

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUÛT

25^E JAARGANG

WOENSDAG 11 DECEMBER 1940

No. 1299

COMMISSIE VAN REDACTIE:

J. G. Koopmans; P. Liefstinck; N. J. Polak; J. Tinbergen
en F. de Vries.

Secretaris van de Redactie: M. F. J. Cool.

Redactie-adres: Pieter de Hoohweg 122, Rotterdam-W.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Abonnementsprijs voor het weekblad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20,— per jaar. Buitenland en koloniën f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties. Adreswijzigingen op te geven aan de Redactie.

Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van advertenties: Nijgh en van Diemar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en girorekening Nr. 145192. Adres te Rotterdam: Erasmushuis, Tel. Nr. 31696.

INHOUD:

	Blz.
De haven van Rotterdam, technisch en economisch bezien door Ir. N. Th. Koomans	740
Voorgeschiedenis en achtergrond van de Engelsche Prevention of Fraud (Investments) Act 1939 door Mr. Dr. F. E. Schmey	745
De koffiepositie door Dr. J. F. Haccoû	749
Aanteekeningen.	
Overheidsmaatregelen op economisch gebied ..	751
Maandcijfers.	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen	752
Hypotheekrente in Nederland	753
Gecombineerde maandstaat van de vier Neder- landsche grootbanken	753
Statistieken.	
Geld- en Wisselkoersen — Bankstaten	753—754

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Het meest belangrijke verschijnsel op de geldmarkt, waarom alle overige gebeurtenissen en tendenzen draaien, blijft nog steeds de toenemende omvang van de biljetten-circulatie. Dit feit wordt nog te weinig in vollen omvang beseft. Toen bij de jongste maandswisseling de schatkist zich gedwongen zag, om niet minder dan 56 miljoen papier rechtstreeks bij de centrale bank onder te brengen, heeft men dat willen toeschrijven aan de omstandigheid,

dat — behalve de gewone maanduitgaven en rond 7 miljoen voor coupons en lossingen — een zeer groot bedrag schatkistpapier verviel, dat slechts ten deele door de houders daarvan werd vervangen door nieuw papier. Ongetwijfeld is het juist, dat een omvangrijk bedrag materiaal verviel, en dat de banken en andere instellingen, die dat papier in portefeuille hadden, slechts voor een deel van het provenu overgingen tot aanschaffing van nieuw papier. De liquiditeitseisch voor den ultimo was daarbij zeker van beteekenis. En wellicht leidde die liquiditeitszorg ook wel tot het aanhouden van een iets grooter kasvoorraad bij de banken.

Maar hoofdzaak was toch het verschijnsel, dat zulk een omvangrijk bedrag werd toegevoegd aan de biljetten-circulatie, de aanleiding, dat de banken een groot deel van het vervallende papier niet konden vervangen. Al te zeer ziet men vaak nog den biljettenomloop als een secundair verschijnsel, als een gevolg van de financiering van de schatkist bij de centrale bank. Dit laatste is ten eenemale onjuist. De toeneming der circulatie is primair, is een zelfstandige factor, die slechts in verwijderd verband staat met de uitgaven, die de overheid te financieren heeft. Het is volkomen logisch, dat de bezettingskosten een verruiming van de circulatie tengevolge moeten hebben. Maar daartegenover staan ook inkomensverminderingen, die het tegenovergestelde effect hebben. Men kan zich niet aan den indruk onttrekken dat een belangrijk deel van den aanwas aan bankpapier-omloop het gevolg is van vergrooing van kasvoorraden in bankpapier om welke redenen dan ook. Wanneer nu de circulatie toeneemt, dan is automatisch daarvan het gevolg, dat de banken evenredig minder schatkistpapier kunnen opnemen, omdat de vergroote vraag naar bankpapier eveneens bij de particuliere banken tot uiting zal komen in den vorm van opvraging van deposito's. En wanneer wij dan ook den omvang van het direct bij De Nederlandsche Bank ondergebrachte papier vergelijken met de stijging der circulatie, dan blijken die beide factoren elkaar precies te dekken, met dien verstande dat ook de toeneming van den post diverse rekeningen — pendant van de successieve verminderingen van den goudvoorraad — een deel van de stijging der circulatie heeft gefinancierd. Men kan dan ook zonder bezwaar zeggen, dat de omvang van den biljetten-omloop geheel beheerschend is voor de verhouding, waarin centrale bank en geldmarkt de schatkist kunnen financieren.

De obligatiemarkt heeft deze week heel weinig verandering te zien gegeven. In het koerspeil kwam over het geheel genomen uitermate weinig wijziging. Gemeentelijke provincieleeningen neigden eerder iets omlaag, terwijl voor Staatsleeningen een bepaalde tendens nauwelijks was waar te nemen. De omzetten zijn over het geheel genomen gering geweest, al konden toch af en toe gestel van eenigen omvang nog wel van eigenaar verwisselen. Door velen werd de tendensloosheid van de markt als een gunstig teeken beschouwd, omdat men na de publicatie van den weekstaat per 2 December eerder aanbod had verwacht. Bij vorige gelegenheden bleek immers een belangrijke stijging van den biljettenomloop, gepaard gaande met een toeneming van den post „direct bij de centrale bank ondergebracht schatkistpapier”, vaak een noemenswaardigen druk op de obligatiemarkt uit te lokken.

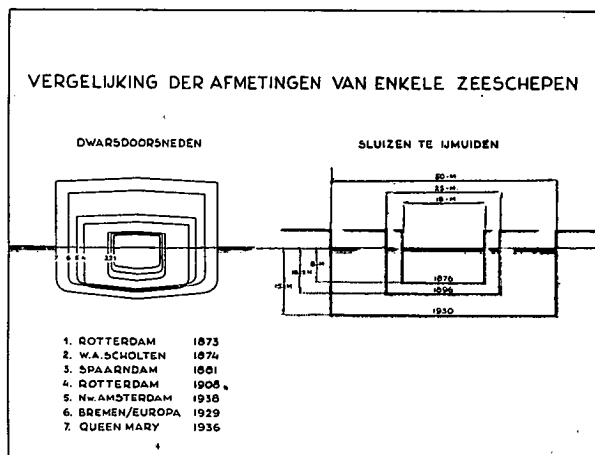
DE HAVEN VAN ROTTERDAM, TECHNISCH EN ECONOMISCH BÉZIEN ¹⁾.

Zooals er in de ontwikkeling van de oorlogsmethoden een voortdurende wisselwerking is tusschen de middelen van aanval en van verdediging, zoo is er ook een wisselwerking tusschen de technische mogelijkheden, die in een haven en haar verbindingswegen worden geboden, met het verkeer en de verkeersmiddelen, die er van gebruik maken.

Het verkeer en de verkeersmiddelen stellen eischen aan die haven en omgekeerd kunnen de technische mogelijkheden, welke de haven biedt, het verkeer stimuleren. Helaas is echter het bieden van die technische mogelijkheden nog geen waarborg voor de aanwezigheid van het verkeer. De haven heeft slechts een dienende functie.

De verbinding van Rotterdam met de zee.

Feitelijk begint de geschiedenis van onze haven met die van haar verbinding met de zee. De noodzakelijkheid van een betere verbinding dan de Maasmond bood, reeds in het eind van de 18e eeuw gevoeld, kwam in het begin van de 19e eeuw dringend naar voren. Terwijl er pl.m. 1730 al een plan was van den landmeter en waterbouwkundige Cruquius, tot doorgraving van de duinen bij Hoek van Holland toen nog in hoofdzaak tot verbetering van den afvoer van de rivier bij ijsgang, was in het begin van de 19e eeuw de Maasmond ook onvoldoende geworden als haventoeegang. De vaarweg langs Brielle was reeds zoodanig verzand, dat schepen bij Goeree en Brouwershaven moesten binnenvallen. Het Spui was onvoldoende diep. Het kanaal door Voorne, dat in 1830 gereed kwam, moest redding brengen. Het bood vaargelegenheid voor schepen met een diepgang van 51 dm, wat voor dien tijd niet weinig was, en naar den diepgang ook thans nog vol-



doende zou zijn voor 60 pCt. van het aantal te Rotterdam binnenvallende schepen

Wanneer het kanaal gereed is, begint de ellende met de verzandingen in het Goereesche Gat, zoodat er een tijd is, dat de zeeschepen bij Brouwershaven moeten binnenvallen, vervolgens om Goeree en Overflakkee heen varen naar Hellevoetsluis om dan verder via het Voornsch kanaal naar Rotterdam op te varen. Wanneer men, speciaal ten behoeve van de vaart naar Amerigo, een kanaal moet gaan stellen aan de verbinding met de zee, ontstaan verschillende zeer uiteenlopende plannen, waarvan er één o.a. is het maken van een voortzetting van het Voornsch kanaal door den kop van Goeree. De keus valt op het

¹⁾ Dit artikel is ontleend aan een lezing, welke Ir. N. Th. Koomans voor de Vereeniging voor Studiebelenen aan de Nederlandsche Economische Hoogeschool te Rotterdam op 22 November jl. heeft gehouden. (Red.).

plan van Caland tot het doorgraven van de duinen bij Hoek van Holland, gelijktijdig met het afdammen van het Scheur. Zoo kon in 1870 een open waterweg ontstaan, waarin het getij, dat te Hoek van Holland pl.m. 1.60 m bedraagt, vrijwel onverzwakt tot Rotterdam doordringt, terwijl de vaargeul in hoofdzaak door de werking van eb en vloed op diepte wordt gehouden. Na zeer langdurige kinderziekten is de Waterweg sinds 1885 in een stadium gekomen, waarin de kosten van onderhoud in vergelijking tot die van andere riviermonden zeer gering zijn.

Geleidelijk kon de minimum-diepte in de vaargeul worden vergroot van 65 dm in 1896 tot 75 dm in 1907, 85 dm in 1915, en, sinds 1929, pl.m. 100 dm bij laag water.

De wet van 1917 voorziet de mogelijkheid van een verdere verdieping van de vaargeul tot 11 m, hetgeen het mogelijk zou maken om bij vloed met schepen van bijna 12 m diepgang binnen te komen. In een deel van de haven is daarop reeds vooruitgegaan door den aanleg van kademuren voor een waterdiepte van 12 m bij laag water. Intusschen laat het zich aanzien, dat de noodzakelijkheid voor het aanbrengen van die grootere diepte nog niet spoedig aanwezig zal zijn.

De grootte der zeeschepen en de toegang tot de havens.

Voorloopig levert de toelaatbare diepgang in een belangrijken internationalen vaarweg als het Suezkanaal een zekere beperking op voor alles, wat rond Afrika of op Oost-Azië, Nederlandsch-Indië en Australië vaart, terwijl ook elders bij het opvoeren van den diepgang boven 10 m of 10,50 m het aantal havens, waarin de schepen binnen kunnen komen, plotseling zeer aanmerkelijk vermindert. De bruikbaarheid van de enkele zeer groote schepen met grooter diepgang is betrekkelijk beperkt; ze kunnen maar in enkele havens binnenvallen; de kosten voor den bouw, voor de exploitatie der schepen, die van den aanleg van de haventoeengangen en kaden en van de reparatie-inrichtingen als droogdokken e.d., zijn zoo buitengewoon groot, dat men deze reuzen eigenlijk alleen uit, m.i. misplaatste, prestige-overwegingen bouwt. Ik meen, dat in reedskringen meer belangstelling bestaat voor schepen als de „Nieuw Amsterdam”, desnoots als de „Bremen” en de „Europa”, dan voor de „Normandie”, „Queen Mary” of „Queen Elisabeth”.

Niet alleen in reedskringen heeft men bedenkingen; o.a. werd op het laatste Internationale Scheepvaart Congres, in 1935 te Brussel gehouden, juist door den Directeur-Generaal van den Franschen Waterstaat in de allerscherpste termen geklaagd over de door niets gerechtsvaardigde kosten der monsterschepen en over de eischen, welke deze aan de haven van Le Havre stelden.

Op den geleidelijken groei van de afmetingen der schepen in het algemeen kom ik later nog terug. Behalve de diepgang zijn natuurlijk bij een havenproject van belang de lengte, de breedte en voor de verdere haven-outillage — ik denk aan kranen e.d. — evenzeer de hoogte boven de waterlijn.

Maar nu komen aanstonds de deugden naar voren van een open haven als Rotterdam of Hamburg. In een dokhaven als Londen of Liverpool moesten bij den toenemenden diepgang der schepen bij elk nieuw bassin telkens nieuwe sluiscomplexen gebouwd worden. Gunstiger is reeds de toestand in Antwerpen en IJmuiden, waar thans in principe één sluiscomplex toegang geeft tot alle havenbassins. De dam vermoedelijk zonder zeer kostbare werken toegankelijk gemaakt kunnen worden voor schepen van 11 m à 11,50 m diepgang bij hoog water.

Bij den aanleg van den tunnel is gerekend op een mogelijke waterdiepte van 11,50 m bij laag water. Het is nauwelijks te voorzien, dat die tunnel, aldus aangelegd, ooit als een hinderlijke „drempel” zal worden ondervonden. De diepere kaden (12 m bij laag water) liggen trouwens aan de zeezijde van de tunnel.

De verbindingen met het achterland.

Het is nu voor het verband van mijn betoog dienstig om eerst een enkel woord te zeggen over de verbindingen met het achterland, waarbij ik in de eerste plaats denk aan de verbindingen te water.

Te water.

Vanouds heeft ons land een zeer dicht net van waterwegen gehad, zij het van betrekkelijk beperkte capaciteit. Onze verbinding met Limburg, de Zuid-Willemsvaart, is gebouwd voor schepen van 450 ton; het oude kanalenet in Groningen—Friesland voor schepen van pl.m. 300 ton. Pas wanneer in het verkeer op den Duitschen Rijn een aanmerkelijk grooter type sleepschip in gebruik komt, wordt het noodig Waal en Rijn als vaarwegen te verbeteren. Ik herinner mij nog zeer goed, dat ik in Tiel wonende als jongen ging kijken naar de slepen, die bij laag water ter hoogte van Ochten op de Waal vastzaten! Die verbetering van de Waal komt pas goed in orde, wanneer men tenslotte de verbindingen met de Maas afsluit en deze laatste een nieuwen mond geeft.

Nu wil men met dit grootere type schip tot ver in het land komen en er ontstaat een streven om alle mogelijke vaarwegen voor een grooter scheepstype in te richten. M.i. is daarbij wel eens te veel over het hoofd gezien, dat, ondanks de vele schepen van 1000 ton, de Rijn—Herne schepen van 1350 ton, de belangrijke vloot van 2000-tons schepen en de enkele schepen van 3000 en zelfs van 4000 ton, de gemiddelde maat der te Lobith passerende schepen nog altijd niet hooger is dan pl.m. 760 ton, hetgeen er wel op wijst, dat ook bij de binnenvaart de kleinere schepen een functie blijven vervullen.

Als recente verbeteringen in het Nederlandsche stelsel van waterwegen noem ik het Wilhelminakanaal met het kanaal Wessum—Nederweert, de Maaskanaliseatie met Maas—Waalkanaal en Julianakanaal, en de Twente-kanaalen.

Speciaal het gereedkomen van het Julianakanaal heeft grooten invloed gehad op de kolentransporten van de Staatsmijnen naar het westen des lands. Geschiedde dit voorheen nog voor een zeer groot deel per spoor, dit verkeer behoorde thans wel in de eerste plaats aan den waterweg. Het gevolg hiervan is, dat van de in onze haven aanwezige kolentippen nog maar sporadisch gebruik wordt gemaakt.

Nederland is het land met verreweg het dichtste waterwegennet van Europa.

