

Economisch-Statistische Berichten

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

26E JAARGANG

WOENSDAG 13 AUGUSTUS 1941

No. 1334

WAARNEMEND HOOFDREDACTEUR:

J. H. M. Meijerink (Schiebroek).

Redactie en Administratie: Pieter de Hoochweg 122, R'dam-W

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408 (ten name van „Economisch-Statistische Berichten”).

Abonnementsprijs voor het weekblad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 21*.— per jaar. Buitenland en koloniën f 23.— per jaar. Abonnementen kunnen met elk nummer ingaan en slechts worden beëindigd per ultimo van elk kalenderjaar. 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 Administratie.

Advertenties voorpagina f 0.50 per regel. Andere pagina's f 0.40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief.

INHOUD.

	Blz.
De beleggingen der levensverzekeringmaatschappijen in 1940 door J. C. Brezet	476
De Amerikaansche Spoorwegen door W. T. F. Slee	479
De ontwikkeling van het Zweedsche zeescheepvaartverkeer sinds het uitbreken van den oorlog door J. Ph. van Ouwkerk	481
Overheidsmaatregelen op economisch gebied.....	485
Maandcijfers.	
Maandcijfers en weekcijfers betreffende den economischen toestand van Nederland	484
Emissies in Juli 1941.....	485
Statistieken.	
Bankdisconto's — Wisselkoersen — Bankstaten	485—486

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Eenige weken had de stijging van den biljettenomloop meer middelen aan de geldmarkt onttrokken dan daaraan werd toegevoegd uit hoofde van de gebruikelijke stijging van de posten „papier op het buitenland” en „diverse rekeningen”. In de week van 21 op 28 Juli beliep de toeneming der beide genoemde posten rond f 24 miljoen, terwijl de biljettencirculatie met f 20 miljoen steeg. In de daarop volgende week van 28 Juli op 4 Augustus steeg de biljettenomloop met ruim f 34 miljoen, terwijl de aanwas van de beide vorengenoemde posten slechts f 12 miljoen beliep (een cijfer, dat belangrijk beneden het gemiddelde van den laatsten tijd blijft). Voor beide weken samen dus een toeneming van den biljettenomloop, die f 18 miljoen verhoogde was dan de stijging der beide gemelde geldmarktverruimende factoren. Dienovereenkomstig steeg dan ook het bedrag aan rechtstreeks bij de centrale bank ondergebracht schatkistpapier. Die stijging beliep zelfs belangrijk meer, nl. f 32 miljoen, maar daarbij moet vermeld worden, dat tegelijk het renteloze voorschot aan het Rijk met ruim f 11 miljoen daalde. Volgens de jongste weekbalans van De Nederlandsche Bank is nu de situatie als volgt: stijging van den post papier op het buitenland met f 4 miljoen, daling van den post diverse rekeningen met f 19 miljoen, stijging van den biljettenomloop met f 5 miljoen. Het bedrag aan rechtstreeks ondergebracht papier is met f 2 miljoen gedaald. Behoudens deze kwantitatieve wijzigingen in vraag en aanbod op de geldmarkt, en de daaruit voortvloeiende verhoudingen tusschen geldmarkt- en centrale-bank-financiering valt er terzake weinig op te merken.

De obligatiemarkt was gedurende het grootste gedeelte van de week aan den zwakken kant. De 3—3½ pCt. leening 1938 opende de week op 92¹¹/₁₆, daalde in het midden van de week tot 92³/₁₆, maar herstelde zich op den laatsten beursdag der week krachtig, waardoor de slotnoteering boven die van het begin der week kwam en wel op 92¹⁵/₁₆. Dezelfde ontwikkeling vertoonde de obligatiemarkt als geheel: een minder gunstige stemming, gepaard gaand met koersafbrokkeling tot Vrijdag en op dien dag een krachtig herstel. Bij de 4 pCt. leening 1941 kwam het herstel na een inzinking van 99⁷/₈ tot 99⁵/₈ reeds op Donderdag, waarna Vrijdag de noteering nog verder opliep tot 99¹⁵/₁₆. De langlopende 3 pCt. leening 1937 kwam van 88³/₈ op 87⁵/₈, waarna een herstel plaats vond tot 88½, waarmee echter het koerspeil van het begin van de week nog niet was overschreden. Bijzonder opvallend was in de tweede helft van de week de groote vraag naar kortlopend papier, waarvan ook in de eerste plaats de 4 pCt. staatsleening 1941 profiteerde.

De aandelenmarkt was vrijwel gedurende de geheele week vast gestemd. Over de geheele linie kwam het koerspeil noemenswaardig hooger, waarbij een aantal industriele aandelen weer de leiding had. De omzetten waren niet bijzonder groot, maar de vraag overtrof vrijwel steeds het aanbod. Teekend voor de marktstemming was het feit, dat de nieuwe uitgifte van aandelen Brocades op den eersten dag van den claimhandel leidde tot een stijging van den aandelenkoers met niet minder dan 50 punten, of wel rond 20 pCt. van de koerswaarde. Daarop volgde echter een reactie.

DE BELEGGINGEN DER LEVENSVZERKERINGMAATSCHAPPIJEN IN 1940.

In een voorgaand artikel¹⁾ namen wij de invloed van de oorlogsomstandigheden op de sterfte der verzekerden en op de ontwikkeling van het levensverzekeringsbedrijf als geheel in ogenschouw. Hieronder willen wij thans trachten na te gaan, of zich ook in de beleggingen belangrijke mutaties hebben voorgedaan. In tabel I werden daartoe van 31 maatschappijen de activa, met uitsluiting van het aandeelhoudersobligo, in een uniform balansschema gecombineerd, zodat de in 1940 per saldo ingetreden veranderingen gemakkelijk zijn af te lezen en te vergelijken. De activa der onderzochte maatschappijen, ten belope van ruim f1 milliard, omvatten ruim 2/3 van het vermogen der gezamenlijke Nederlandse levensverzekeringmaatschappijen; ook t.a.v. de beleggingen kunnen de bij deze 31 ondernemingen waargenomen verschijnselen dus wel als representatief voor de gehele bedrijfstak worden beschouwd.

