedragje, doch in de spannende Septemberdagen tot een zeer laag peil zijn teruggelopen. Daarna kwam er wel weer eenig herstel, doch van groote betekenis was dit niet en met weemoed dient men terug te denken aan de dagen, waarin juist deze post bij de B.I.B. een bevredigenden omvang vertoonde.

Ook de goudzaken van de B.I.B. zijn, hoewel op dit gebied volgens het jaarverslag vele transacties plaats vonden als gevolg van internationale goudoverdrachten en hoewel daardoor de totale omzet groter was dan verleden jaar, op een meer bescheiden basis teruggebracht, gelijk almede uit den bovenstaanden staat blijkt.

Kon de B.I.B. op het gebied van de internationale goudverplaatsing aan de bij haar aangesloten banken

nuttige diensten bewijzen, meer moeite had zij met het vinden van passende uitzettingen op korten termijn, terwijl ook het verleenen van credieten ten behoeve van den internationalen handel van geringen omvang bleef. Over beide onderwerpen halen wij het een en ander aan uit het verslag.

Op blz. 127 v.v. lezen wij met betrekking tot de uitzettingen op korten termijn het volgende:

„The Bank has been faced, in the course of the year, with the problems to which every international placing of funds, at the present time, gives rise.

„Among such problems is the dearth of short-term investments offering an adequate return. Apart from certain categories of funds of a special character, the deposits entrusted to the Bank are as a rule expressed in the currencies of the markets where few, if any, possibilities of remuneration exist. The Bank must endeavour to solve this problem of yields to the best of its clients' interests and of its own. For this reason the Bank has limited, for a number of currencies, the amount which it can remunerate on accounts at sight or at very short term.

„There are, of course, investments at medium term (six months, for instance, or a little longer) which would enable the Bank to obtain a certain remuneration. In spite of the premium to be paid for agreements enabling such investments to be remobilised should occasion arise, the yield still remains relatively favourable. Unfortunately, agreements of this type are rare and difficult to conclude.

„The necessity of being guided by the same considerations as appear to actuate the depositors — namely, avoidance of time commitments — has led the Bank to refrain from effecting investments which are not quickly realisable; in other words, to renounce the greater number of investments ensuring a substantial return.”

En over de handelscredieten lezen wij op blz. 128: „As regards granting credits for the financing of in-

ternational trade, developments have been less satisfactory, partly owing to the influence of events which have caused important operations to be abandoned. The volume of transactions in this line of the Bank's business was maintained up to November at an average level closely approximating to that at the end of March 1938, but, by the end of the financial year, it was reduced to about half of what it had been at the beginning."

Zoo is het afgelopen jaar er een geweest van geringe zaken voor de B.I.B. en het deel van het jaarverslag, dat aan het bedrijf van de Bank zelf is gewijd, is dan ook zeker niet het meest belangwekkende van het boekdeel, dat vóór ons ligt. Veel interessanter zijn de beschouwingen, door den President Mr. Beyen gewijd aan den economischen toestand en aan de verschillende stelsels van conjunctuur- en economische politiek. Daarover hopen wij in een volgend artikel nog het een en ander mede te deelen.

G. M. V. S.

DE NEDERLANDSCH-BELGISCHE HAVENPOLITIEKE VERHOUDINGEN.

3 April jl. werd op de Fransche Ambassade te Brussel door de vertegenwoordigers van Nederland, België en Frankrijk een overeenkomst geteekend, welke een regeling inhield van enkele vraagstukken betreffende de Rijnvaart en meer in het bijzonder betreffende het Rijnverkeer van en naar Straatsburg, waarvoor het douaneregime geleidelijk gelijk zal worden, onverschillig of het verkeer van de Nederlandsche dan wel van de Belgische havens gebruik maakt.

Tegelijkertijd werd door de Nederlandsche en Belgische regeering een havenbestand gesloten op grondslag van den status quo op het gebied van de Rijnvaartpremie en werd tevens een gemengde Nederlandsch-Belgische commissie ingesteld tot bestudeering van de mogelijkheid om in gemeen overleg de haventarieven van Antwerpen, Gent, Rotterdam en Amsterdam vast te stellen.

Er zijn over deze overeenkomsten en over de daarmee samenhangende kwesties heel wat meeningen geuit, en vooral de Belgische pers was met de bereikte resultaten geenszins tevreden. Wij meenen echter, dat wij deze eerste „resultaten" moeten plaatsen in een ruimer verband en dat wij dan slechts een definitief oordeel daarover zullen kunnen uitspreken, wanneer wij de oplossing van deze eerste kwestie kunnen bezien in het licht van de oplossing van de vele andere problemen en meningsverschillen, die er nog bestaan op havenpolitiek gebied tusschen Nederland en België.