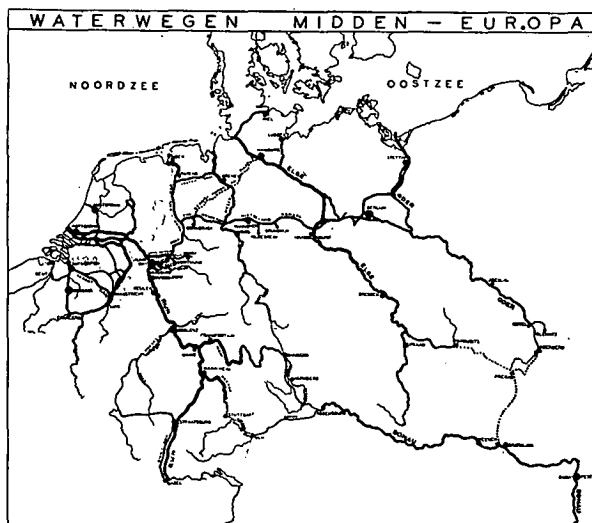
Nederland	22	km per 100 km ²
België	5,5	„ „ „
Noord-Frankrijk	..	3,8	„ „ „
Duitschland	2,3	„ „ „
Geheel Frankrijk	..	2	„ „ „

In het algemeen kan men niet zeggen, dat de verbeteringen in dit Nederlandsche net voor Rotterdam tot nieuw verkeer zullen leiden. Slechts de uitbreidingen, zooals Julianakanaal en Twente-kanaalen, kunnen gebieden, die vroeger tot „betwist” achterland behoorden, nauwer aan de Nederlandsche haven binden. De mogelijkheden tot binnendringen van het land, welke de verbeterde vaarwegen aan de kustvaart bieden, zou men eer als een nadeelige tendens voor de zeehavens kunnen aanmerken. Ik ben daarover echter weinig somber gestemd, omdat deze kustvaartmogelijkheden leiden tot een verdere ontwikkeling van landbouw en industrie, die uiteindelijk, zij het met andere artikelen, toch aan het verkeer in de zeehavens ten goede zullen komen.

Interessanter voor een haven als Rotterdam zijn daarentegen de verbeteringen aan den Rijn met zijn zijrivieren en kanalen en is in het algemeen de Deutsche kanalenpolitiek.

Onbetwistbaar is het doel en ook het resultaat van den aanleg van het Dortmund—Eemskanaal geweest om verkeer van de buitenlandsche Rijnmondshavens naar Deutsche havens te verleggen. In hoeverre het Küsten-

kanaal daartoe bijdraagt, is mij niet bekend; het geprojecteerde Hansakanaal is destijds gepropageerd met eed soortgelijke bedoeling.



Het Mittellandkanaal kan op den duur evenzeer het verkeer via den Rijnmond bevorderen als in den weg staan. Dit hangt af van de „Abgaben”-politiek. Vóór den oorlog was het nog zoo, dat men ten bate van de Silezische kolen op het kanaal een tariefmuur had voor de Roerkolen en dat men slechts met moeite graan en suiker via dit kanaal naar den Rijn kon leiden. In vele gevallen bleven deze artikelen deel uitmaken van het zoogenaamde „hoefijzerverkeer” over de Noordzee.

Vrij algemeen is de verwachting, dat de verdere industriële ontwikkeling van Duitschland zoo krachtig zal voortgaan, dat het Mittellandkanaal vrijwel vol belast zal zijn met nieuw „inner-deutsch” verkeer en dus geen afbreuk zal doen aan het verkeer op den Rijn. De omstandigheid, dat ook de Deutsche Noordzeehavens de voltooiing van het Mittellandkanaal destijds met een zekere bezorgdheid hebben aangezien, zou den havens aan den Rijnmond tot geruststelling kunnen strekken.

Overigens had Duitschland reeds vóór den oorlog een zeer bepaalde wijziging in de binnenscheepvaartpolitiek aangekondigd. Het programma van werken zou in de eerste plaats moeten strekken tot het verbeteren van Noord-Zuid-verbindingen en het verdiepen van het achterland der verschillende riviersystemen afzonderlijk, waarbij de Rijn een belangrijken aangroei van verkeer zou mogen verwachten. Van algemeene bekendheid is de geschiedenis van de verbetering van den boven-Rijn tusschen Straatsburg en Bazél, met als gevolg den snellen groei van het Bazeler havenverkeer tot ongeveer 3.000.000 ton. De verbinding tusschen Rijn en Donau, bestaande uit het Ludwigkanaal voor 200-tons schepen, wordt thans verbeterd, terwijl een nieuwe verbinding, samenhangend met de kanalisering van den Neckar, geleidelijk tot uitvoering komt. Aansluiting aan den waterweg van plaatsen als Heilbronn en straks Stuttgart is zeker niet zonder beteekenis.

Ten slotte mag verwacht worden, dat het overleg tusschen Duitschland en Zwitserland over het bevaarbaar maken van den Rijn tusschen Bazél en het meer van Constanz tot resultaten zal leiden.

Dit alles zijn voor den Rijn gunstige factoren.

Per spoor.

Van veel minder beteekenis voor Rotterdam is de aansluiting aan het spoorwegennet gebleken.

De verbinding van het Rijnspoor met Arnhem dateert van 1855/57. De Noord-Zuid-verbinding over de Maasbruggen kwam in 1878 tot stand.

Het is duidelijk, dat bij een zoo dicht waterwegennet

het spoorwegverkeer in eigen land zich naar verhouding met een bescheiden plaats moet vergenogen.

De verdeling van het verkeer tusschen spoor en water is in

Nederland	26 : 74
België	62 : 38
Frankrijk	82 : 18
Duitschland	80 : 20

De diep landwaartsche ligging van buurhavens als Antwerpen en Bremen maakt, dat de Nederlandsche havens slechts voor een klein deel van het buiten onze grenzen gelegen achterland gunstig zijn gelegen. Het transitoverkeer per spoor is dan ook naar verhouding uitermate gering en bedraagt slechts een fractie van het geheele grensverkeer. Door de tarievenpolitiek der Deutsche Reichsbahn was het niet mogelijk dit transitoverkeer uit te breiden en was het zelfs uiterst moeilijk om de bediening van Twente voor de Nederlandsche Spoorwegen te behouden. Voor Limburg en een deel van Brabant treden de Belgische spoorwegen met de onze in concurrentie. Uitbreiding van het goederenverkeer per spoor van eenige beteekenis is voor Rotterdam niet te verwachten. Dit neemt intusschen niet weg, dat het niet verwaarloosd is. Alle bassins op beide oevers hebben spooraansluiting. Het verkeer via de Rotterdamsche haven maakt, met een hoeveelheid van 1.000.000 à 1.500.000 ton goed, toch altijd nog 1/10 deel uit van alle Nederlandsche spoorweggoederenverkeer.

Langs den weg.

Uit den aard der zaak mag de aansluiting van de haven aan het Rijkswegennet niet onvermeld blijven. Rotterdam komt daarin wat achteraan — zooals trouwens het geheele Westen des lands — hetgeen samenhangt met de bijzondere kostbaarheid van deze wegen in het polder- en rivierengebied tegenover de minder kostbare mogelijkheden van wegenaanleg op het vastere dilluvium. De tunnel, met tunneltraverse, is hier van beteekenis.

Intussen is het, misshien om te tekenen, dat de kosten voor autowegen in het Westen van ons land per km hooger zijn dan die, welke geraamd worden voor de bevaarbaarmaking van den boven-Rijn tusschen Bazel en Constanz eveneens per km. Ongetwijfeld is voor het vrachtautoverkeer met dieseltractie nog een enorme toekomst weggelegd. Dit verkeer stelt mede zijn eischen aan inrichting van kaden en loodsen.

De aanpassing van de haven aan de eischen van het verkeer.

Wij willen nu echter terugkeeren tot de haven en zien, hoe deze zich heeft moeten aanpassen aan de eischen, welke door het verkeer werden gesteld.

Het heeft geen zin om bassin voor bassin na te gaan met den groei van de haven van Rotterdam.

Van belang is, dat de eerste aanleg op den Linker Maasoever in 1874 betref twee bassins voor stukgoed, voor de lijnvaart dus. De 1e Katendrechtschehaven werd in 1893 ingericht voor de overlading van erts op wagon. Omstreeks dien tijd ontstond ook de tegenwoordige Rijnhaven, de eerste haven voor een belangrijk deel ingericht met ligplaatsen op stroom voor overlading van schip op schip.

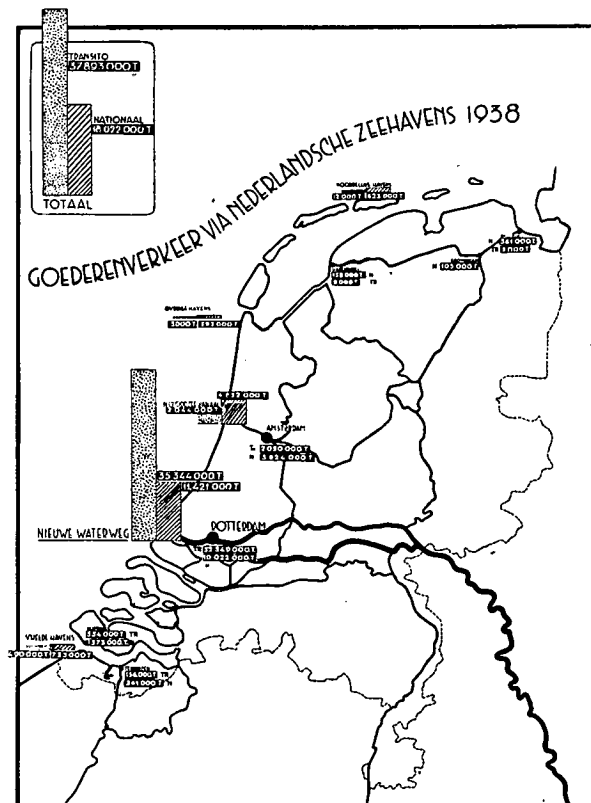
Het zijn de toenemende behoeften van het transitoverkeer, voor een belangrijk deel verkeer van massagoed, die leiden tot de snelle havenuitbreiding: Rijnhaven, Maashaven, Waalhaven met onderscheidenlijk 30, 60 en ongeveer 300 ha. wateroppervlak en aanvankelijk met 7, 8, 8,50 en 10 m waterdiepte, die iedereen kent als typisch Rotterdamsch.

Op den Rechter Maasoever ontstonden vóór den wereldoorlog Park-, Jobs- en Schiehaven, tijdens den wereldoorlog IJssel-, Lek- en Keilehaven, terwijl omstreeks 1930 de Merwehaven gereedkwam, alles havens voor stukgoed.

Intusschen zijn we zoozeer gewend om over dat transitoverkeer en over dien overslag op stroom te spreken, dat ook de Rotterdamer vaak voorbijziet, dat Rotterdam op den Rechter Maasoever een complex van prima stukgoedhavens bezit, in normale tijden goed bezet, waar zich een groot deel van het havenverkeer afspeelt, en dat Rotterdam niet alleen transitohaven, doch eveneens verreweg de grootste haven voor het nationale verkeer is.

De omvang van het verkeer.

Ruim 55 pCt. van het nationale goederenverkeer ter zee gaat over Rotterdam, tegen pl.m. 25 pCt. over Amsterdam, zooals uit de volgende grafiek blijkt. Het aandeel van den Waterweg daarin is ongeveer 60 à 65 pCt.; dat van het Noordzeekanaal pl.m. 25 à 30 pCt.



Dit nationale verkeer is met ongeveer 10.000.000 ton op zichzelf reeds grooter dan het geheele verkeer van havens als Bremen, Le Havre, Rouaan, Marseille of Genua. Het is uit den aard der zaak sterker aan de haven gebonden dan het transitoverkeer.

Vóór deze zoo sterke concentratie van het nationale verkeer aan den Waterweg noem ik een paar oorzaken:

- 1e. de kostbaarheid van een haven op onze kust;
- 2e. de groote bevolkingsconcentratie in de onmiddellijke omgeving van Rotterdam (ongeveer 1/3 van de Nederlandsche bevolking binnen een straal van 50 km.);
- 3e. ons dichte net van waterwegen, waardoor feitelijk heel ons land achterland van den Waterweg is;
- 4e. de enting van nationaal verkeer op transitoverkeer.

Zooeven merkte ik reeds op, dat Rotterdam niet zoo bij uitstek massagoedhaven is als men algemeen wel aanneemt. Wel is in vergelijking met havens als Amsterdam, Antwerpen en Hamburg het aandeel van het stukgoed bij ons klein, doch in absolute cijfers is het nog van groote beteekenis. Van de ruim 40.000.000 ton verkeer in 1938 was te Rotterdam 5 1/4 miljoen ton stukgoed, tegenover een hoeveelheid van 2 1/2 miljoen ton in Amsterdam, bijna 3 miljoen in Bremen, 8 1/2 miljoen ton in Antwerpen en 10 miljoen ton in Hamburg.

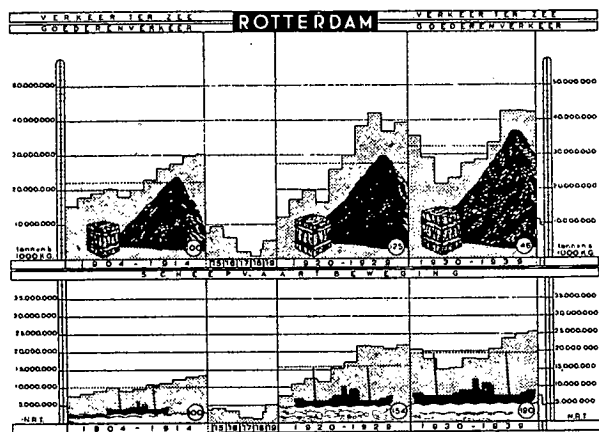
Dit stukgoedverkeer vraagt oneindig veel meer ruimte in de haven dan het massagoedverkeer; komt dit laatste bijna uitsluitend met trampschepen, dus met volle ladingen, het stukgoedverkeer wordt voor een groot deel door de lijnvaart verzorgd. De te Rotterdam ingenomen en ontscheepte ladingen der lijnschepen zijn in verhouding tot den inhoud dier schepen vaak zeer gering. Dientengevolge brengt de zooveel geringere hoeveelheid stukgoed een belangrijke hoeveelheid scheepsruimte in de haven. Het eigenlijke lijnverkeer maakt 45 pCt. uit van het geheel.

Opvallend is zeker het cijfer, dat van de drie schepen, welke te Rotterdam binnenkomen, er gemiddeld twee aan de kade komen en slechts één op de boeien wordt behandeld!

Ik heb over dit deel van het verkeer iets langer uitgeweid, omdat het voor de haven van zoo bijzondere betekenis is, mede door de groote werkgelegenheid, welke het biedt.

De ontwikkeling van het verkeer in den loop der jaren.

Vraagt men nu, hoe het verkeer zich in den loop der jaren heeft ontwikkeld, dan blijkt het, dat er van jaar tot jaar sterke schommelingen zijn, vooral in het transitieverkeer. Het lijkt minder juist om steeds weer vergelijkingen te maken ten opzichte van één bepaald jaar, b.v. 1913, 1929 of straks 1939, alle topjaren, waarop een depressie volgde. Vergelijkt men telkens de 10-jarige perioden, welke met deze topjaren werden besloten, dan blijkt er een zekere toeneming van de gemiddelde hoeveelheid goederen, nl. 1 : 1,25 : 1,46, en een sterkere toeneming van de binnengekomen scheepsruimte, nl. 1 : 1,54 : 1,90, zooals de navolgende grafiek aantoont.



Deze divergentie is opvallend en stelt aan de haven-eischen, welke, zooals we straks zullen zien, nog aanmerkelijk uitgaan boven een groei, evenredig met den inhoud der binnengekomen schepen. Terwijl in 1913 de totale kadelengte voor zeeschepen pl.m. 15 km bedroeg, was deze in 1939 uitgegroeid tot 24 km, waarvan pl.m. 3,5 km uitsluitend in gebruik voor massagoed, 19 km in hoofdzaak voor stukgoed en gemengde lading, en de rest in reserve.

Die kadelengte is geoutilleerd met loodsen en kranen, en de vraag ligt voor de hand: was het nu werkelijk noodig zóoveel kostbare kadeterreinen in te richten?