Tabel I. *Mutaties in de samenstelling van het vermogen van 31 levensverzekeringmaatschappijen.*

Activa	31 Dec. 1939		Toe- of afnemings × f 1000	31 Dec. 1940	
	× f 1000	%		× f 1000	%
Kas, bank, giro	12.207	1.20	+ 9.256	21.463	2.03
Schatkistpapier	1.098	0.11	+ 3.502	4.600	0.44
Polisbeleggingen	46.919	4.63	+ 639	47.558	4.50
Leningen op schuldbekentenis ..	300.955	29.69	+ 3.484	304.439	28.81
Obligaties	122.205	12.06	+ 34.381	156.676	14.82
Aandelen	31.248	3.08	+ 6.514	37.762	3.57
Hypotheke	346.102	34.14	- 13.755	332.347	31.45
Vaste eigendommen	89.094	8.79	+ 593	89.687	8.49
Andere beleggingen en activa ..	63.846	6.30	- 1.504	62.342	5.89
Totaal	1.013.764	100.00	43.110	1.056.874	100.00

In tabel II werden de cijfers nog onderverdeeld over 2 groepen, nl. over 7 grote en 24 kleine ondernemingen, met als grens een totaal verzekerd bedrag van f 100 millioen, 'waardoor het mogelijk was na te gaan, of deze beide categorieën in grote lijnen eenzelfde dan wel een afwijkende gedragslijn volgden.

Als voornaamste feit blijkt uit de procentuele samenstelling van het vermogen per ultimo 1939 en 1940, dat de verschuiving zich tot ten hoogste enige procenten bepalen; wij kunnen dus concluderen, dat, wat in 1940 ook op ander terrein moge zijn voorgevallen, op het gebied van de beleggingen der levensverzekeringmaatschappijen zeker geen revolutie heeft plaatsgevonden. Met dit al blijven de bedragen, waarmede hier wordt gewerkt, van een dusdanige grootte, dat zelfs een verandering van slechts enige procenten bedragen van tientallen millioenen gulden impliceert, zodat een nadere analyse op haar plaats is.

Als hoofdtendenzen onderkennen wij uit de mutatiekolom van tabel I een aanmerkelijke vermindering van het in hypotheke belegde vermogen, een belangrijke vergroting van de obligatieportefeuille, en tenslotte een

Tabel II. *Mutaties in de samenstelling van het vermogen bij 7 grote en 24 kleine ondernemingen.*

Activa	31 Dec. 1939				Toe- en afnemings		31 Dec. 1939			
	7 ondernemingen		24 ondernemingen		7 ond.	24 ond.	7 ondernemingen		24 ondernemingen	
	× f 1.000.000	%	× f 1.000.000	%	× f 1.000.000		× f 1.000.000	%	× f 1.000.000	%
Kas, bank, giro	6.1	0.8	6.1	2.5	+ 2.9	+ 0.5	14.8	1.9	6.6	2.6
Schatkistpapier	1.1	0.1	—	—	+ 8.7	+ 0.6	4.0	0.5	0.6	0.2
Polisbeleggingen	35.2	4.6	11.8	4.8	+ 0.4	+ 0.2	35.6	4.4	12.0	4.7
Leningen op schuldbek.	249.5	32.4	51.5	21.1	+ 2.2	+ 1.3	251.7	31.4	52.8	20.6
Obligaties	75.1	9.8	47.2	19.3	+ 26.1	+ 8.3	101.2	12.6	55.5	21.6
Aandelen	25.5	3.3	5.7	2.4	+ 4.6	+ 2.0	30.1	3.8	7.7	3.0
Hypotheke	261.0	33.9	85.0	34.8	- 11.1	- 2.6	249.9	31.2	82.4	32.2
Vaste eigendommen	62.9	8.2	26.2	10.7	+ 0.4	+ 0.2	63.3	7.9	26.4	10.3
Andere belegg. en activa	53.0	6.9	10.9	4.4	- 3.1	+ 1.6	49.9	6.3	12.5	4.8

¹⁾ E.-S. B. van 6 Aug. 1941: „De ontwikkeling van het levensverzekeringsbedrijf in 1940”.

minder geprononceerde versterking van de liquide middelen en het aandelenbezit.

De veranderingen in de overige activa zijn onbelangrijk, voor ons uitsluitend te baseren op de verdiende toe- en afnemings, zoals staat I deze weergeeft, zouden wij in- tussen het gevaar lopen ten onrechte tot een algemeen geldende tendens te concluderen in gevallen, waarin het resultaat in feite hoofdzakelijk is toe te schrijven aan een zeer grote toe- of afnemings bij één enkele onderneming, welke wellicht zelfs veroorzaakt is door overnemings van een portefeuille of een andere omstandigheid, die niet typisch is voor de gehele bedrijfstak. Om deze fout te vermijden vermelden wij in tabel III voor de belangrijkste posten het aantal ondernemingen, dat een vermeerdering of vermindering van het betreffende actief vertoonde. Het feit, dat de vooruitgang bij de obligaties zich voordeed bij 30 ondernemingen, spreekt ervoor, dat wij hier inderdaad met een zeer algemeen werkende tendens te doen hebben. Dit geldt ook nog, hoewel in minder sterke mate, voor de achteruitgang der hypotheke, voorkomende bij 25 ondernemingen, en de groei

Tabel III. *Aantal ondernemingen met een toe- resp. afnemings van diverse activa in 1940.*

Activa	7 grote ondern.		24 kl. ondern.	
	Toe- nemings	Af- nemings*	Toe- nemings	Af- nemings
Kas, bank, giro	6	1	14	10
Schatkistpapier	3	1	2	—
Polisbeleggingen	4	3	16	6
Leningen op schuldbek.	4	3	9	10
Obligaties	6	1	24	—
Aandelen	6	1	13	1
Hypotheke	—	7	6	13
Vaste eigendommen	3	4	11	10

van het aandelenbezit bij 19 maatschappijen. Bij de overige activa daarentegen zijn deze aantallen meer gelijkmatig over toe- en afnemings verdeeld, of beperken zij zich tot een klein aantal ondernemingen, zodat in deze gevallen op grond van tabel I niet tot een uitgesproken tendens besloten mag worden.