Wel kunnen wij reeds thans onze groote voldoening uitspreken over het feit, dat een begin is gemaakt met een ernstige poging om door onderhandelingen op voet van gelijkheid, een einde te maken aan den eindeloozen concurrentiestrijd tusschen de beide landen, en dat er door beide regeeringen een streven wordt getoond naar hechtere samenwerking op havenpolitiek gebied.

In de hierboven bedoelde perscommentaren werd o.i. te weinig de nadruk gelegd op de wenschelijkheid van dit streven naar samenwerking. Daarom zullen wij trachten deze wenschelijkheid aan te geven, en zullen wij aan enkele der voornaamste havenpolitieke vraagstukken eenige aandacht besteden om te komen tot de rechtvaardiging van onze meening, dat een hechte samenwerking tusschen Nederland en België noodzakelijk is om gezonde havenpolitieke toestanden en verhoudingen tot stand te brengen.

Een eerste belangrijk feit, waarover echter zelden wordt gesproken, is de openstelling van het Mittellandkanaal, dat de verbinding vormt tusschen Rijn en Elbe. Door de kanalisering van de Beneden-Weser, aansluitend op dit Mittellandkanaal, en door de voltooiing van diverse vertakkingen, zal in 1942 een wijd-uitgespreide waterverbinding zijn tot stand gebracht tusschen de Duitsche zee- en rivierhavens. Reeds vroeger probeerden Hamburg, Bremen en Emden, o.a. door speciale spoorwegtarieven, een aan-

deel te krijgen in het vervoer van en naar het Ruhrgebied. De thans ontworpen en voor een groot gedeelte reeds voltooide goedkoopere vervoermogelijkheid beteekent een nog sterker wapen in handen van deze Duitsche havens in haar strijd tegen Rotterdam, en het gevaar is niet denkbeeldig, dat Rotterdam de nadelige gevolgen, zij het niet onmiddellijk dan wellicht in de toekomst, daarvan zal ondervinden. Het Duitsche Nationaal-Socialistische streven naar autarkie is bovendien niet bemoedigend voor de Nederlandsche havenbelangen, hetgeen zou kunnen worden onderlijnd door de volgende woorden van den Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller in „Deutsche Verkehrs-nachrichten" van 28 October 1938. „Der Mittellandkanal-Kanal der Einheit".

„Mit der Eröffnung des Mittellandkanals wird zum ersten Male der durchgehende Schiffs- und Ladungsverkehr zwischen dem Westen und dem Osten des Reiches möglich sein, das heisst, die grosse Ost-Westverbindung wird die Stromgebiete Rhein, Westdeutsche Kanäle, Weser, Elbe und Märkische Wasserstrassen, und die Oder zu einer Einheit zusammenfassen. Diese Vereinigung ist für die deutsche Gesamtwirtschaft von der allerhöchsten Bedeutung. Der neue Binnenschiffahrtsweg wird in kürzester Frist auch von den Reichswerken Hermann Goering und dem Volkswagenwerk Fallersleben im Anspruch genommen werden, um eine frachtbillige Anfuhr der notwendigen Rohstoffe und eine billige Abfuhr der Fertigerzeugnisse zu ermöglichen. Eingehende Untersuchungen haben ergeben, dass die Wasserstrasse allen Aufforderungen genügen wird. Die Vermehrung des Schiffsparks des Reichsschleppmonopols wird Hand in Hand mit einer straff durchgeführten Gemeinschaftsregelung der privaten Schleppschiffahrt die Gewähr bieten, dass der neue Wasserweg aufs beste ausgenutzt wird."