Ik wil nu eerst enkele van de redenen noemen, waaruit men kan verklaren, dat de hoeveelheid scheepsruimte onevenredig sterker is toegenomen dan de goederen-hoeveelheid, terwijl we tegelijkertijd daarmee den invloed van soort en aard der scheepsruimte op de haven willen bezien.

1. Als eerste oorzaak zou ik kunnen noemen de algemeene tendens in de scheepvaart, dat de lijnrederij toeneemt ten koste van de wilde scheepvaart. Het is hier niet de plaats om op de oorzaken daarvan in te gaan. Wellicht is het te verklaren uit nationalistische tendenzen. Na den oorlog wil Duitschland wederom een eigen vloot

bouwen, maar ook Polen, Italië, en de Vereenigde Staten. Dit beteekent, dat goederen, die vroeger in volle ladingen per tramp aankwamen, thans als bijlading in lijnbooten meekomen.

2. Deze algemeene tendens leidt reeds tot een verhoogd scheepsbezoek. De werking wordt echter versterkt, doordat voor Noord-West-Europa het distributieverkeer via Londen meer en meer heeft moeten plaats maken voor aanloopverkeer met groote schepen in de continentale havens. Het gaat dan niet meer zoo, dat de groote schepen varen tusschen Londen en hun overzeesche bestemmingen en dat vanuit Londen de voor Europa bestemde goederen met schepen van de korte vaart worden afgeleverd aan de diverse havens, doch de Duitsche rederij en als gevolg daarvan ook andere groote buitenlandsche reeders, laten haar groote schepen achtereenvolgens een reeks van havens op het continent aandoen. Daar het niet wel mogelijk is om bij zoo'n bezoek te lossen en te laden — dit kan alleen in de eindhavens, waar het schip leegkomt —, gaan nu die groote schepen de haven tweemaal bezoeken op elke rondreis, eenmaal om te lossen, en eenmaal om te laden.

Gaat men nu na, wat het effect is voor de haven, dan moet deze in staat zijn om veel méér scheepsruimte te verwerken, en scheepsruimte, die bestaat uit aanzienlijk grootere eenheden dan vroeger. Niet alleen de afmetingen van de allèrgrootste schepen nemen toe, doch ook de gemiddelde tonnenmaat van alle schepen. In 1914 was deze 1.600 B.R.T., in 1931 reeds 2.200 B.R.T.

Die groote schepen zijn kostbare eenheden. Vooral wanneer ze in aanloopverkeer worden gebezigt, moeten ze uiterst snel worden behandeld. Het laten wachten van een zeeschip op ligplaats om slechts een kleine hoeveelheid goed te laden of te lossen is uit den aard der zaak niet mogelijk. Wil men aan dit aanloopverkeer meedoen, dan moet er te allen tijde ruimte zijn en een voldoende outillage om het schip snel te behandelen. In de reeds genoemde stukgoedhavens op den Rechter Maasoever vindt men het allermooiste op het gebied van wipkranen met langen arm — tot 36 m —, gecombineerd met loodsen met dakluiken; voorts voor het verkeer op den wal modern vlak plaveisel; de toepassing van trucks, trailers, automobielkranen en stapelmachines.

3. In de derde plaats noem ik het toenemend gebruik van speciale schepen voor speciale lading. Onder deze categorie vallen tankschepen, bepaalde ertschepen, die dus slechts in één richting goederen vervoeren, en de andere reis in ballast maken; voorts schepen met koelruimte voor het vervoer van vruchten, bananenschepen e.d.

Vooral de aanvoer en de behoefte aan opslag voor aardolieproducten maken het noodig daarvoor een bepaald havengedeelte aan te wijzen. Wanneer dit bovendien nog gepaard gaat met een belangrijke chemische industrie, dan is daarvoor veel ruimte noodig. Dit leidde te Rotterdam tot den aanleg van de Nieuwe Petroleumhavens onder Pernis. Op zichzelf is dit een interessant geval. De oude petroleumterreinen aan den Sluisjesdijk waren in huur uitgegeven omstreeks 1876, op een tijdstip, toen op den Linker Maasoever alleen nog maar bestonden de Spoorweghaven en de Binnenhaven en een project voor de Rijnhaven. De terreinen werden beschouwd als uiterst ver van de stad en van de overige havenbekkens verwijderd.

Door den aanleg van de Waalhaven kwamen deze terreinen op een schiereiland te liggen; hier ontstond dus een beperking van uitbreidingsmogelijkheden, gecombineerd met een ligging, die langzamerhand te centraal was geworden in verband met gevaar voor de omgeving.

Vandaar de aanleg van de nieuwe Petroleumhaven onder Pernis. De bedrijven verhuizen en breiden zich uit tot het vijfvoudige van wat aan den Sluisjesdijk aanwezig was. Een tweede Petroleumhaven is thans in aanleg. Door het vrijkomen van de Sluisjesdijkerreinen wordt de re-

serve, welke in het Waalhavenproject is gelegen, nog vergroot.

Die Waalhaven is nog lang niet gereed. Het besluit tot den aanleg van deze enorme haven werd in 1906 genomen, aanvankelijk als één enorme watervlakte voor den overslag van massagoed op stroom met korte pieren langs den rand. Toen omstreeks 1908 Thomsen's Havenbedrijf begon met de exploitatie van brugkranen aan de Maashaven N.Z., een systeem van overlading van schip op schip, waarbij de zeeschepen niet, zooals tot dusverre, aan boeien of ducdalven werden gemeerd, doch aan een kade onder een brug, die ongeveer 35 à 45 m over het water uitsteekt, werd het nuttig geoordeeld aan de Oosten Westzijde van de Waalhaven te rekenen op den uitbouw van een achttal pieren. De uitbouw van de oevers en van deze pieren met kaden geschiedt geleidelijk al naar de behoefte. Het systeem van kademuurbouw, thans te Rotterdam toegepast, waarbij de eigenlijke kade vanuit en in het water wordt gebouwd, maakt het mogelijk eerst de groote watervlakte gereed te maken en deze te gebruiken voor ligplaatsen aan boeien en ducdalven en eerst later, naar behoefte, de oeverterreinen van kademuren te voorzien. Thans zijn in het Waalhavengebied vier groote massagoedbedrijven gevestigd, welke elk over 300 tot 450 m kadelengte beschikken met daarop elk 4 brugkranen. Met deze kranen kan men zoowel van schip op schip als van schip op wal werken. Dit laatste, opslag van groote voorraden, kwam niet al te veel voor.

Intusschen onderging de techniek van overlading wederom een wijziging. Zware drijvende kranen kwamen in zwang. Deze boden het voordeel, dat men geen kostbaar kadeterrein noodig had; men miste echter de mogelijkheid om voorraden op den wal te werken.

Aanvankelijk waren dit kranen met vasten arm, gemonteerd op pontons. Later werden het kranen met verstelbaren arm, zoogenaamde wipkranen. Tenslotte werden het wipkranen of uitschuifbare kranen met een zoo groote reikwijdte, dat de kraan niet meer gelegd werd tusschen de beide schepen, welke deze bedient, doch aan één zijde, zoodat bij het overladen dezelfde snelle heen en weer gaande beweging uitgevoerd kan worden als met een brugkraan. Men mag verwachten, dat op de pieren aan de Westzijde van de Waalhaven voorloopig voldoende ruimte aanwezig is voor de vestiging van verdere massagoedbedrijven en dat aan de stadszijde terreinen voor stukgoed in exploitatie gebracht zullen kunnen worden. Voor dit laatste is een nauw contact met de stukgoedterreinen op den Rechter Maasoever een voorwaarde, die vervuld zal zijn als de tunnel gereed is.

Overigens ligt thans alle uitbreidingsmogelijkheid voor de haven op den Linker Maasoever. De Rechter Maasoever is tot Vlaardingen bebouwd; verder zeewaarts zijn de omstandigheden voor aanleg van havens in open gemeenschap met de rivier ongunstig. Dit is het gebied, waar bij vloed op de rivier reeds een onderstroom van zout water in de richting West-Oost valt waar te nemen, die veel slib bevat, hetwelk bij aanraking met het zoete water samenpakt en gemakkelijk tot bezinking komt. Bij de eerste Petroleumhaven en de op die hoogte gelegen bedrijven levert dit al moeilijkheden op. Zou men later nog eens tot aanleg van industrie-havens onder Hoek van Holland komen, dan zullen de havenbekkens zeker achter een toegangssluis aangelegd moeten worden, zooals dit b.v. ook te Bremen is geschied.

Wij zagen, dat de haven een beeld van sterken groei vertoont. Dit is ongetwijfeld in de hand gewerkt door de wijze van exploitatie, waarbij zeer groote ruimte is gelaten aan het particuliere initiatief.

De Gemeente als eigenaresse van de haven.

Aanvankelijk zijn de Spoorweghaven en de Binnenhaven gebouwd voor rekening van een particuliere onderneming, de Handels-Vereeniging Rotterdam. Toen deze in het

jaar 1879 in financieele moeilijkheden kwam, ging het havenbezit in handen van de Gemeente over (1882). De Gemeente heeft verder alle havenuitbreidingen zelf gebouwd en bekostigd. Ze is daarmede eigenaresse van de havens, de kaden, de terreinen en toegangswegen.

Reeders, cargadoors en stuwadoors kunnen terreinen huren van de Gemeente en deze zelf inrichten. Komt er nu een nieuw bekken gereed met grootere diepte dan het voorgaande, dan leert de ervaring, dat alle belanghebbenden een stukje terrein in dat nieuwe bekken willen hebben. Elke ondernemer wil in de gelegenheid zijn ook de grootste schepen te ontvangen. Hierdoor is een verspreide ligging der bedrijven in de hand gewerkt. Bijna alles, wat in de laatste 15 jaar is bijgebouwd op het gebied van havens en kaden, is voor een waterdiepte van 10 m aangelegd. Toch is het percentage der schepen, dat met een diepte van meer dan 8,50 m binnenkomt, maar 1½ pCt. van het totale aantal en, zooals reeds werd opgemerkt, heeft 60 pCt. van het totale aantal binnengekomen zeeschepen geen groter diepgang dan 50 dm.

Sedert omstreeks 1930 zijn eenige zeer belangrijke ruilingen van terrein tot stand gebracht, waardoor voor enkele bedrijven een rationeeler ligging werd bereikt. Het is zonder meer duidelijk, dat men een aaneengesloten kadelengte van bijv. 800 m intensiever kan gebruiken dan wanneer deze lengte over twee of drie verschillende ligplaatsen is verdeeld.

Men kan dan ook met minder reserveruimte toe.

Bij besprekingen met collega's uit buitenlandsche havens, waar de kaden meer in handen van de overheid zijn gehouden, is mij wel gebleken, dat mijn aanvankelijke veronderstelling, dat men daar met nóg minder reserveruimte zou toekomen, niet juist was. De eischen, die men aan een overheidsbedrijf stelt, zijn altijd iets strenger dan die, welke men aan particuliere bedrijven meent te kunnen stellen. Deze laatste kunnen, zonder hun goeden naam te schaden, een enkele maal een belanghebbende afwijzen, iets, wat aan een overheidsbedrijf uiterst kwalijk wordt genomen.

De in de haven aanwezige reserve.

Over de vraag, hoeveel reserveruimte in een haven als de onze aanwezig moet zijn, is uit den aard der zaak veel verschil van meening mogelijk. In het algemeen is er een overmaat aanwezig van ligplaatsen aan boeien en ducdalven. Binnen de grenzen van het Waalhavenplan was het mogelijk om op betrekkelijk korten termijn watervlakten met een zekere diepte, geschikt voor het inrichten van ligplaatsen voor zeeschepen, in te richten.

Anders is het gesteld met den aanleg van kadeterreinen. Hiervoor zijn tijdroovende werken noodig. Het is meermalen gebeurd, dat ten tijde van het gereedkomen van een project de belangstelling, welke tot de uitvoering had doen besluiten, vrijwel was geluwd.

Misrekeningen zijn daarbij niet uitgebleven. Zoo heeft voor een gereed liggende kadelengte van pl.m. 700 m aan de Waalhaven N.Z. jarenlang zoo weinig belangstelling bestaan, dat eerst op den Rechter Maasoever de geheele Merwehaven gebouwd moest worden. Eerst nu de tunnel bijna gereed is, hebben de ondernemers voldoende vertrouwen in vestiging aan de Waalhaven N.Z.

Op het schiereiland tusschen Waalhaven en de rivier worden thans industriele bedrijven gevestigd.

De eerstvolgende uitbreidingen in de haven zullen zijn uitbouw van kademuren in de Waalhaven, gedeeltelijk aan de Westzijde, ten einde opslagterrein voor massagoed te verkrijgen, gedeeltelijk aan de Oostzijde ter verkrijging van stukgoedterreinen. Met dezen uitbouw van kademuren in de Waalhaven gaan ligplaatsen aan boeien en ducdalven verloren.

Deze gang van zaken is in overeenstemming met de uiteindelijke verwachting voor West-Europa, t.w. afnemings

van het massagoed, toeneming van het stukgoedverkeer. Wij mogen daarbij niet vergeten, dat de haven in haar tegenwoordigen vorm al een enorme verkeerscapaciteit heeft, aanzienlijk grooter dan de prestaties uit het topjaar 1938. Mede door haar vele drijvende werktuigen en de enorme nog niet afgebouwde Waalhaven is onze haven uitermate elastisch.

Mocht de ontwikkeling anders uitvallen en mocht de behoefte aan ruimte voor overslag op stroom constant blijven of nog toenemen, dan zal een geleidelijke verbouwing van het Oostelijk deel van de Waalhaven tot stukgoedhaven gepaard moeten gaan met den aanleg van een nieuw havenbekken voor overslag van massagoed op stroom, Westelijk van de Waalhaven. Het komt mij persoonlijk waarschijnlijk voor, dat het uitbreidingsgebied onder Pernis in belangrijke mate voor industrievestiging zal worden gebruikt.

Als opslaghaven was Rotterdam minder bekend, doch ten onrechte. Dit komt voor een deel, doordat de pakhuizen niet alle bij elkaar gelegen waren, doch verspreid door het havengebied en in den ouden stadsdriehoek, een situatie, die mogelijk was door ons douanesysteem, waardoor het niet noodig is alles in een vrijhavengebied bijeen te brengen.

Wat opslagruimte betreft, zal ter vervanging van hetgeen verloren ging zeker veel moeten worden bijgebouwd. Het is ook te hopen, dat dit zal gebeuren, want die opslaggelegenheid is voor de stapelfunctie en den eigen handel van onze haven ten eenenmale onmisbaar.

Invloed door overheidstarieven

Behalve door het beschikbaar stellen van havenruimte kan de Gemeente eenigen invloed uitoefenen op den gang van zaken door verhuur van de loodsen, terreinen en kranen der zoogenaamde Handelsinrichtingen der Gemeente. Van de daarvoor geldende tarieven gaat een zekere prijsregelende functie uit op de haven. Met deze inrichtingen beschermt de Gemeente de kleine, minder kapitaalcrachtige ondernemers tegen de groote.

Van het grootste belang is echter het van de bezeevende schepen geheven zeehavengeld, dat steeds, en terecht, zeer de belangstelling van het publiek heeft gehad.

Was dit tarief tot 1933 steeds een zeker aantal centen per br. m³ inhoud van het zeeschip, onafhankelijk van de vraag, of dit schip veel of weinig goederen aanbracht, in dat jaar werd een nieuw tariefsysteem ingevoerd, waarbij schepen, die te Rotterdam slechts een geringe hoeveelheid lading lossen of innemen, een lager tarief betalen volgens den inhoud van het schip, gecombineerd met een ander tarief per ton behandeld goed, aan den bovenkant begrensd door een maximum volgens den scheepsinhoud, aan den benedenkant overgaand in een lager tarief voor schepen met zóó geringe lading, dat het standaardtarief daarop nog te zwaar zou drukken; volgens dit lagere tarief wordt naar den scheepsinhoud per m³ minder, doch naar de goederenhoeveelheid per ton méér, betaald dan volgens het standaardtarief.