Liquiditeit.

Overgaande tot de bespreking der afzonderlijke balans-

posten, vatten wij eerst de vergroting van de liquide middelen in het oog. Men is geneigd de vergroting van het kaspercentage van 1.21 pCt. op 2.03 pCt. op rekening van

de buitengewone omstandigheden te stellen, maar hierbij dient toch behoedzaamheid te worden betracht. Per ultimo December 1937 en 1938 bedroeg laatstgenoemd percentage nl. resp. 2.84 pCt. en 2.12 pCt., zodat het juist is te zeggen, dat in 1940 de liquiditeit per saldo op een normaal niveau is teruggebracht, waar beneden zij alleen in 1939 vrij sterk was gedaald. Een tweede tot voorzichtigheid manende reden is, dat de vergroting der liquide middelen zich, zoals tabel II bewijst, vrijwel uitsluitend afspeelde bij de 7 grote ondernemingen, welke per einde 1939 een veel geringer kaspercentage hadden dan haar kleine collega's. De laatste hebben dus, naar het schijnt, in de oorlog geen ervaringen opgedaan, die haar aanleiding gaven om, in de liquiditeitsverhouding, zoals zij die tot dusverre wenselijk achtten, verandering aan te brengen. De grote ondernemingen versterkten haar liquiditeit niet alleen door een groter saldo aan kasgeld en op bank- en girorekeningen aan te houden, maar ook de procentueel niet onaanzienlijke vergroting van het schatkistpapier moet in dit licht worden bezien.

Bij de beoordeling van de liquiditeit mogen wij intussen niet uit het oog verliezen, dat tabel I slechts twee momentopnamen te zien geeft, zodat wij in het duister blijven omtrent hetgeen in de voor de liquiditeit kritieke Mei-periode is geschied. Zoals de Verzekeringkamer reeds in haar verslag over 1939 vermeldt, bleek het na het uitbreken van de oorlog hier te lande noodzakelijk, om, in verband met het bankenmoratorium en de sluiting van de beurs, t.a.v. de uitbetalingen beperkende maatregelen te nemen.

Na overleg met de directie van De Nederlandsche Bank werd t.a.v. de banksaldi der maatschappijen en de belening van obligaties een regeling getroffen, waardoor de liquiditeit der maatschappijen kon worden verruimd. Als gevolg hiervan werd op 20 Mei 1940 een voorlopige moratoire regeling voor de levensverzekeringmaatschappijen gegeven, welke op 13 Juni, bij de opheffing van het bankenmoratorium, kon worden verruimd. Tenslotte werd op 2 Juli 1940 iedere beperking ingetrokken.

Dat de maatschappijen na deze periode geheel op eigen kracht in staat waren de moeilijkheden het hoofd te bieden, pleit zowel voor de gezonde toestand in deze bedrijfstak als voor de juistheid en tijdigheid van de genomen maatregelen.

Hypotheke.

De achteruitgang van de hypotheke is een gevolg van verschillende omstandigheden, maar is niet te wijten aan waardedaling tengevolge van verwoesting van onderpanden. Over dit laatste troffen wij cijfers aan in de verslagen van 24 ondernemingen. Bij 9 hiervan hadden de onderpanden geen schade geleden, terwijl bij de 15 overige onderpanden verwoest waren, waarop een bedrag van f 10.998.000 aan leningen was verstrekt. Daar deze 24 maatschappijen tezamen f 309.400.000 aan hypothecaire leningen hadden uitstaan, betreft dit dus een percentage van 3½ pCt. van het totale leningbedrag, waarbij weliswaar bedacht moet worden, dat dit een gemiddelde voorstelt, en dat de schadepercentages bij de individuele maatschappijen sterk uiteenlopen. Deze 3½ pCt. is overigens niet als verlies te beschouwen. Afgezien van de molestverzekeringen, is van staatswege wel een zodanige schadevergoeding te verwachten, dat de verzekeringmaatschappijen terecht hun eerste hypothecaire vorderingen voor het nominale bedrag konden opvoeren.

Een oorzaak voor de daling van de uitstaande hypotheke kan worden gevonden in de stagnatie, die in 1940 in de bouwnijvering optrad, en die meebrengt, dat de vraag naar nieuwe hypotheke niet aanzienlijk was. Voorts moet ook de grote geldruimte in aanmerking worden genomen. Bij vele beleggers ontstond een streven om een deel van hun vermogen in onroerend goed te beleggen, waarbij grotere delen dan tot dusverre gebruikelijk met eigen middelen gefinancierd werden, welke

omstandigheid tengevolge had, dat hypotheke werden afgelost. Hiernaast is het mogelijk, dat sommige maatschappijen niet ongeneigd zijn geweest een deel van de dochter altijd betrekkelijk kort lopende hypothecaire vorderingen om te zetten in overheidsleningen met langere looptijd, nu deze een hoger rendement waren gaan opleveren dan de laatste jaren het geval was geweest. Bovendien heeft, aangezien de beleggingsportefeuille thans voor het overgrote deel is samengesteld uit 3½ pCt. en 3 pCt. obligaties, wellicht de overweging een rol gespeeld, dat een eventuele daling van de rentestand, te verwachten bij een voortgaande vergroting van de geldruimte en het ontbreken van productieve beleggingsmogelijkheden, in tegenstelling met vroeger, toen de portefeuille voornamelijk uit hoog-rentende fondsen bestond, nu in eerste instantie niet meer zou resulteren in de aflosbaarstelling, maar slechts in een koersstijging van deze laag-rentende obligaties. Bij hypotheke daarentegen is aflossing bij daling van de rentestand — zij het met enige vertraging, boete en extra-kosten — wel mogelijk, terwijl geen mogelijkheid van koerswinst bestaat.