Naast deze — laat ons voorloopig zeggen — bedreiging door het Mittellandkanaal is er echter nog een tweede belangrijke gebeurtenis op havenpolitiek gebied, nl. de aanstaande openstelling van het Albertkanaal in België. Aan dit kanaal immers is een groote kwestie verbonden, die voor de Nederlandsche havens, vooral voor Rotterdam, en indirect voor de provincie Limburg, van groot belang is, o.a. om het bedrijvige industriegebied van Luik en Noord-Frankrijk aan het Rotterdamsche achterland toe te voegen, werd door Nederland het Julianakanaal gegraven, dat een uitstekende verbinding zou tot stand brengen tusschen het Zuid-Nederlandsche waterwegennet en de Boven-Maas. „Zou tot stand brengen" zeggen wij, omdat in werkelijkheid daarvan weinig is terecht gekomen om de volgende reden. Gezien het hierboven aangegeven streven van Rotterdam, wilde ook Antwerpen zich een betere waterverbinding verschaffen met het Luiksche bassin en hiertoe werd het Albertkanaal ontworpen. Dit kanaal takt zich af van de Maas op enkele kilometers ten zuiden van de Nederlandsche grens. De Maas zelf is vanaf Luik tot aan den ingang van het Albertkanaal op grotere diepte gebracht en is bevaarbaar, evenals het Albertkanaal zelf, voor schepen tot 2000 ton. Het Julianakanaal, met zijn diverse verlengstukken, is eveneens gegraven voor schepen van deze tonnenmaat. Dit Nederlandsche waterwegennet nu, staat in verbinding met de verbrede Boven-Maas door de sluis van Ternayen. En hier ligt de moeilijkheid: deze sluis, de eenige rechtstreeksche verbindingsschakel tusschen het Luiksche bassin en het Julianakanaal, kan slechts schepen doorlaten van maximum 600 ton. Het is dan ook niet ten onrechte, dat in België wordt gesproken van de „stop" van Ternayen, waarbij het woord „stop", „kurk" beteekent, de kurk dus, waarmee de „flesch" van het Nederlandsche waterwegennet wordt afgesloten. Schepen van grotere afmetingen dan 600 ton, welke komen van het Luiksche industriegebied, kunnen niet naar Nederland, omdat de sluis van Ternayen hun den weg verspert, dus zij zijn wel verplicht door het Albertkanaal naar Antwerpen te varen. Ook al heeft het Julianakanaal een groote verbetering gebracht in de waterverbinding van Ne-

derland met het Zuid-Limburgsche mijngebied, toch moct men zeggen, dat het andere doel, nl. het schepen van een betere verbinding met de Boven-Maas en Luik, niet werd bereikt, en dat zodoende niet het volle nut van het Julianakanaal kan worden getrokken.

Voor wat betreft de kwestie van de „stop” van Ternayen, wordt deze van Belgische zijde dikwijls zoodanig voorgesteld, alsof de opruiming van de „stop”, en de aanleg van een groote sluis, enkel en alleen in het voordeel zouden zijn van Nederland. Van Nederlandsche zijde wordt daartegenover beweerd, dat het voor haar slechts van gering belang zou zijn, doch dat vooral België er de voordeelen van zou genieten. . . . Vandaar misschien de afwachtende houding door beide partijen ingenomen tegenover deze hangende kwestie. Wij meenen echter, dat ook hier weer, zooals bij vele geschillen, de waarheid in het midden dient gezocht te worden. Eenerzijds worden de Nederlandsche havens door het opruimen van de „stop” van Ternayen als het ware geïntroduceerd in het industriegebied van Luik en de Boven-Maas. Anderzijds echter, moet men van Belgische zijde dit gevaar niet overdrijven, want de afstand van de Nederlandsche havens naar het ontsloten achterland zou nog altijd driemaal grooter zijn dan die naar Antwerpen, zoodat haar bevoorrechte positie intact zou blijven. Bovendien zouden de Belgische havens ook kansen krijgen in het Nederlandsche Zuid-Limburgsche mijngebied, waarvan zij thans nog zijn uitgesloten.

Eenzelfde gelijkheid van belangen meenen wij ook te kunnen aanwijzen op het gebied van het Rijnverkeer, waarover wij hierboven spraken. Immers, de concurrentie van de Deutsche havens, alhoewel meer rechtstreeks gericht tegen Rotterdam, raakt toch ook de Antwerpsche belangen, en wanneer door middel van het Mittellandkanaal een deel van het Ruhrtrafiek zich zou richten op de Deutsche zeehavens, dan zou ook het aandeel van Antwerpen in het Rijnverkeer de nadeelige gevolgen daarvan ondervinden.

Tenslotte is er nog de kwestie van den waterstand op het Julianakanaal. Het gevaar is nl. aanwezig, dat bij de volledige openstelling het Albertkanaal een dusdanige hoeveelheid water van de Maas zal aftappen, dat er voor het verderopgelegen Julianakanaal niet voldoende meer overblijft om zijn niveau en bevaarbaarheid voor groote schepen te handhaven. Over dit vraagstuk is reeds een proces gevoerd voor het Hof voor Internationale Justitie in Den Haag, echter zonder de gewenschte oplossing te brengen. Vanzelfsprekend staat Nederland ook hier weer met voldoende afweermiddelen gereed, want ter handhaving van het noodzakelijke niveau van het Juliana-kanaal kan het water van de Limburgsche riviertjes worden gebruikt, en het eventueel nog ontbrekende gedeelte kan door overpompung uit het Maas-Waalkanaal worden aangevoerd. Samenwerking met België echter, zou een meer natuurlijke oplossing mogelijk maken, die begrijpelijkerwijze is te prefereren.