Deze tarieven gaan automatisch in elkaar over, zoodat voor elke combinatie van schip en lading van te voren vaststaat, volgens welk tarief het zal worden aangeslagen.

Bovendien wordt in gevallen, waarin lijnschepen de haven op één rondreis tweemaal bezoeken, eenmaal om te lossen en eenmaal om te laden, op het verschuldigde voor het tweemaal bezoek nog 25 pCt. reductie gegeven.

Dit oogenschijnlijk ingewikkeld tarief heeft bijzonder voldaan. Bij de toepassing er van werd een inzicht verkregen in de vaak uiterst geringe hoeveelheden lading, waarmede de lijnbooten een haven nog aandoen. Het tarief heeft op dat aanloopverkeer van groote schepen zeker ook stimulerend gewerkt.

Samenwerking met Antwerpen.

Het is bekend, dat de haventarieven jarenlang een onderwerp van strijd met onze groote concurrente, Ant-

werpen, hebben uitgemaakt. Dank zij het beleid van onzen oud-Minister Patijn is in het voorjaar 1939 aan dien strijd een gelukkig einde gemaakt, waarbij tal van netelige vraagstukken een oplossing hebben gevonden. In groote trekken kwam de overeenkomst daarvoor, dat de ongelijke behandeling door Frankrijk van Rotterdam en Antwerpen ten aanzien van de „surtaxes d'entrepôt” zou verdwijnen, dat de strijd inzake tarieven plaats maakte voor overleg en dat aan de mogelijkheid van overheveling van verkeer van de eene haven naar de andere betrekkelijk nauwe grenzen werden gesteld, bij overschrijding waarvan België bepaalde bevoorrechtende maatregelen zou moeten intrekken, resp. zou mogen versterken.

Dat het verkeer na dezen oorlog weer zal aangroeien, mag als vaststaand worden aangenomen. Hoewel het niet uitgesloten is, dat dit onder zoodanig veranderde omstandigheden zal gebeuren, dat de gemaakte afspraken niet zullen kunnen worden gehandhaafd, acht ik het toch van groot moreel belang, dat deze regelingen met onze Zuiderburen tot stand zijn gekomen. Zij bevatten een element van vrijwillig aanvaarde ordening ten bate van hoogere belangen, waarvan ik de beteekenis niet behoef te onderstrepen. Bovendien heeft dit overleg ons op tal van punten gedwongen om ons nauwkeuriger dan voorheen rekenschap te geven van de werking van bepaalde maatregelen in eigen haven en om nader te onderzoeken, door welke factoren het eigen karakter der beide havens wordt bepaald.

Wanneer straks de havens aan den Rijnmond worden geroepen om hun functie in het groote West-Europeesche verkeer te hernemen, is het van belang, dat deze basis van overleg met Antwerpen reeds is gelegd, ook wanneer in de toekomst dit overleg niet tot de Rijnmondshavens beperkt zou blijven.

Slobeschoouwing.

Uit het vorstaande blijkt:

1. dat de Rotterdamsche haven een zeer snelle ontwikkeling achter den rug heeft, waarbij de haven met haar outillage een groote mate van aanpassingsvermogen heeft moeten toonen aan wisselende eischen van het verkeer en van de verkeersmiddelen;
2. dat met name het toenemende lijnverkeer een groote krachtsinspanning heeft gevorderd van overheid en ondernemers;
3. dat de Rotterdamsche haven in een tijd, waarin veel ruimte werd gelaten aan het particuliere initiatief, uitgegroeid is tot een uitnemend modern instrument van groote capaciteit, zowel op het gebied van de behandeling van massagoed als van stukgoed;
4. dat de haven na dien snellen groei niet eenigszins bloedarm en amechtig is, doch dat ze is vol vitaliteit en binnen het ruime kader van aanleg elastisch, bereid om te leeren uit de lessen van het verleden en geschikt om — laten wij hopen in een niet al te verre toekomst — haar dienende functie voor het eigen land en een internationaal achterland te hernemen en uit te breiden.

Ir. N. Th. KOOMANS.

VOORGESCHIEDENIS EN ACHTERGROND VAN DE ENGELSCHES PREVENTION OF FRAUD (INVESTMENTS) ACT 1939.

Het vraagstuk der kapitaalverspilling op . beleggingsgebied.

Op het oogenblik, dat deze regels ter perse gaan, is nog niet bij benadering te overzien, in welke vormen de economische wederopbouw van continentaal Europa en de overige wereld zich na het einde van den tegenwoordigen oorlog zal voltrekken. Wij mogen aannemen, dat de overheidsbemoeiing hierbij een overheerschende rol zal spelen, doch wij verkeerden in het onzekere omtrent de vraag, welk aandeel en hoeveel vrijheid van beweging aan het particulier initiatief, met name op het gebied der financiering, zal worden toebedeeld.

Belangwekkend - en dit niet alleen uit historisch oogpunt - zijn in dit verband de maatregelen ter voorkoming van kapitaalverspilling, welke in den Anglo-Amerikaanschen rechtskring de laatste jaren vóór het uitbreken van den tegenwoordigen oorlog werden genomen: wij doelen hier in de eerste plaats op de Roosevelt'sche wetgeving der jaren 1933 e.v., betrekking hebbende op het beurswezen en den effectenhandel in de Vereenigde Staten¹⁾, doch ook op de, nagenoeg hetzelfde gebied bestrijkende, Engelsche „Prevention of Fraud (Investments) Act” van 1939, die kennelijk de sporen der Amerikaansche wetgeving volgt.

Involed der beurs- en effectenwetgeving onder Roosevelt.

Het is op het eerste gezicht wel zeer merkwaardig, dat er in een in zijn economisch liberalisme bij uitstek conservatief land als Engeland behoefte bestond aan een dusdanig ingrijpen van den wetgever, zulks te meer, gezien de diepgaande verschillen tusschen de structuur van het vennootschapsrecht, het emissiewezen en den effectenhandel in Engeland en de Vereenigde Staten. Tegenover de versplintering van het Amerikaansche vennootschapsrecht in 49 afzonderlijke wetgevingen — onder welke echter die der Vereenigde Staten als zoodanig ontbreekt! — staat het imponerende complex van de sedert 1862 elkaar opvolgende codificaties van het Engelsche vennootschapsrecht met zijn verstrekkende en strikte financiële clausules en „schedules”, tegenover de luchthartige Amerikaansche financieringsmethodes uit het tijdperk van vóór de „crash” van 1929 stond het, eenige minder fraaie uitzonderingen (Bottomley, Royal Mail, Hatry) ten spijt, nog steeds overwegend conservatief georiënteerde Engelsche financieringsstelsel, terwijl tenslotte tegenover de vroegere deels minder oirbare methodes van den Amerikaanschen effectenhandel de Londensche Stock Exchange met haar aloude en roemruchte traditie stond.

Zwakke plekken van het Engelsche financieringsstelsel.

De lacunes van het Engelsche financieringsstelsel nader in het oog vattende, dienen wij een onderscheid te maken tusschen enerzijds incidenteele wandaden, die in het kader der bestaande wetten als strafbare feiten waren aan te merken en die als zoodanig werden gestraft, en anderzijds structureele fouten van het financieringsstelsel zelf.

In de categorie der incidenteele en individueele daden van wanbeheer hooren de gevallen Hatry, Bottomley en Royal Mail thuis. Dit waren voorbeelden van opzettelijke kwade trouw van enkelingen. In alle drie de gevallen werden dan ook de aansprakelijke personen — inzake Royal Mail o.m. de President-Commissaris Lord Kysant — tot langdurige tuchthuisstraffen veroordeeld, omdat zij o.m. de strafrechtelijke bepalingen van de „Companies Act” hadden overtreden. Aangezien geen enkele wettelijke maatregel kan voorkomen, dat er wordt gefraudeerd, pleiten deze gevallen dan ook geenszins tegen de hoedanigheden der in Engeland bestaande wettelijke regelingen. Deze kunnen veeleer de vergelijking met de op dit gebied elders bestaande wettelijke bepalingen ten volle doorstaan.

De Engelsche vennootschapswet en haar toepassingsgebied.

Concreet gesproken: de Engelsche vennootschapswet volgt, wat betreft de bescherming van het beleggende publiek, nagenoeg uitsluitend het repressieve systeem.

Onder „vennootschapswet” hebben wij in het onderhavige verband te verstaan de elkaar opvolgende codificaties van het Engelsche vennootschapsrecht, waarvan de laatste is de Companies Act 1929. Deze wet regelt evenals haar voorloepers sedert het jaar 1862 de volgende vennootschapsvormen:

- a. Public companies, welke kunnen zijn: limited by shares, limited by guarantee, of unlimited;
- b. Private companies.

¹⁾ Zie o.m. E.-S.B. van 16 Augustus, 11 October, 15 November, 20 en 27 December 1939.

Een functie, overeenkomende met die der lichamen, die wij te onzent als „open” naamlooze vennootschappen plegen aan te duiden, heeft hiervan alleen de „Public company limited by shares”. „Private companies” mogen volgens de wettelijke definitie (Section 26, Companies Act 1929) geen beroep doen op de „épargne public”; hun ledental is beperkt tot vijftig en hun aandeelen moeten gevinculeerd zijn.

Evenmin kan de rechtsvorm van het „partnership”, overeenkomende met de continentale rechtsvormen der vennootschap onder firma en der commanditaire vennootschap, gebruikt worden voor de financiering van ondernemingen met effecten-kapitalistische middelen. Het ledental van partnerships is wettelijk beperkt tot twintig, voor banken zelfs tot tien (Sections 357 en 358, Companies Act 1929).

De financiering der „Public companies limited by shares” is als volgt geregeld. Er bestaat geen wettelijk voorgeschreven minimumkapitaal der Engelsche open naamlooze vennootschap; zij kan langs een zeer eenvoudigen en goedkoopsten weg, zonder Koninklijke goedkeuring der statuten en zonder ministerieele verklaring van geen zwaar, in het leven worden geroepen door zeven oprichters. Bij de oprichting behoeven niet meer dan zeven aandeelen, van hoe geringe nominale waarde ook, geplaatst te worden. Nadat aan de formaliteiten is voldaan, wordt zij ingeschreven in een der twee bestaande centrale handelsregisters voor Engeland dan wel voor Schotland, die door den betreffenden „Registrar of Companies” worden gevoerd. De pas opgerichte naamlooze vennootschap, die geen „Private company” is, kan thans echter nog niet daadwerkelijk beginnen met zaken te doen en haar bevoegdheid tot het opnemen van crediet, zoo zij die heeft, uit te oefenen: van tevoren moet de z.g. „statutory declaration” in handen van den Registrar of Companies gesteld worden, bevatte een verklaring van den „Board of Directors” dat het minimumkapitaal, waarmede de naamlooze vennootschap zich voorstelt haar zaken te beginnen, gestort is. Hierna geeft de Registrar of Companies een certificaat af, dat de vennootschap bevoegd is haar bedrijf te beginnen. Dit certificaat heeft constitutieve werking. Het bedrag van dit minimumkapitaal is noch wettelijk vastgelegd, noch heeft het in de statuten der vennootschap te worden vermeld. Het wordt veeleer vastgesteld door besluit van het bestuur der vennootschap, dat in dezen, zooals in alle aangelegenheden der vennootschap, de vrije hand heeft, mits en zoolang het te goeder trouw handelt. Het minimumkapitaal moet in het prospectus worden vermeld (Sections 39, 40 en 94 Companies Act 1929).

Prospectus.

Voor zoover de uitgifte van aandeelen en obligatiën langs den weg der openbare inschrijving of langs dien der openbare aanbieding zal geschieden, is publicatie en registratie — dit laatste ten bureele van den Registrar of Companies — van het prospectus verplicht, waarvan de zeer uitvoerige minimuminhoud in de schedules III t/m V, behoorende bij de Companies Act 1929, is voorgeschreven. Dit prospectus vormt tevens later den grondslag voor de toelating van de geëmitteerde effecten ter beursnotering, waarover straks.

Publiciteitsbepalingen.

Voor „Public companies”, die zijn „limited by shares”, dan wel „limited by guarantee”, is de z.g. „statutory meeting” verplicht, die gehouden moet worden niet vroeger dan een maand en niet later dan drie maanden nadat de naamlooze vennootschap de bevoegdheid heeft verkregen haar bedrijf te beginnen. Dit is een buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders, waarin een schriftelijk rapport door het bestuur moet worden uitgebracht omtrent alle transacties, verband houdende met de financiering der pas opgerichte naamlooze vennootschap en haar bedrijf (Section 113). Het uitgebrachte rapport moet gedeponereerd worden ten bureele van den bevoegden Registrar of Companies.

In den vervolge moeten ten bureele van den bevoegden Registrar of Companies alle besluiten van de algemeene vergadering worden gedeponereerd en geregistreerd, die van verder gaande strekking zijn dan alleen de goedkeuring der jaarstukken.

De balansvoorschriften (Sections 122 e.v.) zijn zeer nauwkeurig en gedetailleerd.

Een onderzoek door onafhankelijke accountants is verplicht. De balans met de voorgeschreven specificaties, alsmede het accountantsrapport moet aan alle aandeelhouders worden toegezonden. Deze stukken moeten tevens worden opgenomen in het jaarverslag („annual return”) der open naamloze vennootschap. Daarenboven zijn de z.g. „moneyed corporations”, zijnde naamloze vennootschappen, die het bankbedrijf uitoefenen, verzekeringsmaatschappijen, alsmede de groep der z.g. „deposit, provident en benefit societies”, welke laatsten vergeleken kunnen worden bij burgerlijke en onderlinge waarborg-, spaar- en verzekeringsfondsen, verplicht om voor het beginnen van hun bedrijf, en in den vervolge tweemaal 's jaars, een status te publiceeren, waarvan de minimuminhoud in de Schedule VII van de Companies Act 1929 is voorgeschreven.

Positie van het bestuur.

De verhouding van het bestuur der naamloze vennootschap tot deze zelf en tot de gezamenlijke aandeelhouders, in zeker opzicht ook tot haar crediteuren, is naar Engelsche opvatting een „trust”. Hieruit volgt, dat de bestuurders der Engelsche naamloze vennootschap aan de algemeene vergadering kennis moeten geven, indien de particuliere belangen van één of meer hunner in strijd zijn met de belangen der vennootschap, dat de naamloze vennootschap recht heeft op alle door haar bestuurders in verband met de zaken der vennootschap bedongen of verkregen particuliere voordeelen, en dat over het algemeen de civielrechtelijke aansprakelijkheid van bestuurders, voor zoover niet uitdrukkelijk wettelijk geregeld, beoordeeld wordt naar de algemeene regelen, geldende voor trustees.

Aansprakelijkheid van het bestuur.

De Companies Act 1929 bevat evenwel op tal van plaatsen zeer nauwkeurige voorschriften betreffende de civielrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van bestuurders, promotors, enz. Frauduleuze handelingen worden, met talrijke variaties, bedreigd met ten hoogste vijf jaar tuchthuis („Penal servitude”). Naast de strafbepalingen van de Companies Act 1929 gelden de algemeene strafrechtelijke voorschriften, waarvan met name „embezzlement” (verduistering, „Untreue”) en „obtaining money under false pretences” in aanmerking komen.

Deze bepalingen ter zake van de civielrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van bestuurders zijn van dien aard, dat een „director”, wiens financieel beleid en oplettenheid niet aan de wettelijke vereischten voldoen, er op kan rekenen, dat hij failliet wordt verklaard en een langdurige gevangenis- of tuchthuisstraf moet ondergaan.

Staattoezicht.

Dit heele systeem werkt echter, zooals gezegd, nagenoeg uitsluitend repressief. Bij een normalen gang van zaken is de functie van den Registrar of Companies overwegend van formeelen aard, en het ingewikkeld wettelijk systeem begint pas te werken, indien er bezwaren of klachten tegen het financieel beleid der naamloze vennootschappen zijn gerezen.