Effecten en onderhandse leningen.

Wij komen hier vanzelf op de veranderingen in het bezit aan obligaties en pandbrieven, welke in tabel IV nader zijn geanalyseerd. Uit deze staat blijkt, dat de vermindering der hypothecaire leningen niet gecompenseerd wordt door de toeneming van het pandbrievenbezit,

Tabel IV.

Mutaties in de obligatieportefeuille bij 31 levensverzekeringmaatschappijen.

Fonds	Toeneming		Afneming	
	Bedrag × f 1000	Aantal ondern.	Bedrag × f 1000	Aantal ondern.
Staatsleningen	25.431	31	—	—
Leningen v. prov., gem. en waterschappen	8.984	23	406	6
Pandbrieven	2.483	13	203	5
Andere obligaties	349	10	2256	18

hetgeen met een beroep op nog grotere risico-verspreiding te motiveren ware geweest.

Het bezit van andere obligaties, vnl. van banken, industriële ondernemingen en spoor- en tramwegen, is zelfs afgenomen. Het rentetype bedroeg in het algemeen 3½ pCt. en hoger, wat de interesse van de verzekeringmaatschappijen voor dit soort beleggingen gedurende de periode van lage rentestand na 1936 verklaart. Nu sommige debiteuren echter door het afnemen van voorraden en het inhouden van winsten een gunstiger liquiditeit hebben verkregen, is er een tendens tot versterkte aflossing over te gaan, terwijl anderzijds obligatie-emissies bijna geheel ontbraken.

De toeneming van het obligatiebezit blijkt voor het grootste gedeelte op rekening te komen van staatsleningen, maar ook de stijging van gemeente- en provinciale leningen is niet onaanzienlijk. Echter mag hier niet uit het oog worden verloren, dat het algemeen gebruikelijke stelsel van balanswaardering van deze activa is het opnemen tegen beurskoers per jaar-ultimo, zodat de koersstijging op zichzelf al de waarde van het bezit doet stijgen. Om deze invloed te kunnen elimineren, berekenden wij een koersindex van staatsleningen en van provinciale en gemeentelijke leningen. Stelt men de (gewogen) gemiddelde koers van staatsleningen op 31 December 1939 op 100, dan bedroeg zij op 31 December 1940 106,4. Bij de provinciale en gemeentelijke leningen bedroegen deze cijfers resp. 100 en 107,9. Stellen wij hiertegenover, dat het bezit aan staatsobligaties steeg met 53 pCt. en aan provinciale en gemeentelijke obligaties met 26 pCt., dan is het duidelijk, dat de stijging van de obligatieportefeuille voor het overgrote deel op rekening van aankopen van deze fondsen komt.

De relatief sterke stijging van de post staatsfondsen

trekt weliswaar de aandacht, maar hierbij dient in aanmerking te worden genomen, dat deze voor een deel een „semi-gedwongen” karakter had. Einde 1940 bezaten de meeste maatschappijen immers belangrijke bedragen van de Nederlandse Staatslening 1940 II, een lening met een stok achter de deur, waarop o.m. de institutionele beleggers verplicht waren in te schrijven voor 2 pCt. van de waarde van hun bezittingen. Op grond van de waarde van het totale balansactief per ultimo 1939 blijkt, dat de 31 ondernemingen verplicht waren in te schrijven voor f 20.2 miljoen. Stellen wij de waarde van de staatsobligaties op ruim f 1.6 miljoen, dan vinden wij derhalve, dat door vrijwillige aankoop deze post slechts met ca. f 3.6 miljoen is toegenomen. Het is nog interessant op te merken, dat, terwijl de beschouwde levensverzekeringmaatschappijen in 1940, vrijwillig en semi-gedwongen tezamen genomen, dus bijna f 24 miljoen in staatsfondsen belegden, haar gezamenlijke premiereserves toenamen met f 33 miljoen. Een groot deel van de in de premies vervatte besparingen komen dientengevolge indirect aan de financiering van de staatsuitgaven ten goede.

Teneinde de houding van grote en kleine ondernemingen tegenover het overheidspapier te kunnen vergelijken, werden in tabel V de stand van deze portefeuille en de

Tabel V.

Mutaties in het bezit aan overheidsleningen.
× f 1.000.000

Fonds	Stand 31 Dec. 1939		Toeneming 1940		Stand 31 Dec. 1940	
	7 grote ond.	24 kl. ond.	7 grote ond.	24 kl. ond.	7 grote ond.	24 kl. ond.
Staatsleningen	33	15	+ 19	+ 6	52	21
Gem. en prov. obl.	18	15	+ 6	+ 2	24	17
Leningen op schuldb.	249	52	+ 2	+ 1	251	53

mutaties er in naar deze twee categorieën gesplitst. De ontwikkeling in 1940 vertoont bij beide een zeer sterke overeenkomst, terwijl opvalt, dat de toeneming van het bedrag der onderhandse leningen zowel bij kleine als grote maatschappijen zeer klein is t.o.v. het op 31 December 1939 in portefeuille zijnde bedrag van deze post. De relatieve voorsprong der grote ondernemingen t. a. v. de onderhandse leningen nam dientengevolge slechts weinig af. Daarnaast geeft tabel III aan, dat het aantal der ondernemingen, die haar belang bij deze beleggingsvorm vergrootten, even groot is als het aantal dergenen, die haar belang er bij verminderden.

Het verstrekken van onderhandse leningen schijnt dus aan aantrekkelijkheid te hebben verloren; hierbij is o.m. te denken aan het vervallen van de vrijstelling van couponbelasting, terwijl daarnaast de algemene koersstijging van obligaties de betekenis van het à pari op de balans opnemen deed afnemen.