In het kort herhaald, constateeren wij dus twee, ja eigenlijk drie belangrijke factoren op havenpolitiek gebied: 1e. Het Mittellandkanaal en de verdere kanaalplannen van Duitschland bedreigen het Deutsche achterland van de Nederlandsche en ook van de Belgische havens. 2e. Rondom het Albertkanaal, het Julianakanaal en de „stop” van Ternayen is een geschil ontstaan tusschen Nederland en België, waarin beide partijen een afwachtende houding aannemen, omdat elk beweert bij een eventueele „oplossing” nadeelige gevolgen daarvan te zullen ondervinden. 3e. Als gevolg van deze vorige kwestie, zou door gebrek aan samenwerking de eventueel noodzakelijke versterking van het waterniveau van het Julianakanaal moeten geschieden op kunstmatige en omslachtige wijze.

Bezien wij nu het voorgaande in het licht van den algemeenen concurrentiestrijd, welke reeds sedert jaren door Nederland en België wordt gevoerd, dan meenen wij, dat wij niet alleen reeds verheugd mogen zijn om de in den aanvang van dit artikel genoemde

overeenkomst betreffende de Rijnvaartconcurrentie, doch dat een nog nauwere samenwerking van België en Nederland noodzakelijk is om een oplossing te verkrijgen voor de hangende geschillen, waarvan wij de voornaamste, samenhangende met de Maasvaart, hebben genoemd, en om daardoor de wederzijdsche havenpolitieke belangen te dienen. Immers, zelfs indien men de dreiging van Deutsche zijde niet als zeer ernstig opvat, en de meening is toegedaan, dat de natuurlijke geografische voordeelen, die vooral Rotterdam biedt, tenslotte het belangrijkste aandeel in het Ruhrtrafiek voor Nederland zullen behouden, dan toch nog meenen wij, is samenwerking met België gewenscht om door gezamenlijken strijd beter aan de concurrentie der Deutsche havens weerstand te kunnen bieden, en om de mogelijkerwijze te verwachten verliezen van het Deutsche achterland te kunnen compenseeren. Na de overeenkomst betreffende de Rijnvaart dienen thans ook de kwesties van de Maasvaart te worden besproken. Een oplossing van de hangende geschillen zal de beide landen in staat stellen om in onderlinge samenwerking hun actie in het Maasgebied en aangrenzend achterland te versterken. En eenmaal deze vraagstukken in onderling overleg geregeld, zullen ook de overblijvende kwesties als bijv. de zeesluis aan den ingang van het kanaal voor de vaart op Gent, de spoorwegtarieven voor Terneuzen e.d. een bevredigende oplossing kunnen vinden.

Hoe de concrete uitwerking van dergelijke overeenkomsten zou kunnen geschieden, is hier niet te zeggen, doch alhoewel wij geenszins willen ontkennen, dat daarin zeer groote moeilijkheden zijn gelegen, willen wij nochtans aan de mogelijkheid van een oplossing niet twijfelen. Ter gelegenheid van het bezoek van Koning Leopold aan ons land sprak Hare Majesteit de Koningin deze gedenkwaardige woorden, waaraan ongetwijfeld een ruime beteekenis mag worden toegekend: „Zoo kon het niet anders”, aldus H.M., „of tusschen Nederland en België moest, ofschoon elk zijn eigen leven wil leiden, een gezindheid ontstaan van werkelijke toenadering. En al mogen tusschen hen belangenverschillen bestaan — bij naburen kan waarlijk niet anders worden verwacht — ik ken er geene die niet door vergelijk of langs andere wegen des vredes tot oplossing kunnen worden gebracht. Te eerder moet dat mogelijk zijn, daar er, niet het minst op het gebied van handel en verkeer, zoovele gemeenschappelijke belangen bestaan, ook tegenover een mededingende buitenwereld.”

De omstandigheden om tot nauwere samenwerking en tot verdere overeenstemming te komen zijn gunstiger dan ooit. Gezien het algemeene politieke en economische toenaderingsstreven van Belgische zijde tot ons land, een streven, dat den laatsten tijd meer en meer tot uiting is gekomen, meenen wij, dat het moment opportuun is om tot verdergaande havenpolitieke besprekingen over te gaan. Wij spraken reeds van een gemengde Nederlandsch-Belgische commissie, welke is ingesteld „tot bestudeering van de mogelijkheid om in gemeen overleg de haventarieven van Antwerpen, Gent, Rotterdam en Amsterdam vast te stellen”. Een eerste „technische contact” bestaat, *men beperke het werk van deze commissie niet tot de genoemde haventarieven, maar men verleene haar de ruimere bevoegdheid om een algemeene basis te schep- pen, waarop verdere onderhandelingen kunnen plaats hebben, die moeten leiden tot gezonde Nederlandsch-Belgische havenpolitieke verhoudingen.*

Over enkele dagen zal H.M. de Koningin tijdens Haar bezoek aan België het Nederlandsche paviljoen openen op de Watertentoonstelling te Luik. Het deelnemen door Nederland met een eigen gebouw aan deze tentoonstelling — gehouden ter gelegenheid van de opening van het Albertkanaal! — zou als symbolische „geste” kunnen worden opgevat, en werd dan ook in België met groote sympathie begroet. Moge dit paviljoen zijn een mijlpaal op den weg naar betere havenpolitieke verhoudingen!