Is het echter eenmaal zoover, dan zet de „process of law” zich in beweging, eerst langzaam en voorzichtig, doch met geleidelijke toenemende intensiteit en snelheid en tenslotte met de meedoogenlooze kracht van een slagschip in actie.

Beginnende met de eenvoudige inspectie door den „Board of Trade”, op verzoek van aandeelhouders, vertegenwoordigende tenminste een tiende van het geplaatste aandeelenkapitaal — ingeval van naamloze vennootschappen, die het bankbedrijf uitoefenen, moet dit verzoek uitgaan van aandeelhouders, vertegenwoordigende tenminste een derde van het geplaatste aandeelenkapitaal —, zijn er talrijke tusschenstadia en schakeeringen, die varieeren tusschen de vrijwillige en gedwongen liquidatie der naamloze vennootschappen en haar Jaillissement, dat eveneens in het kader van de Companies Act 1929 is geregeld.

Van eenige ernstige tekortkoming der Engelsche vennootschaps wetten kan dan ook geen sprake zijn, althans niet ten aanzien van het door haar beschermde gebied. De structureele zwakten van het Engelsche financierings-systeem liggen veeleer juist buiten de invloedssfeer van de Companies Act 1929; ze hebben zich voorgedaan bij en in verband met ondernemingsvormen, die, hetzij bij afzonderlijke wetten, hetzij in het geheel niet, zijn geregeld.

Ontduikingen der vennootschaps wet.

In Engeland heeft zich namelijk evenals in andere landen het verschijnsel voorgedaan, dat de beschermde en repressieve vennootschapsrechtelijke voorschriften werden ontduikt door middel van misbruik van ondernemingsvormen, die nooit ofte nimmer voor doeleinden der financiering met effectenkapitalistische middelen waren bestemd. Men tracht hierbij twee klippen te omzeilen: de onbepaalde aansprakelijkheid van het „partnership”, alsook het scherpe Staattoezicht op de open naamloze vennootschap. Te dien einde zocht men zijn toevlucht bij eenige ondernemingsvormen op onderlingen grondslag, die men te onzent, hetzij tot de onderlinge maatschappijen, hetzij tot de coöperatieve vereenigingen zou rekenen, t.w. de „industrial and provident societies” alsmede de „building societies”. De vrijheid dezer onderlinge vereenigingen van de voor alle andere vennootschapsvormen met beperkte aansprakelijkheid geldende publiciteitsbepalingen, alsmede het ontbreken der scherpe civielrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van bestuurders, zooals bepaald bij de Companies Act 1929, leidde tot tal van misstanden; rechten en verplichtingen der deelgenooten van „industrial and provident societies” alsook van „building societies” stonden veelal in geen juiste verhouding, terwijl haar financieel beleid en geldelijk beheer soms veel te wenschen overlieten. Een en ander ging uiteraard ten laste der deelgenooten, en in extreme gevallen ook ten laste van crediteuren.

Investment trusts.

De in Engeland diep ingewortelde „investment trusts” zijn onder te verdeelen in twee hoofdgroepen:

Investment-*maatschappijen*, georganiseerd in den rechtsvorm der naamloze vennootschap en investment-*trusts* in den eigenlijken zin, opgezet in den rechtsvorm van een trust.

Investment-*maatschappijen* financieren hun beleggingen door uitgifte van aandelen, investment-*trusts* in den eigenlijken zin doen dit door plaatsing van trust-certificaten, hier te lande dépôtfractiebewijzen geheeten.

Investment-*maatschappijen* kunnen inderdaad hun beleggingen naar welgevallen wijzigen 'en worden daarom, voor zoover zij dat doen, in de wandeling ook wel als „*managed trusts*” aangeduid, ofschoon zij in het geheel niet het rechtskarakter van een trust dragen. Zij vallen onder de wettelijke regeling van de Companies Act 1929 en zijn als zoodanig uitgezonderd van de voorschriften van den „Prevention of Fraud (Investments) Act” van 1939. De verreweg belangrijker groep is echter die der investment-*trusts* in eigenlijken zin, waarvoor tot 1939 nagenoeg iedere wettelijke regeling ontbrak. Zij op hun beurt zijn onder te verdeelen in twee typen: de oudere „*fixed trusts*” en de nieuwere „*flexible trusts*”,

waarvan de laatste pas in het tijdperk sedert de crisis van 1929 is opgekomen.

Op dit gebied bestond een groot verschil tusschen de talrijke groote, sedert lang gevestigde, meerendeels door één der groote Londense banken in het leven geroepen en gecontroleerde „investment trusts” en een aantal pas opgerichte soortgelijke ondernemingen van veel minder allooi; deze laatste groep trachtte, en slaagde hierin ook, om van het publieke vertrouwen in den beleggingsvorm der „trusts certificates” te profiteren, dat door de oude groote „investment trusts” gedurende tientallen van jaren van verantwoordelijk beleid was aangekweekt.

Bij tal van jongere „investment trusts” bestonden de volgende financiële misstanden: het trustvermogen, waartegen certificaten werden uitgegeven, werd somwijlen onvoldoende mate ten behoeve van certificaathouders zeker gesteld. Daarenboven maakten beheerders dan wel de „management group” vaak bovenmatige winsten, hetzij onder den naam der „management fee” (dit is de z.g. „load” in de Vereenigde Staten), hetzij ter gelegenheid van inbreng en ruiling van effecten, deel uitmakende van het „trust fund”.

Het zijn dan ook deze door de Companies Act 1929 niet geregelde gebieden der financiering, waarop de „Prevention of Fraud (Investments) Act” heeft ingegrepen. Dit geldt zoowel voor de „industrial” en „provident societies” en de „building societies”, als ook voor de „investment trusts”.

Ten aanzien van de „investment trusts” brengt de „Prevention of Fraud (Investments) Act” een uitzonderlijke terminologie: zij begrijpt onder den term „unit trusts” slechts de „investment trusts” in den eigenlijken zin, dus *niet* de investment-maatschappijen vallende onder de Companies Act 1929, noch de fallooze trusts van velerlei soort, die geen beroep doen op de beleggingsmarkt.

Effectenhandel.

De Engelsche effectenhandel, waaronder mede begrepen het emissiewezen, was tot de inwerkingtreding van de „Prevention of Fraud (Investments) Act” van 1939 toe onder te verdeelen in twee scherp gescheiden gebieden: den georganiseerden, nl. in en door de effectenbeurzen georganiseerden fondsenhandel en den vrijen effectenhandel. Precies eender was de toestand in de Vereenigde Staten tot 1936, in welk jaar de Securities and Exchange Act 1934 werd gewijzigd. Deze Amerikaansche wetswijziging van 1936 staat in zooverre op één lijn met de Engelsche Prevention of Fraud (Investments) Act 1939, dat de vrije effectenhandel ook daar te lande werd gereguleerd.

Effectenhandel ter beurze.

De Engelsche effectenhandel ter beurze is niet geregeld door een wettelijke maatregel, doch door de autonome reglementen der effectenbeurzen zelve, waarvan de „London Stock Exchange” een nog meer overheerschende rol speelt dan de „New York Stock Exchange” in de Vereenigde Staten. Om deze reden wordt in den vervolge uitgegaan van de „rules and regulations” der „London Stock Exchange”. Deze zijn zeer belangrijk ter wille van hun volslagen autonoom karakter; immers tot 1939 bestond geen Staatstoezicht in eenigerlei vorm op de Engelsche effectenbeurzen.

Deze straffe autonome regeling heeft tot het resultaat geleid, dat klachten over onregelmatigheden in den Londenschen beurshandel zeer zeldzaam zijn.

Introductie van nieuwe emissies.

In zakelijk opzicht bestaat er een zeer nauw verband tusschen de wettelijke regeling van het emissiewezen en de introductie van nieuwe fondsen ter beurze krachtens het beursreglement: aanvragen voor toelating van fondsen tot de officieele notering dienen vergezeld te gaan van een gebaareerd te zijn op het prospectus en de „statutory decla-

ration”. Tevens moet aangetoond worden, dat twee derden van het daadwerkelijk te emittieren en te dien einde bij een emissiesyndicaat geplaatste („underwritten”) aandelenkapitaal rechtstreeks bij het beleggende publiek is ondergebracht.

De toelating van fondsen tot de notering geschiedt in de eerste plaats tot de inofficieele notering, waarmede gepaard gaat de plaatsing op de „supplementary list”. In den regel worden fondsen pas tot de officieele notering toegelaten en dienovereenkomstig in de official „list” opgenomen, nadat zij 18 maanden inofficieel genoteerd waren, tenzij reeds andere emissies der betreffende onderneming officieel werden genoteerd.

Beursleden mogen hun cliëntèle niet tot inteekening op of aankoop van pas ter beurze geïntroduceerde fondsen uitoedigen. Zij mogen wel bij cliënten een zakelijk verslag betreffende het emittieren der onderneming rondsturen.

In het algemeen is den beursleden iedere actieve propaganda verboden, met name het adverteeren en het zenden van drukwerken en circulaire aan personen, die niet reeds tot hun cliëntèle behooren.

Persoonlijke kwalificatie der beursleden.

Aan de persoonlijk kwalificatie voor het lidmaatschap worden hooge eischen gesteld, en de toegepaste selectie is streng. Het ledental der London Stock Exchange is niet beperkt, zooals dat der New York Stock Exchange; derhalve zijn er ook geen verkoopbare „beurszetels”. Het lidmaatschap der London Stock Exchange kan slechts voor een jaar worden verkregen, na afloop waarvan elk lid zich opnieuw verkiesbaar kan stellen. Dit systeem is gebleken van zeer groote disciplinaire waarde te zijn.

De autonomie der London Stock Exchange strekt zich zoover uit, dat de door haar uit haar leden benoemde trustee in geval van déconfiture van beursleden den faillieten boedel buiten rechte beredderen; de geldende faillissementswet wijkt dus in zooverre voor de autonomie der London Stock Exchange.

Outside brokers and dealers.

Een schrille tegenstelling met den vanouds in autonome corporaties georganiseerden effectenhandel ter beurze, die op een zeer hooge gemiddelde standing kan bogen, vormt de effectenhandel, die in handen is van de z.g. „outside brokers” of „outside dealers”. Het is dezelfde categorie van effectenhandelaren, die wij in de Vereenigde Staten onder den naam van „over the counter brokers and dealers” terugvinden.

Hun praktijken vormen een oud zeer van het Engelsche financieringssysteem. Zoo oud, dat Sir Rufus Isaacs (de latere Marquess of Reading), destijds lord Chief Justice of England, reeds in 1913 in de meest bekende Engelsche Rechtsencyclopedie hun positie aldus omschreef²⁾: „of-schoon het niet uitgesloten is, dat een commissionair in effecten, geen lid zijnde van eenige effectenbeurs, een bona fide zaak drijft, worden volgens het algemeen erkende spraakgebruik de termen „outside dealer” of „outside broker” gebezigd om een persoon aan te duiden, die er een dobbel- („gambling”) etablissement op nahoudt”.

De instelling van de „outside brokers”, de goeden niet te na gesproken, bergt de kiem van tal van misbruiken in den Engelschen effectenhandel: de „high pressure securities salesman” of „customers’ man”, die den boer opgaat en fraai gedrukte, doch vrijwel waardelooze, effecten huis aan huis verkoopt, moge een Amerikaansche uitvinding zijn, doch de algemeen ontwikkelde — „public school men preferred”! — „half commission man” van goeden, liefst hoogadelijken huize, die in de eerste kringen verkeert en zoodoende in de gelegenheid is zijn relaties van tijd tot

²⁾ Earl of Halsbury, The Laws of England, Deel 27, blz. 551.

tijd een onfeilbare „inside tip” te doen toekomen, is typisch Engelsch, ook in dien zin, dat hij slechts in den bodem der sociale structuur van dit land wortel kon schieten.

Weliswaar mogen ook beursleden onder het provisie-reglement der London Stock Exchange „half commission men” employeeren. Er is echter voor gezorgd, dat deze hun boekje niet te buiten gaan, nl. doordat hun firma's, met name ook disciplinair, aansprakelijk zijn voor hun handelingen.

Om deze reden is het te verklaren, dat de voorschriften van de Companies Act 1939 (Section 356) door de beursleden en hun employe's nauwkeurig in acht werden genomen, terwijl het meerendeel der outside brokers en dealers zich hieraan in geen deele stoorden; deze laatsten steunden hierbij met name ook op de groote moeilijkheden en kosten, waarmede een veroordeeling wegens een dusdanig misdrijf onder het Engelsche systeem van strafvordering gepaard gaat. In dit opzicht moet dus sprake zijn van een tekortkoming in de Engelsche wetgeving.

In het licht van het bovenstaande wordt het duidelijk, waarom de Prevention of Fraud (Investments) Act zich op het gebied van den vrijen effectenhandel heeft beperkt tot een krachtdadig ingrijpen in het domein der outside brokers en dealers, terwijl hij zich ten aanzien van den effectenhandel ter beurze slechts de erkenning („recognition”: Amerikaansch: „registration”) van effectenbeurzen heeft voorbehouden; dit laatste om de oprichting van „wilde” effectenbeurzen te voorkomen. Mr. Dr. F. E. SCHMEY

DE KOFFIEPOSITIE.

Een van de goederen, voor welker producenten de tegenwoordige oorlog alleen maar verlies beteekent, is de koffie. Bij dit artikel doet zich bovendien de onaangename coincidentie voor, dat een bestaande overproductie door de tijdelijke onmogelijkheid tot consumptie van eenige belangrijke consumenten nog scherper wordt gemarkeerd.

De koffiëpositie in de laatste jaren.

Reeds in de cijfers voor de absorptie gedurende het laatste koffiejaar komt de vermindering van het verbruik tot uiting: voor 1939/1940 wordt deze nl. op 24.300.000 balen getaxeerd, tegen in de beide vorige jaren resp. 26.727.000 en 25.471.700 balen. Het meest sprekende cijfer om aan te toonen hoe groot de bestaande wanverhouding is, blijft nog steeds dat van de vernietiging; tot medio Augustus 1940 werden in totaal, dus inclusief hetgeen vóór Juni 1931 werd opgeofferd, 70.141.000 balen koffie aan de vernietiging prijsgegeven.

In het hierboven gegeven cijfer voor de wereldabsorptie in 1939/1940 is de vermindering van het wereldverbruik door de afsluiting van Europa en Noord-Afrika slechts gedeeltelijk begrepen; deze vermindering moet voor Brazilië, volgens het „Tea and Coffee Trade Journal”, in werkelijkheid op ongeveer 6.000.000 balen per jaar worden getaxeerd, het totaal kan gevoegelijk op 10 à 11 miljoen balen worden geschat. Dit beteekent, dat zoolang de oorlog duurt, de wereldabsorptie zal verminderen tot een 17 miljoen balen en dat daartegenover voor 1940/41 een geraamde wereldproductie, resp.-uitvoer staat van ruim 30 miljoen balen.

Zooals bekend, heeft tot nu toe het belangrijkste koffie-produceerende land, Brazilië, de offers ter aanpassing van de productie aan de verbruiksmogelijkheid alleen moeten dragen, hetgeen steeds is geschied door een deel van den Braziliaanschen oogst aan de markt te onttrekken en gedeeltelijk te vernietigen. In het loopende jaar is de toestand er voor de koffie-produceerende staten in zoverre nog slechter op geworden, dat van een geraamde „disappearance” van ongeveer 17 à 18 miljoen balen er bijna 14.000.000 op rekening van de Vereenigde Staten komen. Het gevaar van een volkomen verwarring op de koffiemarkt wordt te grooter, omdat in de andere koffie-produceerende landen nog voorraden van den ouden

oogst bestaan, en het dus logisch zou zijn als deze daaraan zouden worden vervoerd, waar de grootste kans op afzet bestaat.