Het is voor ondernemingen, die uitsluitend in geld luidende verplichtingen hebben, verdedigbaar om alleen in op geld luidende vorderingen te beleggen, zodat van appreciaties of depreciaties van het ruilmiddel geen andere invloed wordt ondervonden dan een wijziging van het kostenbedrag. Dat ook een andere gedragslijn mogelijk is — bv. het gedeeltelijk beleggen in aandelen — en dat zulks voordelen bezit, welke verschillende maatschappijen soms aanleiding hebben gegeven om de aandelenportefeuille uit te breiden, is bekend²⁾. Hier zij het genoeg te constateren, dat de levensverzekeringmaatschappijen deze weg in 1940 in het algemeen zeker niet verder zijn opgegaan dan zij reeds gedaan hadden.

Het bedrag van f 6½ miljoen, waarmee het aandeelenbezit steeg, is — alle ondernemingen tezamen genomen — geheel te verklaren door waardevermeerdering. Stelt men deze laatste evenredig met de stijging van het index-

cijfer van aandelenkoersen van het C. B. S. — hetwelk, evenals het grootste gedeelte van de aandelenportefeuille der levensverzekeringmaatschappijen, betrekking heeft op Nederlandse en Nederlands-Indische fondsen — dan blijkt het nominale aandelenbezit zelfs niet onaanzienlijk geslonken te zijn. Genoemd indexcijfer toch steeg van December 1939 tot December 1940 met 38 pCt., hetgeen zou corresponderen met een waardevermeerdering van omstreeks f 12 miljoen. Per saldo hebben de levensverzekeringmaatschappijen in 1940 dus meer dan 10 pCt. van hun aandelenbezit afgestoten.

Gedurende een groot gedeelte van 1940 was het koersniveau van vele aandelen laag en noch met de gang van zaken in de betreffende bedrijfstak, noch met de meer verwijderde toekomstvooruitzichten — zelfs indien men het oorlogsrisico daarin hoog verdisconteerde — in overeenstemming. Dat van deze gunstige omstandigheden geen gebruik werd gemaakt om de aandelenportefeuille, in tegenstelling met de in feite gevoerde politiek, juist te versterken, is een aanwijzing, dat de bovenvermelde ideeën nog niet veel ingang hebben gevonden.

Overige beleggingen.

De toeneming van het schatkistpapier is alleen van belang bij drie grote maatschappijen; de looptijd van dit papier is waarschijnlijk te kort en daarmede de rente te laag om op grote schaal als belegging in trek te komen.

Het in polisleningen belegde bedrag vertoont per saldo slechts een geringe toeneming, terwijl het volgens tabel III bij 9 ondernemingen zelfs slonk. Ook in dit onderdeel van het levensverzekeringsbedrijf constateren wij dus geen symptomen van een grotere drang naar liquiditeit bij de verzekerden, hetgeen geheel in overeenstemming is met de ontwikkeling van afkoop en premievrijmaken in 1940, (zie ons vorige artikel).

Tenslotte de belegging in onroerend goed. Bij een zelfde aantal ondernemingen treffen wij een vermeerdering en een vermindering aan, maar het bedrag van de vermeerdering overweegt, zij het, dat de toeneming per saldo betrekkelijk gering is geweest. De kans op verwoesting door oorlogsgeweld schijnt vele ondernemingen huiverig gemaakt te hebben voor verdere uitbreiding in deze richting, terwijl de prijsstijging van het onroerend goed, gepaard met een verbod tot huurverhoging, in gelijke zin werkte. Sommige ondernemingen verkochten zelfs de onderpanden, die zij in voorafgaande jaren bij executies verworven hadden, nu dit tegen behoorlijke prijzen mogelijk was.

Het verdient opmerking, dat de verwoeste panden tegen boekwaarde opgenomen bleven, — afgezien van in sporadische gevallen toegepaste extra-afschrijvingen — in het vertrouwen, dat de later uit te keren schadevergoedingen voldoende zullen zijn. Daar de mogelijkheid bestaat, dat de bouwprijzen ook na de oorlog op een hoog niveau zullen blijven, is het van belang te weten, van welke orde van grootte de boekwaarde der vernietigde gebouwen was. 28 ondernemingen verstrekten hieromtrent gegevens; 18 van deze bleven voor oorlogsgeweld gespaard, terwijl bij de 10 overige onroerend goed met een boekwaarde van f 2½ miljoen werd verwoest, uitmakende 3 pCt. van het totale door de 28 ondernemingen aldus geïnvesteerde bedrag of ¼ pCt. van het totale balansactief. Dat uit dezen hoofde ernstige moeilijkheden te wachten zouden zijn, is dus niet waarschijnlijk.

J. C. BREZET.

²⁾ Zie Economisch-Statistisch Maandbericht van 31 Januari 1940: „Verschuivingen in de beleggingen der levensverzekeringmaatschappijen”.

DE AMERIKAANSCH E SPOORWEGEN.

Terwijl de winstcijfers van een deel van het Amerikaanse bedrijfsleven over de eerste maanden van 1941 min of meer teleurstellen, geven de winsten der spoorwegmaatschappijen over de geheele linie nog steeds een krachtige stijging te zien ¹⁾. Voor vele spoorwegen vormt 1940 het beste jaar sinds 1929, en daar de resultaten in de eerste maanden van 1941 een verdere verbetering vertoonen, doet zich de vraag voor, of het Amerikaanse spoorwegwezen wellicht bezig is, zich uit een depressie te werken, die met een korte onderbreking in 1936/7, bijna 10 jaren heeft geduurd.

Oorzaken van de groote conjunctuurgevoeligheid van het vervoerwezen,

De groote schommelingen in de winsten van het spoorwegbedrijf in de Vereenigde Staten als het laatste decennium te zien geeft, kunnen verklaard worden uit een reeks van factoren.