J. F. G. M. DE MEYER.

DE OMVANG VAN DEN MELKVEESTAPEL.

Dr. Hoek heeft in zijn beide artikelen ¹⁾ ernaar gestreefd aan te toonen, dat, indien de omvang van de Nederlandschen melkveestapel inderdaad zoo groot is, dat tusschen de beschikbare hoeveelheid binnenlandse voedingsmiddelen en dien omvang geen juiste correlatie meer bestaat, inkrimping van het aantal melkkoeien leidt tot vergroting van het nationaal inkomen.

In het geleverde betoog is op gezag van enkele deskundigen aangenomen, dat onze melkveestapel inderdaad te groot is en op basis van den indertijd door het Departement van Economische Zaken genoemden meestgewenschten omvang van den melkveestapel van 1.250.000 stuks is van een overschot van ca. 250.000 koeien uitgegaan.

Een overschot, dat wil in dezen gedachtengang zeggen: een aantal koeien, die uitsluitend van ingevoerd krachtvoeder leven en waarvan de melkproductie daardoor zoo duur wordt, dat zij verliesgevend zijn voor onze volkshuishouding als geheel.

Deelmarkten voor de melkproductie.

Bij het beschouwen van deze aangelegenheid moet men mede in het oog vatten, dat er een groot verschil bestaat tusschen de melkveehouderij in de consumptiemelkgebieden in het Westen des lands en in andere bevolkingscentra enerzijds en de melkveehouderij in Friesland en andere gebieden, waar een veel grooter verschil aanwezig is tusschen zomer- en winterproductie van melk, en veel minder krachtvoerders worden verbruikt, dan in de consumptiemelkgebieden het geval is, anderzijds.

Elke uniformiteit ontbreekt hier, terwijl bovendien de melkveehouderij in het eene gebied de functie van die in het andere gebied nooit volkomen zal kunnen overnemen. Waar voorts vaststaat, dat vooral in de consumptiemelkgebieden een groot verbruik van krachtvoerders plaats vindt, daar zou inkrimping van den melkveestapel vooral plaats moeten vinden in deze consumptiemelkgebieden, zoodat hier een belangrijke verlaging der melkproductie zou plaats vinden.

Voor de betrokken melkveehouders zou een zoodanige inkrimping van den melkveestapel geen voordeel opleveren, want weliswaar zijn de productiekosten voor melk in deze gebieden ongetwijfeld hoger dan elders, doch daar staat tegenover, dat de prijs, dien deze melkveehouders voor hun product ontvangen, tevens een vergoeding inhoudt voor de extra-diensten, die zij bewijzen door zooveel mogelijk te zorgen voor een regelmatige, intensieve en daardoor inderdaad relatief dure melkproductie, die voor een goede consumptiemelkvoorziening in deze gebieden noodzakelijk is.

Hoewel derhalve een inkrimping van den melkveestapel in deze gebieden voor de betrokken melkveehouders niet tot betere resultaten zou leiden, zoo ware het toch mogelijk, dat, nationaal gezien, deze inkrimping wél voordeel zou opleveren, doordat een ver-

schuiving zou ontstaan van de consumptiemelkleveringen van deze winningsgebieden voor consumptiemelk naar verder van de consumptiemelkcentra gelegen melkproductiegebieden.

Aan de hand van opgedane ervaringen is gebleken, tot welke gevolgen dergelijke verschuivingen aanleiding kunnen geven. In het najaar van 1938, toen wegens het in sterke mate optreden van mond- en klauwzeer de melkproductie abnormaal laag was, verkeerden men namelijk in de noodzakelijkheid de benoedigde consumptiemelk voor de groote steden aan te voeren uit gebieden, die normaliter niet aan deze consumptiemelkvoorziening deelnemen. De gevolgen waren:

1o. Hoogere vervoerskosten.

2o. Een zeer nadeelige invloed op kwaliteit en houdbaarheid van de melk, wegens den langeren tijd, die noodzakelijk was om deze melk aan te voeren.