Een enkel cijfer ter illustratie: Columbia beschikte over een carry-over van ongeveer 400.000 balen; voor Nederlandsch-Indië wordt de positie van de koffie, in koffiekringen, precair geacht. Daarbij moet worden bedacht, dat de voorraden in de Vereenigde Staten in het afgelopen oogstjaar grooter moeten zijn geworden; immers, tegenover een „disappearance” van 13.886.594 balen (v.j. 13.817.107 balen) staat een invoer van 15.481.778 balen v.j. 14.893.395 balen).

In deze situatie werd beseft, dat niet alleen van de zijde van producenten, desnoods met zeer groote offers, naar een aanpassing van de vraag aan het aanbod moest worden gestreefd, maar dat tevens voorkomen moest worden, dat de belangrijkste markt, nl. de Vereenigde Staten, sterk overvoerd zou worden, met als gevolg een ineenstorten van de prijzen.

Voor samenwerking met Brazilië ter vermindering van het aanbod blijken de andere koffie-producenten nog steeds niets te gevoelen. Integendeel, het geven van uitvoerpremies vindt nog steeds voortgang. Aldus blijft op Brazilië de taak rusten voor de aanpassing te zorgen en dit zal ook dit jaar op de beproefde wijze geschieden.

Aanpassing productie aan absorptie.

De oogst 1940/41 van Brazilië wordt niet buitengewoon hoog getaxeerd. Men schat dezen op 20.850.000 balen, waarvan 14 miljoen balen in den staat São Paulo. Deze productie van São Paulo is, in strijd met wat meestal wordt aangenomen, voor meer dan de helft afkomstig uit de nieuwe koffië-districten.

Deze oogst van ruim 20 miljoen balen wordt toegevoegd aan een carry-over in het binnenland op 30 Juni 1940 van bijna 6 miljoen balen. Terwijl Brazilië in 1939/1940 een uitvoer van rond 15.100.000 balen heeft gehad, wordt voor het loopende jaar een export van ten hoogste 11 miljoen balen verwacht, en de cijfers voor de beide eerste maanden van dit jaar (Juli 688.510 en Augustus 778.712 balen) doen zelfs vreezen, dat deze uitvoer niet zal worden bereikt.

Indien een carry-over in het binnenland van 5 miljoen balen voldoende is, zal dus een aanpassing voor Brazilië slechts kunnen worden bereikt, indien 10.750.000 balen uit de markt worden genomen. Deze hoeveelheid nu zal als volgt worden verkregen:

1°. Van de oogsten, behoudens van enkele kleine staten, welke gezamenlijke productie ongeveer 400.000 balen bedraagt, moet 25 pCt. tegen den prijs van 2 milreis per baal worden afgestaan, hetgeen beteekent, dat ruim 5.100.000 balen aan de markt worden onttrokken.

De koffies van het offeringsquotum¹⁾ van de staten Espirito Santo, Rio en Paraña, kunnen, evenals verleden jaar, tegen betaling van 50 milreis per baal worden teruggekocht en de aldus verkregen opbrengst zal worden besteed voor den aankoop in São Paulo van andere koffies. Het vorige jaar bedroeg het offeringsquotum voor de gewone koffies 30 pCt., zoodat de regeling hiervoor iets milder is geworden, voor de preferentiele soorten daarentegen iets zwaarder (vorig jaar 15 pCt.).

2°. De resterende koffies worden verdeeld in de z.g. „retained” en „direct” quota, en wel in dier voege, dat de koffie-oogst van São Paulo zelf verdeeld wordt in gewone, preferentiele en „peeled” (gewasschen) koffies — die der andere staten volgens een overeenkomstige classificatie — en dat van de gewone en een deel der preferentiele en gewasschen koffies 30 pCt. moet worden achtergehouden; voor deze koffie wordt de in het binnenland geldende prijs van 65 milreis per baal betaald. Een deel der preferentiele koffies is, nadat 25 pCt. voor

¹⁾ Zie ook „De Koffieverdediging” in E.-S.B. van 29 Maart 1939, blz. 256/57.

het opofferingsquotum is afgestaan — zie sub 1a — vrij. De hoeveelheid der door dezen maatregel aan de markt onttrokken koffie wordt getaxeerd op 4.200.000 balen.

3°. Tenslotte wordt uit den oogst 1939/1940 van São Paulo van de achtergehouden en directe quota een hoeveelheid van 1½ miljoen balen opgekocht tegen den in het binnenland geldenden prijs van 70 milreis per baal.

In totaal wordt door deze maatregelen dus aan de markt onttrokken een hoeveelheid van ongeveer 10.800.000 balen, waarvan 5.1 miljoen balen voorgoed.

Op papier is daarmee het evenwicht hersteld, maar dat men in Brazilië hieromtrent nog niet gerust is, blijkt wel uit de plannen en besprekingen, waarvan nog voortdurend melding wordt gemaakt. Zoo is o.a. voorgesteld door den president van een der groote banken, Wallace Simonsen om aanplantingen met een productie-capaciteit van 5 miljoen balen te rooien. In September jl. werd voorts weer een vergadering van de Braziliaansche koffie-staten gehouden, waarin een plan moet zijn besproken om eenige 100 miljoen koffieboomen met kleine economische productie-capaciteit te rooien en waarin voorts omtrent de financiering van den oogst werd overlegd. Men begrijpt, dat dit laatste een zeer belangrijk punt is, omdat het uit de markt nemen van koffie groote bedragen vereischt. Daarom is het van beteekenis, dat de Amerikaanse Export-Import Bank de beschikking heeft gekregen over een bedrag van 500 miljoen dollars, om de Latijnsch-Amerikaansche staten, die met overschotten aan product zitten, te hulp te komen, en vermoedelijk zal hiermede tevens het bericht in verband staan, dat de Braziliaansche regering 16 miljoen balen, dus nog 5 miljoen boven wat noodzakelijk is, uit de markt wil nemen, voor welken maatregel een bedrag van 23 miljoen dollar noodzakelijk zal zijn. Dit laatste, tenzij deze mededeeling, zooals ook vroeger te vaak is voorgekomen, een loos gerucht zou blijken te zijn.

Heeft Brazilië door de bovenstaande maatregelen het evenwicht althans op papier hersteld, voor de andere koffie-produceerende landen is dit dan nog verbroken. Immers, de productie van deze tezamen bedraagt ruim 10 miljoen balen, terwijl de afzetmogelijkheid op slechts 6 miljoen geschat wordt. De gebruikelijke oplossing dezer andere producenten was tot nu toe steeds om, desnoods door verdere prijsverlaging, de voorraden te spuien; door de maatregelen van den grootsten consument, waarover hieronder nader, zal dit thans evenwel onmogelijk worden. Bij de tegenwoordige lage prijzen zullen de voorraden zich vooral daar opstapelen, waar men ver van de consumptielanden verwijderd is en dit is met name voor Nederlandsch-Indië het geval. Wel had Australië een toemende beteekenis als afnemer voor dit gebied, maar de afzet was vroeger, behalve op een belangrijk eigen verbruik, toch overwegend op Europa gericht (Nederland, Scandinavië, Frankrijk en Italië) en juist deze markten zijn nu gesloten. In de Vereenigde Staten kwamen in 1939/1940 slechts 51.439, tegen in 1938/39 68.749 en in 1937/38 265.796 balen Ned.-Indische koffie aan de markt. Gezien de vroegere houding der Indische Regeering, mag worden aangenomen, dat deze thans de koffieproducenten te hulp is gekomen, omdat hierbij groote bevolkingsbelangen betrokken zijn en deze tijd een abnormale is. Voor de wereld-koffiepositie zou dit, echter beteekenen, dat in de toekomst nog extra moeilijkheden te verwachten zijn.

Trouwens, tenzij nu eens eindelijk aan de vernietiging van productie-*vermogen* wordt begonnen, is ook in de thans in Brazilië genomen maatregelen geen spoor van werkelijke saneering te bekennen. En van vernietiging van productie-capaciteit hooren wij nu reeds jaren, doch zien wij weinig. Dit zal gedeeltelijk daaruit moeten worden verklaard, dat het grootste deel der productie niet meer van oude, maar van jonge aanplantingen komt.

Wel bestaat er thans, naar het schijnt, een kans op natuurlijke inkrimping van het aanbod, doordat de bloeien dit jaar tot September nog weinig schijnen te beloven,

zoodat de volgende oogst kleiner zal kunnen uitvallen dan de loópende, maar ook dit zou tijdelijk zijn.

Voor de onttrekking aan het normale verbruik wordt ook thans nog de klassieke weg gevolgd, nl. die der vernietiging; in Juli en de eerste helft van Augustus verdwenen op deze wijze 654.000 balen. Maar daarnaast is een begin gemaakt met het scheppen van nieuwe verbruiksmogelijkheden voor de koffieboonen, doordat de eerste cafeliet-fabriek is opgericht met een productie-capaciteit van 37.000 balen per jaar. In deze fabriek wordt, naast oliën, cafeïne en andere nevenproducten, cafeliet verkregen. Dit laatste product kan dienen tot het vervaardigen van tafels, stoelen, koppen, inktstandaards, cigarettenkokers, dak- en vloerbedekking en tal van andere producten, voor welke fabricatie ook de andere „plastics” worden gebruikt. In hoeverre hier economische mogelijkheden bestaan, zal de toekomst moeten leeren; een feit is in elk geval, dat het product een opbrengst heeft en dat de vroegere vernietigingskosten, die, inclusief alle onkosten, ongeveer 9 milreis per baal bedroegen, de geraamde productiekosten van 12 milreis zeer nabij komen. Beantwoordt de fabricatie aan de verwachtingen, dan zal het aantal installaties worden vergroot en men koestert reeds verwachtingen omtrent een capaciteit van 4 miljoen balen.

Verbruik.

Naast de aanpassing van den uitvoer staan de maatregelen, welke zijn genomen om de belangrijkste consumptiemarkt te beschermen en op dit punt is wel samenwerking met de andere belanghebbenden mogelijk gebleken. Zooals bekend, hebben enkele Amerikaansche koffiestaten in de Vereenigde Staten een propaganda-organisatie gesticht, bij welke thans 7 landen zijn aangesloten, doch die desondanks over volkomen onvoldoende geldmiddelen beschikt. Dit propaganda-bureau nu heeft een vergadering belegd, waarop 14 koffiestaten van het Westelijk halfrond aanwezig zijn geweest en waar tot een contigententeering van den koffie-invoer in de Vereenigde Staten is besloten, waarbij aanvankelijk aan de verschillende landen de volgende quota in balen werden toegewezen (de cijfers tusschen haakjes stellen den invoer 1938/39 voor):

Brazilië	9.320.000	(8.885.000)
Columbia	3.220.000	(3.436.000)
El Salvador	600.000	(639.000)
Guatamala	500.000	(470.000)
Venezuela	400.000	(176.000)
Haiti	275.000	(141.000)
Costa Rica	210.000	(96.000)
Nicaragua	195.000	(185.000)
Ecuador	180.000	(103.000)
Dominic. Republiek	120.000	(115.000)
Cuba	80.000	(41.000)
Honduras	1.500	(5.000)
Andere landen	353.000 ¹⁾	

¹⁾ Ontleend aan het „Tea and Coffee Trade Journal”; het totaal van de telling is lager dan het later gepubliceerde invoercijfer, nl. 15.454.500, tegen 15.545.000 balen, hetgeen erop wijst, dat correcties moeten zijn aangebracht.

In deze cijfers komen de grondprincipes van de latere regeling tot uiting; deze waren de volgende: 1°. bescherming te verlenen aan de landen, die reeds een afzet in de Vereenigde Staten hadden, 2°. rekening te houden met landen, die vroeger van Europeesche markten afhankelijk waren (vgl. Brazilië, Venezuela, Haiti en Costa Rica b.v.), 3°. rekening te houden met de Amerikaansche behoeften (invoeren 1939/40 bijna 15.482.000 balen, 1938/39 ruim 14.893.000 balen, totaal der quota 15.545.000 balen). Blijkens een kort geleden gepubliceerd courantenbericht wordt deze regeling thans in de Vereenigde Staten gered gemaakt. Gezien het feit, dat het quotum voor Ned.-Indië in dat der „andere landen” is begrepen en dat

de invoer in 1938/39 en 1939/40 slechts gering is geweest (gemiddeld ongeveer 60.000 balen), kan deze regeling voor ons Indië weinig betekenis hebben, ook al door den zeer onvoldoende prijs, welke voor onze koffie in de Vereenigde Staten kan worden bedongen. Een notering in Hollandsch geld van ongeveer 8 ct. voor Java Robusta W.I.B. laat den Indischen ondernemingen alleen maar verlies en alleen voor betere koffies bestaat hier, naar onze meening, een afzetmogelijkheid.

Voor de koffie-produceerende staten koesterde men van Groot-Brittannië, in verband met de distributie der thee daar te lande, eenige verwachtingen, doch het komt ons dubieus voor, of deze zullen worden verwezenlijkt. De oorlogstoestand zal den aanvoer van koffie — in tegenstelling tot thee, in Engeland een luxe-artikel — gering doen zijn, terwijl in Engeland belangrijke voorraden moeten zijn opgeslagen, zoodat er ook geen stimulans is om in de toekomst naar grootere aanvoeren te streven, tenzij om bepaalde productielanden te steunen.

Het belasten van koffie in de consumptielanden neemt nog steeds grooteren omvang aan; thans heeft Canada voor niet-Britsche koffies de „War Exchange Tax” van 10 pCt. toepasselijk verklaard.

De koffie-propaganda in de Vereenigde Staten beschikt over te weinig middelen om een belangrijk succes te kunnen boeken; daarnaast staat echter, dat ook de Amerikaanse koffiëhandel thans op belangrijke schaal propaganda maakt, waarbij er vooral naar wordt gestreefd het bereide product in smaak te verbeteren.

Perspectieven.

Het zal vermoedelijk wel gelukken in het loopende jaar een te groot aanbod op de wereldmarkt voor Braziliaansche koffie te vermijden, doch gevreesd moet worden, dat van de zijde van andere landen druk op de prijzen van koffie buiten de Vereenigde Staten zal worden geoefend. Zoodaals de toestand nu is, overschrijdt althans de gerestringeerde werelduitvoer de absorptie, en de niet-geconsumeerde koffie kan worden bewaard, omdat koffie niet aan bederf onderhevig is.

Zoolang wij niets vernemen van een vernietiging van aanplant op groote schaal, zoodat evenwicht zou ontstaan tusschen voortbrenging en verbruik, of zoolang het product niet in belangrijke mate grondstof voor een industriele productie kan worden, blijft de koffiëpositie slecht en kan alleen maar slechter worden door opgeslagen voorraden — waar deze ook liggen — omdat deze na het einde van den oorlog tijdelijk een surplus-aanbod zullen vormen. Wel zullen de tegenwoordige lage prijzen ertoe leiden, dat het aanbod tijdelijk vermindert, maar de volgende oogst verbreekt weer het evenwicht. Het open komen van de Europeesche markten zal ongetwijfeld tot een grootere vraag — zoowel voor verbruik als voor voorraadvorming — leiden, maar het gebruik van vervangingsmiddelen, zal, zeker aanvankelijk, het koffieverbruik minder doen zijn dan anders mogelijk ware. Zou echter het openstellen van de Europeesche markten samengaan met een belangrijk kleineren Braziliaanschen oogst, dan zou hierdoor een evenwicht tusschen vraag en aanbod kunnen ontstaan, dat de koffiemarkt tijdelijk uit de impasse zou kunnen helpen. Mits gepaard gaande met vernietiging van productie-capaciteit, en indien een belangrijke prijsstijging achterwege zou blijven, zou deze situatie dan tot gezondere verhoudingen voor dit artikel kunnen leiden.

Een open vraag blijft evenwel, in hoeverre het toekomstige verbruik van koffie ongunstig zal worden beïnvloed door nog verder gaande overheidsmaatregelen. J. F. H.

AANTEKENINGEN.

Overheidsmaatregelen op economisch gebied.

HANDEL EN NIJVERHEID.