Daar het volume van de in het verkeer omlopende goederen zelf aan vrij groote schommelingen onderhevig is, is het duidelijk, dat het vervoerwezen deze schommelingen in sterke mate zal ondervinden, vooral doordat de Amerikaanse spoorwegen voor ongeveer 90 pCt. van haar ontvangsten op vrachtvervoer zijn aangewezen. Daarbij komt, dat door de ligging van het net, vele lijnen eenzijdig op bepaalde goederensoorten zijn aangewezen.

Bovendien heeft het spoorwegvervoer sinds de opkomst van andere vervoermiddelen — transport over den weg, pijpleiding — een min of meer aanvullend karakter gekregen. Van het totale Amerikaanse vervoer is dus voor de spoorwegen een deel verloren gegaan, dat blijvend in handen van andere takken van vervoer is gekomen. Dit heeft tengevolge, dat de hoogte- en laagtepunten van het aanvullende vervoer belangrijk verder uiteenliggen dan die van het totale vervoer.

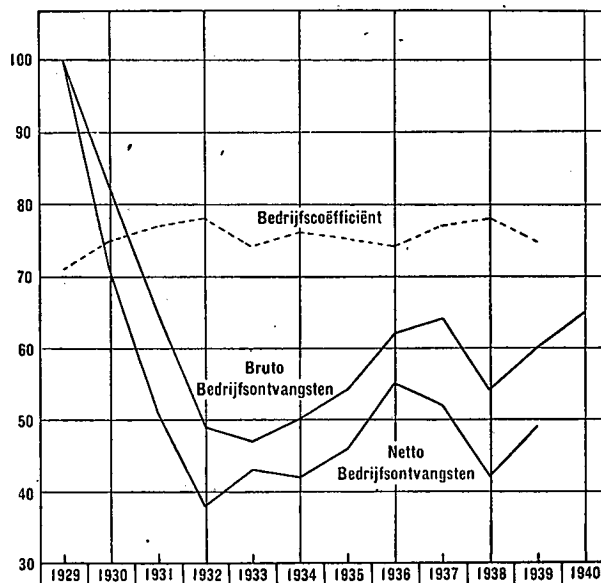
Op de derde plaats bezit het spoorwegbedrijf nog een eigenschap, die groote fluctuaties in de financieele resultaten bijna onvermijdelijk maakt. Teneinde een spoorwegbedrijf van eenigen omvang op te zetten en gaande te houden, zijn groote investeringen in weg en werken en rollend materieel noodig. Groote uitgaven voor loonen, brandstoffen, onderhoud en afschrijving moeten worden gedaan, onafhankelijk van de vraag, of hiertegenover redelijke ontvangsten staan. Deze hooge doorgaande lasten brengen mede, dat de spoorweg een zekere minimumbezetting moet hebben, teneinde de kosten te kunnen dekken en een bedrijfsoverschot te kunnen behalen. Blijft de bezetting beneden het „evenwichtspunt”, dan wordt met verlies gewerkt, komt de bezetting er boven, dan heeft het bedrijfsoverschot, door de betrekkelijke starheid der kosten, de neiging om vrij snel op te loopen. Betrekkelijke starheid: want eenige aanpassing van de kosten aan veranderingen in de bezetting is mogelijk. Nochtans kan geconstateerd worden, dat bij een zekere verandering in de bezetting van net en materieel, de bedrijfskosten hiermede geen gelijken tred houden. Het accres of decreas komt dan ten goede aan of ten laste van het bedrijfsoverschot.

De financiering der Amerikaanse spoorwegen.

Een volgende oorzaak van de groote schommelingen der winsten is te zoeken in de wijze van financiering van het spoorwegbedrijf. Voor een goed begrip hiervan is het noodig, terug te gaan tot de eerste jaren van het Amerikaanse spoorwegwezen. Amerika stond aan het begin van

¹⁾ Hieraan doet de tijdelijke teruggang van ontvangsten en winsten voor enkele lijnen in de maanden April/Mei 1941, tengevolge van een staking in den kolonmijnbouw, niets af. De winst van 137 spoorwegmaatschappijen van de 1e klasse in de eerste 5 maanden van dit jaar bedroeg \$ 342.7 miljoen, tegen vorig jaar \$ 197.4 miljoen.

Grafiek I.



een ongekeerde industrieële en agrarische ontwikkeling met onbegrensd lijkende groeimogelijkheden. Crises deden zich voor, en wel heel in het bijzonder spoorwegcrises, maar zij waren over het algemeen van korten duur en spoedig hervatte de opgaande lijn van de ontwikkeling van het land haar loop. Het moet voornamelijk aan dezen voortdurenden groei geweten worden, dat men de groote conjunctuurgevoeligheid van het vervoerwezen — dat, zooals reeds opgemerkt, in de Vereenigde Staten ten aanzien van het spoorwegvervoer voor meer dan 90 pCt. op goederenvervoer is aangewezen — miskend of althans onderschat heeft. Doordat de seculaire ontwikkelingstrend bij voortdoring omhoog liep, moesten de periodiek optredende crises minder opvallend zijn dan in onze tijden, waarin de ontwikkeling in een volgroeienden toestand of misschien reeds in een daling is overgegaan.