3o. Onttrekking van melk in een tijd van geringe productie aan zuivelfabrieken, die daardoor kleinere hoeveelheden melk konden verwerken dan normaal, met als gevolg hogere kosten per verwerkte eenheid, die slechts door een hooger prijs konden worden goedge maakt.

4o. Extra maatregelen om de houdbaarheid van de melk te handhaven (herhaald pasteuriseeren), met als gevolg hogere kosten en opnieuw benadeeling van de kwaliteit van de melk tot schade van de volksgezondheid.

Uit dit alles moge blijken, dat bij inkrimping van den melkveestapel juist in die productiegebieden, waar een hooge krachtvoederrekening moet worden betaald, ook nationaal gezien de voordeelen zeker niet opwegen tegen de vele nadeelen, die hiervan het gevolg zijn.

Wij willen niet ontkennen, dat er in incidenteele gevallen melkveehoudersbedrijven kunnen zijn, die een te grooten veestapel bezitten, doch in het algemeen is het wel zoo, dat, waar hooge krachtvoederrekeningen de productiekosten der melk verhoogen, deze worden gecompenseerd, door den hooger prijs, die voor de aldus geproduceerde melk wordt betaald.

De moeilijkheden, die zich voordoen bij het beschouwen van de Nederlandsche melkveehouderij spruiten voor een niet onbelangrijk gedeelte voort uit het in ons land voorkomen van deelmarkten. Het is niet juist den Nederlandschen veestapel te behandelen als bestaande uit een groot aantal eenheden, die onderling verwisselbaar zijn, zonder invloed op het geheel uit te oefenen. Terdege moet rekening gehouden worden met de vele factoren, die de productie en den afzet der melk beïnvloeden.

Opvoering der rentabiliteit van de Nederlandsche melkveehouderij.

Dit beteekent vanzelfsprekend niet, dat wij zouden moeten: voer de melkproductie maar op, want hoe hoger de productie, hoe lager de productiekosten. In zijn algemeenheid zou dit zeker niet juist zijn. Wil men inderdaad naar middelen zoeken, om den rundveestapel zooveel mogelijk dienstbaar te doen zijn aan de nationale welvaart, dan zal men dezen niet moeten

¹⁾ E.-S.B. van 15 Maart en 26 April jl.

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	7-13 Mei 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	7-13 Mei 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	1939	1938
Tarwe	21.093	280.554	461.383	—	41.289	4.250	321.843	465.633
Rogge	6.841	83.530	57.806	500	1.400	—	84.930	57.806
Boekweit	644	7.143	6.026	—	—	—	7.143	6.026
Mais	25.933	262.051	441.649	1.235	44.818	49.922	306.869	491.571
Gerst	4.434	92.739	148.530	849	9.279	6.137	102.018	154.667
Haver	12.879	76.894	96.441	—	1.860	7.012	78.754	103.453
Lijnzaad	3.340	53.531	48.231	7.569	163.728	113.006	217.259	161.237
Lijnkoek	600	37.314	28.600	—	150	—	37.464	28.600
Tarwemeel	2.482	22.833	23.498	360	2.108	6.284	24.941	29.782
Andere meelsoorten	446	9.207	13.315	202	2.255	1.934	11.462	15.249

zoeken in een inkrumping van den rundveestapel zonder meer, noch in een uitbreiding zonder meer, doch veel meer in de richting van het toepassen van betere voedermethoden, het mogelijk maken van betere selectie door wijziging van de teeltregeling, opvoering van de kwaliteit van onze zuivelproducten, maatregelen tot het op grootere schaal toepassen van productiecontrole en bestrijding van veeziekten.

Wil ons land ook op het gebied van de melkveehouderij zijn positie versterken, dan zal met alle kracht moeten worden gewerkt door alle belanghebbenden in de richting van een meer economische productie, verwerking en afzet van melk en zuivelproducten. De vele mogelijkheden, die hier nog aanwezig zijn, staan in geen verhouding tot het inderdaad niet meer actuele probleem van het aantal-melkkoeien-zondermeer. De resultaten, in positieven zin, die „slechts door den hoogsten graad van samenwerking van alle belanghebbenden” 2) te bereiken zijn, zijn aanmerkelijk grooter dan overeenkomt met de in werkelijkheid niet aanwezige schade-op-papier, die het gevolg zou zijn van een te omvangrijken melkveestapel.

J. BUTER.

2) Minister Steenberghe in zijn derde radiolezing.

ONTVANGEN BOEKEN EN BROCHURES.

Boeken.

Die nationalen Produktivkräfte und der Auszenhandel door Mihail Manoiesco. (Berlijn 1937; Junker & Dünnhaupt Verlag. Prijs geb. R.M. 14, ingen. R.M. 12).

What's wrong with the economic system door A. W. Knight. (Londen 1939; Longmans, Green & Co. Prijs 8/6).