Baksteenindustrie. Algemeen verbindendverklaring van eenige bepalingen van de collectieve arbeidsovereenkomst

in deze industrie, voor een bepaald gebied, voor het tijdvak van 2 December 1940 tot en met 31 Maart 1941. Deze verbindendverklaring is niet van toepassing op dakpannenfabrieken, welke steen produceeren, uitsluitend als bijproduct van de fabricage van dakpannen. (E.V. 29/11/40, pag. 1469; Stct. No. 227).

Claims op ladingen van inbeslaggenomen schepen. Het Departement van Economische Zaken te Batavia heeft belanghebbenden bij ladingen, welke zich bevinden in door het Nederlandsch-Indische Gouvernement in beslag genomen, Duitsche schepen, opgeroepen hun aanspraken op die ladingen, onder overlegging van de noodige bewijsstukken, vóór 1 December geldend te maken.

Ladingen ten aanzien waarvan vóór dien datum geen reclames worden ingediend, zullen door de Nederlandsch-Indische Regeering worden verkocht.

In verband hiermede worden belanghebbenden verzocht hun eventuele reclames, onder overlegging van bovengenoemde bewijsstukken, onverwijld in te dienen bij het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart. (E.V. 6/12/40, pag. 1506).

Contingenteeringen. De contingenteeringen voor vrouwenbovenkleeding, petten en baretten, sloten en espagnoletten, en van waterglas, waarvan de geldigheidsduur per 30 November jl. is afgelopen, zijn niet verlengd. (E.V. 6/12/40, pag. 1514).

Geraffineerde spijsvetten en -olien. Beperking van de afleveringen, overeen bepaalde termijn, van spijsoliën en -vetten door de bereiders tot 30 pCt. van de hoeveelheid, welke in de periode van 1 Januari 1938 tot en met 31 Augustus 1939 gemiddeld over een gelijken termijn werd afgeleverd. (E.V. 29/11/40, pag. 1473; Stct. No. 230).

Lompenhandel en Handel in oud papier. Beschikkingen inzake de organisatie van den lompenhandel en den handel in oud papier, welke op 1 December in werking treden. (E.V. 29/11/40, pag. 1470/71; Stct. No. 230).

Rubberartikelen. Aan handelaren in rubberartikelen is, onder nader te stellen voorwaarden, vrijstelling verleend van het verbod tot het verkoopen en afleveren van bepaalde rubberartikelen. Deze vrijstelling geldt niet voor auto-, motorrijwiel- en rijwielbanden. (E.V. 29/11/40, pag. 1473).

Smeerolie van verbrandingsmotoren. Bij de „Minerale Olieregeneratiebeschikking 1940 No. 1” wordt het regenereren, het koopen, het verkoopen en het gebruik van gebruikte smeeroliën, afkomstig uit het circulatiesysteem van verbrandingsmotoren, geregeld. Verplichte inschrijving van regeneratiebedrijven bij het Rijksbureau voor Aardolieproducten. (E.V. 29/11/40, pag. 1470; Stct. No. 232).

Verwerkende industrieën. Aangewezen zijn als distributiegoederen: 1. artikelen van porselein en aardewerk; 2. artikelen van glas, met uitzondering van vlakglas; 3. grond- en hulpstoffen voor de keramische- en de glasindustrie, met uitzondering van aarde- en kleisoorten, voorzover deze in het binnenland zijn gewonnen; 4. werktuigen voor de grafische industrie, met inbegrip van boekdrukkerij en letterwit; 5. electrotechnische artikelen.

In de „Beschikking Verwerkende Industrieën 1940 No. 2” wordt in verband hiermede een specificatie gegeven van bovenbedoelde distributiegoederen, met vermelding van de sectie van het Rijksbureau voor Verwerkende Industrieën, waaronder deze goederen ressorteeren. Inschrijving bij de betrokken sectie is thans verplicht gesteld. (E.V. 29/11/40, pag. 1469; Stct. No. 231; V.B. No. 38).

Zoutziederijen. Vaststelling van voorwaarden, waaronder sommige bepalingen van een ondernemersovereenkomst in het zoutziederijbedrijf algemeen verbindend kunnen worden verklaard. (E.V. 29/11/40, pag. 1469; Stct. No. 227).

LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING.

Groenten en fruit. Vaststelling van maximum-veiling-prijzen en van de percentages welke maximaal door den groot- en kleinhandel mogen worden berekend, voor groenten en fruit bestemd voor het binnenland. (E.V. 6/12/40, pag. 1508; Stct. No. 235).

Kasteelt. Voor het tijdvak van 23 November 1940 tot 1 Januari 1941 is het telen van warmoezerijgewassen in kassen, serres en warenhuizen, waarin wordt gestookt, verboden, tenzij het telen uitsluitend geschiedt voor het verkrijgen van plantgoed. (E.V. 29/11/40, pag. 1475; Stct. No. 229).

Melk. (Zie ook E.-S.B. (1297), pag. 720). Uitbreiding van de verplichting tot aflevering door producenten, tot gedeeltelijk ontroomde melk en ondermelk. (E.V. 6/12/40, pag. 1508; Stct. No. 233).

Mengvoederbeschikking 1939. De bevoegdheden welke krachtens de Mengvoederbeschikking 1939 tot dusverre

zijn uitgeoefend door de Provinciale Voedselcommissarissen, zijn thans overgedragen aan de Landbouw Crisis-Organisaties. (E.V. 6/12/40, pag. 1508).

Mondelinge pachtovereenkomsten. Pachtovereenkomsten, welke vóór 1 November 1938 niet schriftelijk zijn aangegaan, kunnen op verlangen van iedere partij in een schriftelijke overeenkomst worden vastgesteld. (E.V. 29/11/40, pag. 1474; V.B. No. 38).

Varkens. Bij de zgn. „Varkensbeschikking 1940 (mest- en fokvarkens)” wordt het verstrekken van nieuwe toewijzingen voor het houden van varkens geregeld. (E.V. 6/12/40, pag. 1508; Stct. No. 233).

RANTSOENEERING EN DISTRIBUTIE.

Boter, margarine en vet. Nadere regelingen inzake de rantsoeneering van boter, margarine en vet. (E.V. 6/12/40, pag. 1510/12).

MAANDCIJFERS.**INDEXCIJFERS VAN NEDERLANDSCHE AANDEELEN (CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK)**

(Men zie voor de wijze van berekening der indexcijfers het Maandschrift van het C.B.S. van Maart 1925, blz. 355 e.v. en 30 April 1937, blz. 605 e.v. De lijst der fondsen, uit welke notering de indexcijfers worden berekend, ligt ter inzage op het Centraal Bureau voor de Statistiek).

De tusschen haakjes geplaatste cijfers geven het aantal fondsen aan, waaruit het indexcijfer berekend is.

1930 = 100	Productie- middelen industrieën (29)	Consumptie- goederen industrieën (22)	Nijverheid (51)	Banken (6)	Scheepvaart- onder- nemingen (6)	Petroleum (1)	Internationale fondsen ¹⁾ (5)	Suiker (5)	Rubber (7)	Tabak (4)	Thee (5)	Indische onder- nemingen ²⁾ (29)	Algemeen index- cijfer ³⁾ (100)	Amerik. fondsen (15)
1930	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1931	72	76	74	86	55	57	51	63	51	68	65	66	70	59
1932	44	55	49	64	30	37	32	36	29	39	46	41	46	39
1933	51	59	54	72	26	44	34	35	45	38	59	49	52	36
1934	50	66	57	68	21	42	34	28	73	41	69	58	55	34
1935	46	67	55	75	21	47	38	34	80	48	65	60	55	37
1936	52	76	64	80	38	79	44	42	109	70	73	79	66	62
1937	85	108	95	103	113	108	70	64	209	92	107	120	104	76
1938	84	105	93	99	98	90	57	56	145	81	94	98	96	54
1939	86	100	92	80	94	79	45	63	132	53	84	86	90	56
Jan. '39	86.4	104.5	94.2	90.4	92.2	84.4	49.7	61.6	139.3	70.6	91.8	94.5	94.3	57.7
Febr. „	86.4	102.6	93.4	87.3	88.3	84.1	49.1	58.6	135.1	67.3	88.5	90.7	92.4	57.0
Mrt. „	90.0	105.3	96.6	86.9	89.9	84.4	50.6	61.0	134.5	65.0	89.1	89.8	94.0	57.5
April „	84.8	98.2	90.6	80.7	82.7	79.0	45.8	58.0	118.7	55.1	84.9	81.9	87.2	49.7
Mei „	87.1	100.2	92.7	82.8	88.5	80.1	47.8	64.1	120.0	52.1	82.4	82.6	89.3	52.2
Juni „	89.6	102.8	95.3	84.8	88.6	83.3	49.7	65.2	125.7	54.5	83.2	84.8	91.6	52.6
Juli „	88.8	100.5	93.7	81.8	83.3	81.4	48.6	62.4	121.3	49.4	80.7	81.8	89.3	52.1
Aug. „	89.0	101.2	93.4	80.8	82.3	78.2	46.7	59.4	119.4	47.2	80.1	79.5	88.6	51.4
Sept. „	89.2	102.3	94.9	76.4	115.6	84.6	42.7	65.4	143.2	45.8	82.6	86.9	92.1	63.5
Oct. „	88.7	97.1	89.5	71.2	109.5	74.7	38.2	64.2	142.4	43.6	80.1	84.8	87.7	61.6
Nov. „	81.4	94.0	86.8	69.1	103.8	70.4	38.0	66.3	140.7	43.5	80.3	84.9	85.8	59.2
Dec. „	79.0	91.1	84.3	64.7	102.4	68.7	38.7	67.8	142.1	44.3	80.1	85.6	84.3	53.7
Jan. '40	80.4	92.7	85.7	65.4	106.6	69.8	38.2	67.3	141.7	46.6	80.2	86.0	85.4	54.3
Febr. „	81.0	92.6	86.0	65.1	106.3	66.3	36.4	64.9	135.3	48.1	79.2	83.6	84.7	52.5
Mrt. „	82.0	96.7	88.3	64.1	110.1	64.2	35.9	64.3	132.0	46.7	78.0	82.3	85.7	52.6
April „	82.3	94.5	87.6	63.8	111.1	58.8	34.7	61.8	126.2	47.5	72.6	77.7	83.9	55.5
Sept. „ ⁴⁾	99.3	111.6	104.6	68.4	110.8	60.4	50.3	61.2	131.7	52.2	74.5	79.5	94.3	56.1
Oct. „	109.6	123.6	115.6	80.2	117.5	63.9	63.1	64.1	144.0	55.1	82.3	85.8	104.1	57.8
Nov. „	113.1	130.6	120.7	84.3	127.8	75.7	65.9	74.3	170.4	65.7	103.7	102.6	111.3	69.8

¹⁾ Fondsen, die zowel internationaal verhandelbaar zijn, als geacht kunnen worden sterk den invloed van den buitenlandschen conjunctureelen toestand te ondervinden.

Hieronder is ook het petroleumaandeel uit de voorafgaande kolom opgenomen.

²⁾ Hieronder zijn begrepen de aandelen uit de 4 voorafgaande kolommen.

³⁾ Aandelen van Nederlandsche en Nederlandsch-Indische ondernemingen, waaronder 3 fondsen, die niet in de voorafgaande kolommen zijn opgenomen.

⁴⁾ Over de maanden Mei t/m. Augustus '40 werden geen indexcijfers berekend.

Levertraan. Nadere regeling van de distributie van levertraan bij de „Levertraanbeschikking 1940 No. 1”. (E.V. 29/11/40, pag. 1477; Stct. No. 229).

Room. Wijziging van de voorloopige regeling voor de verstrekking van room aan zieken. (E.V. 6/12/40, pag. 1512/13).

Smeerolie. Wijzigingen in de Smeeroliebeschikking 1940 No. 1, waarbij o.m. voortaan niet alleen het verkopen, afleveren en verbruiken van smeerolie, doch ook het koopen daarvan kan worden verboden, indien de ter zake vastgestelde voorschriften niet worden opgevolgd. (E.V. 29/11/40, pag. 1477; Stct. No. 227).

Terpentijn en lijnolie. Vaststelling van de hoeveelheden terpentijn en lijnolie, welke op de door de plaatselijke distributiediensten aan schilders uit te reiken bonnen kunnen worden betrokken. (E.V. 6/12/40, pag. 1513).

Vaste brandstoffen. Nadere regelingen inzake de geldigheidstermijn van bonnen der Vaste Brandstoffenkaarten, i.v.m. het feit, dat na 31 December in den regel nog ongeveer 65 pCt. van de brandstoffenbehoefte gedurende een stookseizoen wordt verbruikt. (E.V. 6/12/40, pag. 1512).

Vleesch- en vleeschwaren. In verband met het geringe aanbod van slachtvee is de distributieperiode voor deze artikelen, voor dezelfde rantsoenen, tijdelijk verlengd van een week tot tien dagen. (E.V. 29/11/40, pag. 1477).

Voorschottoewijzingen. In het algemeen zullen ten behoeve van nieuw te openen detaillistzaken geen voorschottoewijzingen van in distributie gebrachte goederen meer worden verstrekt, evenmin als ten aanzien van gevestigde zaken, welke voornemens zijn soorten goederen, waarin zij tot nu geen handel dreven, te gaan verkopen. (E.V. 29/11/40, pag. 1477).

GELD-, CREDIET- EN BANKWEZEN EN BELASTINGEN.

Betalingsverkeer met het buitenland. De afwikkeling van het betalingsverkeer met *Bulgarije* geschiedt voortaan binnen het kader der Nederlandsch—Duitsche en Duitsch—Bulgaarsche clearing. (E.V. 29/11/40, pag. 1478/79).

Buitenlandsche Verzekeringsmaatschappijen. Vaststelling van eenige bijzondere maatregelen op het gebied van het verzekeringswezen, in het bijzonder ten aanzien van verzekeringsmaatschappijen, welke hoofdzetel gevestigd is in het Britsche of Fransche Imperium, of in andere landen door den Secretaris-Generaal van Financiën aan te wijzen.

Deze maatregelen betreffen in hoofdzaak de mogelijkheid van geheele of gedeeltelijke opschorting van de voldoening van verplichtingen van bovenbedoelde maatschappijen jegens rechthebbenden uit andere overeenkomsten van verzekering dan levensverzekering en jegens tusschenpersonen (t.w. makelaars in assurantiën en de assurantiebezorgers). (E.V. 29/11/40, pag. 1480/81; V.B. No. 38).

Vordering bankpapier. De Nederlandsche Bank heeft besloten over te gaan tot vordering van het aangeboden bankpapier, luidende in Dollars, Zwitsersche Francs en Zweedsche Kronen. (E.V. 29/11/40, pag. 1480).

VERKEER.

Internationale binnenvaart. Het vervoer van personen of goederen en het verrichten van sleepdiensten met een in Nederland thuisbehorend schip, resp. het tegen betaling opslaan van goederen in een zoodanig schip, op de binnenwateren in Europa buiten de grenzen van Nederland is slechts dan geoorloofd, indien de eigenaar van het schip is aangesloten bij de Stichting Nederlandsche Particuliere Rijnvaart-Centrale of de Vereeniging Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, en ook overigens aan bepaalde voorwaarden is voldaan.

Het bovenstaande is onder omstandigheden niet van toepassing op Nederlandsche kustvaartuigen, welke deze binnenwateren bevaren. (E.V. 29/11/40, pag. 1481; 6/12/40, pag. 1514; Stct. No. 233; V.B. No. 38).

HYPOTHEEKRENTEN IN NEDERLAND.