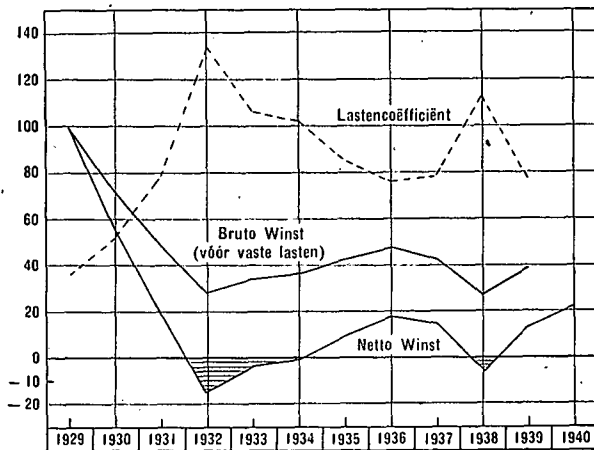
Waarschijnlijk doordat men aldus in het verleden het fluctueerend karakter van het vervoer niet juist heeft ingezien, bleek het mogelijk voor een der meest conjunctuurgevoelige bedrijven kapitaal te verkrijgen op vastrentende basis. Beziet men de kapitalisatie van de Amerikaanse spoorwegmaatschappijen, dan valt het op, dat de obligatieschulden niet alleen in absoluten zin zeer groot zijn, maar ook vaak het grootste deel vormen van het geheele kapitaal, met alle goede en kwade kansen daarvan voor het aandeelenkapitaal. Deze erfenis uit het verleden is in belangrijke mate aansprakelijk voor de spoorwegwinsten der twintiger en de verliezen der dertiger jaren.

Naast de hierboven besproken, als het ware „technische vaste lasten”, komen derhalve door de gevolgde financieringswijze de „financieele vaste lasten” te staan. Het spreekt immers vanzelf, dat, ongeacht de grootte van het bedrijfsoverschot, rente en aflossing op het obligatiekapitaal onverminderd moeten doorgaan. Is de rentabiliteit van het totale in het bedrijf gestoken kapitaal in eenig jaar grooter dan de rentelast op de obligatieschuld, dan ondervindt het eigen kapitaal daarvan de gunstige gevolgen: het obligatiekapitaal werpt meer rendement af dan als rente aan obligatiehouders betaald behoeft te worden, het meerdere komt aan het aandeelenkapitaal ten goede. Is de totaal-rentabiliteit daarentegen geringer, dan staat toch de obligatiehouder in zijn recht om het overeengekomen rentepercentage te ontvangen; het tekort komt dan ten laste van de winst voor het aandeelenkapitaal.

Cijfers omtrent een drietal maatschappijen.

Aan de hand van de gegevens over eenige jaren zullen wij nagaan, hoe de netto winst, tengevolge van het bestaan

Grafiek II.



van de hierbovengenoemde technische en financiële vaste lasten, onderworpen is aan een dubbele hefboomwerking. Ter verduidelijking hiervan volgen voor een aantal jaren de gecombineerde financiële resultaten van drie spoorwegen met verschillend werkterrein: de Atchison, Topeka & Santa Fé Railway Co., welke voornamelijk agrarische gebieden bedient, de New York Central Railroad Comp., welke haar werkterrein heeft in de bij uitstek industriële staten van het Oosten, en de Great Northern Railway Comp., welke vervoer voornamelijk ertsen, granen en boschproducten omvat.

Opmerkelijk is, hoe een zekere verandering in de totaalontvangsten zich versterkt blijkt voort te planten in de netto-ontvangsten en netto-winsten.

Gecombineerde bedrijfsresultaten van de Atchison, Topeka & Santa Fé Railway Co., de New York Central Railroad Comp. en de Great Northern Railway Comp.:

(x \$ 1.000)	1929	1932	1939	1940
Totale bedrijfsontvangsten	\$ 983.129 (100 pCt.)	\$ 482.316 (49.0 pCt.)	\$ 592.908 (60.3 pCt.)	\$ 642.291 (65.3 pCt.)
Totale bedrijfskosten	„ 699.352 (100 pCt.)	„ 374.749 (53.6 pCt.)	„ 442.681 (63.3 pCt.)	
Netto bedrijfsontvangsten	„ 283.777 (100 pCt.)	„ 107.567 (37.9 pCt.)	„ 150.227 (52.9 pCt.)	
Bruto winst	„ 256.840 (100 pCt.)	„ 71.782 (28.0 pCt.)	„ 99.463 (38.7 pCt.)	
Vaste lasten	„ 92.708 (100 pCt.)	„ 95.898 (103.4 pCt.)	„ 77.766 (83.9 pCt.)	
Netto winst of verlies	„ 164.132 (100 pCt.)	„ 24.116 (—14.7 pCt.)	„ 21.697 (13.2 pCt.)	„ 34.218 (20.9 pCt.)

cijfers nog niet bekend.

Teneinde de diverse grootheden gemakkelijker vergelijkbaar te maken, werd het jaar 1929 steeds aangenomen op 100.

Bedrijfskosten als percentage van de bedrijfsontvangsten (z.g. „bedrijfscoëfficiënt“)	1929	1932	1939
Vaste lasten als percentage van de bruto-winst („lastencoëfficiënt“)	71.1 pCt.	77.7 pCt.	47.7 pCt.
	36.1 pCt.	133.6 pCt.	78.2 pCt.

Het percentage der bedrijfskosten toont, hoe moeilijk het was om dezen post onder controle te krijgen. Tusschen 1929 en 1932 stegen de bedrijfskosten, door de teruglopende bezetting, waarbij de kostendaling ten achter bleef, van 71.1 tot 77.7 pCt. der totale ontvangsten. Eerst in 1933 slaagden de maatschappijen er in, een daling te bewerkstelligen tot 73.8 pCt., maar het cijfer van 1929 werd tot op heden niet bereikt (1939: 74.7 pCt.).

Nog minder elasticiteit vertoonden de vaste lasten op de geleende kapitalen. Terwijl de spoorwegontvangsten in de crisisjaren als het ware op een geheel ander niveau zijn gekomen, vertoonden de vaste lasten aanvankelijk nog een toeneming. Eerst in 1937 en volgende jaren kon eenige verlichting van lasten bedongen worden.

Bijzondere factoren voor stijging van spoorwegvervoer onder de huidige omstandigheden.

Hoewel de hierboven genoemde factoren, zooals uit de aangehaalde cijfers blijkt, op zich zelf reeds voldoende zijn om de groote fluctuaties der resultaten en derhalve in dezen tijd van toegenomen spoorwegvervoer de hoge winsten te verklaren, zijn momenteel nog enkele andere factoren werkzaam, die de reeds genoemde nog versterken.