Groninger Dag 1939. Tekst der inleidingen, welke zijn gehouden op de bijeenkomst van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, wetenschap en overheid op 18 Maart 1939 in de Aula van de Rijksuniversiteit te Groningen. (Groningen 1939; Drukkerij Gebr. Hoitsema).

A Commonwealth of European States door W. R. Bisschop, LL. D. (Londen 1939; P. S. King & Son, Limited).

Die Arbeitsteilung in Norwegen door Dr. F. Dietrich Stünkel. (Würzburg—Aumühle 1938; Konrad Tritsch Verlag. Prijs R.M. 3.60).

Brochures.

Die schwedische Staatsschuldenverwaltung 1789—1939 door Karl Hildebrand. (Stockholm 1939; P. A. Norstedt & Zn.).

Die Zukunft des Kredits door Dr. Heinrich Strathus. Politik und Wirtschaft. Band III. (Berlijn 1939; Haude & Spensersche Buchhandlung).

Der Ausgangspunkt der Theorie des internationalen Handels, Ein Versuch zur Versöhnung der Auszenhandelstheorien Gottfried Haberlers und Bertil Ohlins, door Dr. O. Conrad. (Leipzig—Weenen 1937; Verlag Franz Deuticke).

Verhouding groot- en kleinwinkelbedrijf. Rapport der commissie, ingesteld door de A.K.W.V. ter bestudeering van het vraagstuk van de verhouding van het grootwinkelbedrijf en het kleinwinkelbedrijf. (Den Haag 1939).

De Nederlandsche werkloosheid, analyse en therapie door Prof. Dr. J. A. Veraart. (Den Haag 1939; Ten Hagen's Drukkerij en Uitgevers-Mij. N.V.).

Het aandeel van het motorwegverkeer in de kosten van den weg. Uitgave van de Algemeene Nederlandsche Verkeersfederatie. (Den Haag 1939).

The Rockefeller Foundation. A review for 1938, door Raymond B. Fosdick. (New-York 1939).

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Ned. Bk.	Disc. Wissels. 2	3 Dec.'36	Lissabon	.... 4	11 Aug.'37
	Bel. Binn. Eff. 2½	3 Dec.'36	Londen	.... 2	30 Juni'37
	Vrsch. in R.C. 2½	3 Dec.'36	Madrid	.... 5	15 Juli'35
Athene	..... 6	4 Jan.'37	N.-York F.R.B.	1	26 Aug.'37
Batavia	..... 3	14 Jan.'37	Oslo	..... 3½	5 Jan.'38
Belgrado	..... 5	1 Febr.'35	Parijs	..... 2	3 Jan.'39
Berlijn	..... 4	22 Sept.'32	Praag	..... 3	1 Jan.'36
Boekarest	..... 3½	5 Mei '38	Pretoria	.... 3½	15 Mei '33
Brussel	..... 3	10 Mei '39	Rome	..... 4½	18 Mei '36
Boedapest	..... 4	23 Aug.'35	Stockholm	.. 2½	1 Dec.'33
Calcutta	..... 3	28 Nov.'35	Tokio	.... 3.46	11 Mrt.'38
Dantzig	..... 4	2 Jan.'37	Warschau	.... 4½	18 Dec.'37
Helsingfors	..... 4	3 Dec.'34	Zwits. Nat. Bk.	1½	25 Nov.'36
Kopenhagen	.... 3½	22 Febr.'39			

OPEN MARKT.

	1939				1938	1937	1914
	13 Mei	8/13 Mei	1/6 Mei	24/29 April	9/14 Mei	10/16 Mei	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc. Prolong.	3/4-5/8	3/4-1	1-1/4	1 1/4-1/2	1/4	1/4	3/4-4 3/4
Londen Daggeld.	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1
Partic. disc.	11/16	5/8-3/4	1-3/16	13/16-15/16	17/32	17/32-9/16	9/16-3/4
Berlijn Daggeld.	2 1/4-1/2	2 1/8-1/2	2 1/8-7/8	17/8-3/8	2 3/8-3/4	2 1/2-3	2 5/8-3/8
Maandgeld.	2 3/8-5/8	2 3/8-5/8	2 3/8-3 2	2 3/4-3	2 3/4-3	2 1/2-3 1/4	2 1/2-7/8
Part. disc.	2 3/4	2 3/4	2 3/4-7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8
Warenw...	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/4	4-1/4	4-1/4
New York Daggeld 1)	1	1	1	1	1	1	3/16
Partic. disc.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	9/16	1