	Amsterdam	Arnhem	Den Volle Eigen-dom	Haag	Middel-burg	Rot-terdam	Zwolle
1933	4.67	4.98	4.93	5.01	4.98	4.70	4.89
1934	4.49	4.65	4.69	4.95	4.89	4.52	4.65
1935	4.54	4.54	5.58	4.80	4.50	4.40	4.44
1936	4.58	4.69	4.63	4.87*	4.50	4.47	4.51
1937	4.4	4.4	4.04	4.34	4.4	4.12	4.03
1938	3.74	3.77	3.72	3.91	3.81	3.79	3.59
1939	3.76	3.80	3.82	4.08	3.83	3.93	3.63
Jan. 1939	3.50	3½	3.75	4.4	4-3½ ¹⁾	3.35	3½
Febr. "	3.50	3½-4	3.75	4.4	4-3½ ²⁾	3.57	3½-¾
Maart "	3.50	3½	3.75	4.4	4-3½ ³⁾	4.4	3½
April "	3.50	3½	3.75	4.4	4-3½ ⁴⁾	3.70	3½
Mei "	3.50	3½	3.75	4.4	4-3½ ⁵⁾	3.74	3½-¾
Juni "	3.50	3½-4	3.75	4.25	4-3½ ⁶⁾	4.4	3½
Juli "	3.50	3½-4	3.75	4.4	4-3½ ⁷⁾	3.82	3½-¾
Aug. "	4.4	4	3.50	4.4	4-3½ ⁸⁾	4.4	3½
Sept. "	4.25	3½	4.4	4.4	4-3½ ⁹⁾	4.4	4
Oct. "	4.06	4.4	4.4	4.25	4	4.35	3½-4
Nov. "	3.75	4-½	4.4	4.4	4	4.32	4
Dec. "	4.50	4-½	4.25	4.4	4-4½ ¹⁰⁾	4.42	4
Jan. 1940	4.50	4½-¾	4.50	4.75	4-4½ ¹⁾	4.50	4-½
Febr. "	4.50	4½	4.50	4.4	4-4½ ²⁾	4.4	4-½
Maart "	4.12 ³⁾	4.4	4.37 ⁴⁾	4.4	4½	4.23	4-½
April "	4.25	4.4	4.50	4.4	4½	4.31	4.17
Mei "	4.4	4½	4.37 ⁵⁾	4.4	4½	4.47	4.2
Juni "	4.75	4-5 ⁶⁾	4.4	4.4	4½	4.50	4.4
Juli "	4.75	4-5	4.50	4.4	4½	4.17	3.8
Aug. "	4.75	4	4.50	4.75	4½-5 ⁷⁾	4.71	4.25
Sept. "	4.62 ⁸⁾	4½-¾	4.50	4.75	4½	4.82	3.97
Oct. "	4.31	4½	4.50	4.37 ⁹⁾	4½	4.18	4.1
Nov. "	4.17	4½	4.50	4.4	4½	4.36	3.62

¹⁾ Op gebouwen deels 4 pCt., deels 3½ pCt.; op landerijen 3½ pCt.; ²⁾ Op gebouwen 4 pCt.; op landerijen 3½ pCt. ³⁾ Op gebouwen 4 pCt.; op landerijen deels 3½ pCt.; deels 4 pCt. ⁴⁾ Op landerijen 4 pCt.; op andere objecten 4½ pCt. ⁵⁾ Niet ontvangen. ⁶⁾ Op landerijen 4½ pCt.; op andere objecten 5 pCt.

GECOMBINEERDE MAANDSTAAT VAN DE VIER NEDERLANDSCHE GROOTBANKEN.

(In millioenen guildens)	31 Aug.	30 Sept.	31 Oct.	30 Nov.
Activa:				
Kas, kassiers en daggeldleeningen	73	55	42	45
Ned. schatkistpapier	358	425	475	524
	431	480	517	569
Ander overheidspapier	23	23	24	25
Wissels	8	5	4	3
Bankiers in binnen- en buitenland	59	60	61	62
Prolong. en voorsch. op effecten	84	88	83	78
	174	176	172	168
Debiteuren	232	223	212	211
Effecten en syndicaten	32	32	31	30
Deelnemingen (incl. voorschotten)	11	11	11	11
	275	266	254	252
Gebouwen	15	16	15	16
Diverse reken. (incl. overl. posten)	1	—	—	—
Belegde bestemmingsreserve	2	2	2	2
Effecten leendepot	14	14	14	14
	912	954	974	1021
Passiva:				
Crediteuren	598	627	646	685
Wissels — eigen accept	3	2	2	2
„ — derden	—	—	—	—
	3	2	2	2
Deposito's op termijn	40	47	51	56
Kassiers en genom. daggeldleeningen	—	—	—	—
Diverse rekeningen	19	26	23	26
Bestemmingsreserve	2	2	2	2
Effecten leendepot	14	14	14	14
	676	718	738	785
Werkzaam kapitaal	236	236	236	236
Aandelen kapitaal	170	170	170	170
Reserve	66	66	66	66
	236	236	236	236

STATISTIEKEN.

OFFICIEELE WISSELKOERSEN NEDERLANDSCHE BANK.
Valuta's (schriftelijk en t.t.)

	N.-York	Berlijn	Brussel	Zürich	Stockh.	Helsinki
3 Dec. 1940 ¹⁾	1.88 ¹⁾ / ₁₆	75.35 ¹⁾ / ₁₆	30.14	43.67	44.85 ¹⁾ / ₁₆	3.81 ¹⁾ / ₁₆
4 „ 1940	1.88 ²⁾ / ₁₆	75.35 ²⁾ / ₁₆	30.14	43.67	44.85 ²⁾ / ₁₆	3.81 ²⁾ / ₁₆
5 „ 1940	1.88 ³⁾ / ₁₆	75.35 ³⁾ / ₁₆	30.14	43.67	44.85 ³⁾ / ₁₆	3.81 ³⁾ / ₁₆
6 „ 1940	1.88 ⁴⁾ / ₁₆	75.35 ⁴⁾ / ₁₆	30.14	43.67	44.85 ⁴⁾ / ₁₆	3.81 ⁴⁾ / ₁₆
7 „ 1940	1.88 ⁵⁾ / ₁₆	75.35 ⁵⁾ / ₁₆	30.14	43.67	44.85 ⁵⁾ / ₁₆	3.81 ⁵⁾ / ₁₆
9 „ 1940	1.88 ⁶⁾ / ₁₆	75.35 ⁶⁾ / ₁₆	30.14	43.67	44.85 ⁶⁾ / ₁₆	3.81 ⁶⁾ / ₁₆
Laagste d.w.	1.88 ⁷⁾ / ₁₆	75.28	30.11	43.63	44.81	3.81
Hoogste d.w.	1.88 ⁸⁾ / ₁₆	75.43	30.17	43.71	44.90	3.82
Muntpartiteft	1.469	59.263	24.906	48.003	66.671	6.266

¹⁾ De cijfers van de week 26 Nov./2 Dec. waren dezelfde als hierboven vermeld.

KOERSEN TE NEW-YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ per 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mh.)	Amsterdam (\$ p. f.100)
3 Dec. 1940	4.03 ³ / ₄	—	40.05	—
4 " 1940	4.03 ³ / ₄	—	40.05	—
5 " 1940	4.03 ³ / ₄	—	40.05	—
6 " 1940	4.03 ³ / ₄	—	40.05	—
7 " 1940	4.03 ³ / ₄	—	40.05	—
9 " 1940	4.03 ³ / ₄	—	40.05	—
11 " 1939	3.93	3.93	40.20	53.10
Muntpariteit	4.86	3.90 ¹ / ₄	23.81 ¹ / ₄	40 ³ / ₁₆

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en landen	Not. eenh.	2/7 Dec. '40 Laagste	Hoogste	7 Dec. 1940	25/30 Nov. '40 Laagste	Hoogste	30 Nov. 1940
Officieel:							
New York	\$ p. £	4.02 ¹ / ₂	4.03 ¹ / ₂	4.03	4.02 ¹ / ₂	4.03 ¹ / ₂	4.03
Parijs	Fr. p. £	—	—	—	—	—	—
Stockholm	Kr. p. £	16.85	16.95	16.90	16.85	16.95	16.90
Montreal	\$ p. £	4.43	4.47	4.45	4.43	4.47	4.45
Buenos Aires	Pes. p. £	16.90	17.13	17.01 ¹ / ₂	16.90	17.13	17.01 ¹ / ₂
Niet-Officieel:							
Alexandrië	P. p. £	97.50	97.50	97.50	97.50	97.50	97.50
Athene	Dr. p. £	515	515	515	515	515	515
Bangkok	Sh. p. £	—	—	—	—	—	—
Bombay	d. p. r.	18.—	18.—	18.—	18.—	18.—	18.—
Budapest	P. p. £	19.50	19.50	19.50	19.50	19.50	19.50
Hongkong	d. p. \$	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—
Istanbul	T£ p. £	510	510	510	510	510	510
Kobe	d. p. yen	14.25	14.25	14.25	14.25	14.25	14.25
Lissabon	Escu. p. £	99.80	100.20	100.—	99.80	100.20	100.—
Madrid	Pt. p. £	37.70	37.70	37.70	37.70	37.70	37.70
Montevideo	d. p. p.	—	—	—	—	—	—
Rio de Janeiro	d. p. mil.	—	—	—	—	—	—
Shanghai	d. p. \$	3.75	3.81	3.81	3.78	3.78	3.78
Singapore	d. p. \$	28.18	28.18	28.18	28.18	28.18	28.18

ZILVERPRIJS

GOLDPRIJS

	Londen ¹⁾	N. York ²⁾	A'dam ³⁾	Londen ⁴⁾
3 Dec. 1940	23 ¹⁵ / ₁₆	34 ³ / ₄	3 Dec. 1940	2125
4 " 1940	23 ¹⁵ / ₁₆	34 ³ / ₄	4 " 1940	2125
5 " 1940	23 ¹⁵ / ₁₆	34 ³ / ₄	5 " 1940	2125
6 " 1940	23 ¹⁵ / ₁₆	34 ³ / ₄	6 " 1940	2125
7 " 1940	23 ¹⁵ / ₁₆	34 ³ / ₄	7 " 1940	2125
9 " 1940	23 ¹⁵ / ₁₆	34 ³ / ₄	9 " 1940	2125
11 " 1939	23 ¹⁵ / ₁₆	34 ³ / ₄	11 " 1939	2060
23 Aug. 1939	18 ¹ / ₁₆	37 ¹ / ₄	23 Aug. 1939	2110

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

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	23 Nov. 1940	30 Nov. 1940
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Nederlandsche Bank	—	—
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	f 88.172,92	f 1.711.445,62
Voorschotten op ult. October aan de gemeenten verstr. op aan haar uit te keeren hoofdsom der pers. bel., aand. in de hoofdsom der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede o.p. op die belastingen en op de vermogensbelasting	—	—
Voorschotten aan Ned.-Indië ¹⁾ Idem aan Suriname ¹⁾	116.033.916,40	116.033.916,40
Kasvord. wegens credietverstreking a. h. buitenland	74.415.938,47	74.150.577,67
Daggeldleeningen tegen onderpand	—	—
Saldo der postrek. van Rijks-comptabelen	62.738.628,41	67.977.747,18
Vordering op liet Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	1.838.181,58	1.243.163,37
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen ¹⁾	11.418.028,79	10.086.461,64
Verplichtingen		
Voorschot door de Ned. Bank ingevolge art. 16 van haar octrooi verstrekt	f 15.000.000,—	f 15.000.000,—
Voorschot door de Ned. Bank in reken.-cour. verstrekt	5.604.138,05	6.038.523,74
Schuld aan de Bank voor Ned. Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	171.331.000,—	171.331.000,—
Schatkistpromessen in omloop	971.600.000,— ²⁾	1.035.800.000,— ²⁾
Daggeldleeningen	—	—
Zilverbons in omloop	29.312.171,50	30.975.250,50
Schuld op ult. October '40 aan de gem. weg. a.h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsb. alm. o.p. op die bel. en op de vermogensbelasting	6.777.417,32	6.777.417,32
Schuld aan Curaçao ¹⁾	142.320,07	142.320,07
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	—	—
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹⁾	216.773.277,71	188.469.919,79
Id. aan div. instellingen ¹⁾	11.000.000,—	11.000.000,—
Id. aan div. instellingen ¹⁾	169.521.540,08	166.843.231,77

¹⁾ In rekg. crt. met 's Rijks Schatkist. ²⁾ Rechtstreeks bij de Nederlandsche Bank f 158.000.000,— ³⁾ Idem f 199.000.000,—

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 9 December 1940.

Activa.	
Binnenl. Wissels, (Hfdbank, Promessen, enz. Bijbank, Agentsch.)	f 225.503.970 52.884 182.624
Papier op het Buitenland	f 15.371.590
Af: Verkocht maar voor de bank nog niet afgevoerd	—
Beleeningen incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand	f 151.823.772 ¹⁾ 3.197.785 42.560.011
Op Effecten enz.	f 196.798.809 ¹⁾
Op Goederen en Ceelen	782.759
Voorschotten aan het Rijk	15.000.000
Munt en muntmateriaal: Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 1.099.870.065
Zilveren munt, enz.	15.953.599
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	1.115.823.664
Gebouwen en meubelen der Bank	48.609.521
Diverse rekeningen	4.500.000
	112.242.746
	f 1.734.868.567
Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000
Reservefondsen	4.454.251
Bijzondere reserves	13.494.514
Pensioenfondsen	10.934.654
Bankbiljetten in omloop	1.492.276.955
Bankkassignatiën in omloop	82.894
Rek.-Courant) Van het Rijk	f —
saldo's) Van anderen	186.729.592
Diverse rekeningen	8.895.707
	f 1.734.868.567
Beschikbaar metaalsaldo	f 444.241.559
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is	1.110.603.890
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht	219.000.000
1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)	f 57.977.150

Voornaamste posten in duizenden gulden.

Data	Gouden munt en muntmater.	Circulatie	Andere opeisch. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
9 Dec. '40	1.099.870	1.492.277	186.812	444.242	± 70
2 " '40	1.098.213	1.493.958	193.368	438.425	± 70
25 Nov. '40	1.108.674	1.438.044	184.522	475.232	± 70
6 Mei '40	1.160.287	1.158.613	255.183	607.242	83
Data					
9 Dec. '40	225.739	219.000	197.582	15.372	112.243
2 " '40	232.758	226.000	202.151	15.372	111.239
25 Nov. '40	176.782	170.000	200.001	15.372	6.447
6 Mei '40	9.853	—	217.756	750	20.648

¹⁾ Per 1 April 1940 herwaardeering van den goudvoorraad op basis van een depreciatie-percentage van 18 pCt.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud en deviezen	Renten-bank-scheine	Andere wissels chèques en schatkistpapier	Belee-ningen	
30 Nov. 1940	77,5	199,9	13.531,7	26,1	
23 " 1940	77,4	240,3	12.312,1	14,5	
15 " 1940	77,5	212,1	12.652,8	21,5	
23 Aug. 1939	77,0	27,2	8.140,0	22,2	
Data					
30 Nov. '40	50,8	1.870,0	13.198,0	1.706,2	637,2
23 " '40	49,1	1.994,8	12.198,3	1.729,0	593,7
15 " '40	47,3	1.891,0	12.476,6	1.659,9	590,5
23 Aug. '39	982,6	1.380,5	8.709,8	1.195,4	454,8

BANK VAN ENGELAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Bank. Departm.	Other securities		
				Disc. and Advances	Securities	
4 Dec. '40	1.270	598.250	32.000	3.860	20.450	
27 Nov. '40	1.190	593.250	36.900	6.940	23.890	
20 " '40	990	592.650	37.590	3.940	20.820	
13 " '40	920	594.050	36.190	4.230	21.070	
23 Aug. '39	247.263	508.064	38.353	5.711	24.334	
Data						
Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings perc. ¹⁾
			Bankers	Other Acc.		
4 Dec. '40	139.830	21.950	105.790	51.610	32.160	18,5
27 Nov. '40	137.350	27.110	110.830	50.310	37.840	20,1
20 " '40	140.850	22.390	112.410	51.400	38.339	20,6
13 " '40	139.810	19.580	114.670	42.990	35.470	20,0
23 Aug. '39	99.666	22.371	92.132	36.229	39.199	26,0