1) Koers van 12 Mei en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.
2) 2/6 Mei.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
9 Mei 1939	1.86 5/8	8.73 5/8	74.90	4.94 3/8	31.77 1/2	100 5/16
10 " 1939	1.86 1/8	8.71 3/8	74.70	4.93 1/4	31.69	100 5/8
11 " 1939	1.86 1/16	8.72 3/4	74.85	4.94	31.71	100 1/4
12 " 1939	1.86 1/16	8.74 3/4	74.97 1/2	4.95	31.79	100 5/8
13 " 1939	1.86 1/16	8.72 3/4	74.80	4.94 1/4	31.75	100 5/16
15 " 1939	1.85 7/8	8.70 3/4	74.60	4.92 1/2	31.64 1/2	100 5/16
Laagste d.w.1)	1.85 1/2	8.68 1/2	74.45	4.91 1/2	31.55	100
Hoogste d.w.1)	1.87	8.75	75. —	4.95 1/2	31.82 1/2	100 5/16
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Prága 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
9 Mei 1939	41.92 1/2	—	—	—	—
10 " 1939	41.87	—	—	—	—
11 " 1939	41.87 1/2	—	—	—	—
12 " 1939	41.96	—	—	—	—
13 " 1939	41.88	—	—	—	—
15 " 1939	41.77	—	—	—	—
Laagste d.w.1)	41.72 1/2	—	—	9.90	—
Hoogste d.w.1)	42. —	—	1.40	9.92 1/2	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos Aires 1)	Montreal 1)
9 Mei 1939	45.05	39. —	44.92 1/2	3.86	43	1.86 1/4
10 " 1939	44.95	38.90	43.80	3.86	43	1.85 3/8
11 " 1939	45.02 1/2	38.97 1/2	43.87 1/2	3.86	43 3/8	1.85 1/2
12 " 1939	45.10	39.05	43.97 1/2	3.86	43 1/4	1.85 1/2
13 " 1939	45. —	38.97 1/2	43.87 1/2	3.85 1/2	43 1/4	1.85 3/8
15 " 1939	44.85	38.87 1/2	43.75	3.85	43	1.85 1/2
Laagste d.w.1)	44.70	38.70	43.60	3.82 1/2	42 1/2	1.85
Hoogste d.w.1)	45.07 1/2	39.10	44. —	3.89	43 3/4	1.86 1/8
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 3/4	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.)
9 Mei 1939	4,68 3/16	2,64 15/16	40,13	53,59
10 " 1939	4,68 3/16	2,64 15/16	40,13 1/2	53,67 1/2
11 " 1939	4,68 1/4	2,65	40,13 1/2	53,57 1/2
12 " 1939	4,68 3/16	2,64 15/16	40,13 1/2	53,60
13 " 1939	4,68 1/4	2,65	40,13	53,67
15 " 1939	4,68 1/4	2,64 3/8	40,13 1/2	53,91 1/2
16 Mei 1938	4,96 5/16	2,79 1/8	40,17	55,30
Muntpariteit ..	4,86	3,90 3/8	23,81 1/4	40 3/8

GROOTHANDELSPRIJZEN VAN BELANGRIJKE VOEDINGS- EN GENOT-

Table with columns for various commodities: GERST (64.5 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 (Leeuwarder Comm. Noteering, Heffing Crisis Zuivel-Centr.), KAAS (Edammer Alkmaar Fabr. kaas gang exp. per 50 kg), EIEREN (groote Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.). Rows include dates from 1927 to 1938 and a section for 'VOEDINGS- EN GENOTMIDDELEN'.

Table with columns for: JUTE (First Marks c.i.f. Londen per Eng. ton), KATOEN (Midling Upland loco New York per lb., Super Fine C. P. Oomra Liverpool per lb.), AUSTRALISCHE WOL (in olie gekamd; loco Bradford per lb., Crossbred Colonial Carded 50's Av., Merino 64's Av.), JAPAN, ZIJDE (13/14 Dernier wit Gr. D. te New York per lb.), RUBBER (Stand. Ribbed Smoked Sheets loco Londen p. lb.). Rows include dates from 1927 to 1938 and a section for 'GRONDSTOFFEN VAN AGRARISCHEN AARD'.

Table with columns for: KOPER (Standaard loco Londen per Eng. ton), LOOD (gem. prompt en lev. 3 maanden Londen per Eng. ton), TIN (Loco Londen per Eng. ton), IJZER (Cleveland No. 3 franco Middlesb. per Eng. ton), GIETERIJ-IJZER (Lux II per Eng. ton f.o.b. Antwerpen), ZINK (gem. prompt en lev. 3 maanden Londen p. Eng. ton), ZILVER (cash Londen per Standard Ounce). Rows include dates from 1927 to 1938 and a section for 'GRONDSTOFFEN VAN NIET-AGRARISCHEN AARD'.