Op de eerste plaats het tekort aan scheepstonnage voor het verkeer over de Oceanen. Reeds werd een gedeelte der tonnage voor de kustvaart (Atlantische kust—Panamakanaal—Pacific kust) aan dezen dienst onttrokken en waarschijnlijk zal dit in de toekomst met meer scheepsruimte het geval zijn. Het spoorwegvervoer zal hiervan uiteraard profiteeren.

Verder zullen verbruiksbeperkende maatregelen voor rubber en benzine de spoorwegen in een gunstiger positie brengen tegenover het vrachtvervoer over den weg. Het bewapeningsprogramma heeft bovendien de neiging om de bestaande eenzijdige afhankelijkheid van sommige spoorwegen ten opzichte van bepaalde producten (ertsen, kolen) te versterken door een geforceerd vervoer ten behoeve van een belangrijk opgevoerde productie.

De inschakeling van het geheele land in de gestegen productie geeft bovendien aanleiding om te veronderstellen, dat een deel van dit vervoer geheel nieuwe richtingen zal kiezen.

Het kostenvraagstuk heeft in dit stadium twee kanten. Eenerzijds zal de sterke neiging tot prijsbeheersching van grondstoffen, zooals deze thans in de Vereenigde Staten merkbaar is, een gunstige factor vormen, anderzijds dreigen er gevaren van de zijde der vakverenigingen, die aandringen op zeer belangrijke loonsverhoogingen. Gezien

de kracht der werknemersorganisaties in de spoorwegbranche, mag op een gedeeltelijke tegemoetkoming aan de looneischen door de maatschappijen gerekend worden.

Excess Profits Tax geen nadeel voor de spoorwegen.

Een factor, die van het laatste jaar dateert, maar van zeer groot belang is voor de hoogte der industriële winsten in de Vereenigde Staten, wordt gevormd door de Excess Profits Tax. In den aanhef merkten wij op, dat de spoorwegwinsten gunstig afstaken bij de winsten van een deel van het overige bedrijfsleven. Dit vindt voor een groot deel zijn oorzaak in de wijze van belastingheffing. De Excess Profits Tax van 1940 staat n.l. aan de bedrijven toe om voor de berekening van het bedrag, dat niet onderworpen is aan de overwinstbelasting, een keuze te doen uit de beide volgende mogelijkheden:

- 95 pCt. van de gemiddelde winst der jaren 1936/9, of
- 8 pCt. van het geïnvesteerde kapitaal.

Winsten boven deze bedragen gemaakt worden belast met 50 pCt.

Doordat het Amerikaansche spoorwegnet werd gelegd in een tijd van groot — misschien overgroot — optimisme, waren hiermede enorme kapitalen gemoed, die voor het

spoorwegwezen in zijn geheel na 1929 niet of nauwelijks rendabel te maken waren. Zoo toonde een recent onderzoek van de National City Bank aan, dat de totale Amerikaanse spoorwegen in 1940 slechts 1.5 pCt. over de kapitaalsinvesteering verdienden, ondanks het feit, dat de rentabiliteit ten opzichte van 1939 verdubbelde.

Het is dus duidelijk, dat de winsten der spoorwegen nog krachtig kunnen stijgen, alvorens overwinstbelasting betaald zal moeten worden. Aangenomen kan immers worden, dat de spoorwegmaatschappijen als belastingvrijstelling het bedrag, gevormd door 8 pCt. over het geïnvesteerde kapitaal, zullen kiezen. Zelfs indien, zooals de nieuwste plannen luiden, de belastingvrije winst verlaagd zal worden van 8 tot 4 pCt., is de toestand voor de spoorwegen in dit opzicht dus nog gunstig te noemen?).

De vooruitzichten.

Gegeven een voortzetting van de huidige hoge industriële bedrijvigheid kunnen de vooruitzichten der spoorwegen niet anders dan gunstig geacht worden. Wij meenen echter te hebben aangetoond, dat een deel der factoren, thans aansprakelijk voor de goede resultaten, onmiddellijk een tegengestelden invloed zal uitoefenen, zoodra de conjunctuur en daarmede de omvang van het goederenvervoer terugloopt. Immers het door de spoorwegen in den loop der jaren aan andere vervoerwijzen verloren vervoer zal waarschijnlijk blijken definitief verloren te zijn. Technische veranderingen, zooals de overgang van steenkool op waterkracht voor stroomopwekking, de vermindering van de hoeveelheid kolen, benodigd voor de opwekking van stroom, hebben een druk uitgeoefend op het vervoer van bepaalde goederen. De veranderde voorziening van de wereld met graan zal voor de spoorwegen met veel graanvervoer blijvend ongunstig zijn. Ook het personenvervoer heeft belangrijke inkomsten moeten derven tengevolge van de concurrentie van de autobus, van de particuliere auto, en in de laatste jaren van het vliegtuig.

Anderzijds hebben echter de depressie en de daaruit voortvloeiende faillissementen van talrijke spoorwegen het proces van lastenverlaging verhaast, waardoor de rentabiliteitskansen van het eigen kapitaal voor de toekomst gunstiger zijn geworden. Dit proces van saneering is thans nog in vollen gang.

Nieuwe bestaansmogelijkheden hebben zich echter voor de spoorwegen niet voorgedaan en gezien het verlies van vervoer, waardoor de onderlinge concurrentie is verscherpt en het spoorwegnet eigenlijk te groot is geworden voor de normale behoefte, zullen periodieke inzinkingen der resultaten eerder verwacht mogen worden dan een bloei, zooals wij die in de jaren tot en met 1929 hebben gekend.

W. T. F. SLEEE.

²⁾ Naar het ons voorkomt, is het dan ook voornamelijk deze aanmerkelijk geringere kwetsbaarheid der spoorwegen voor de belastingheffing, welke aansprakelijk is voor den minder sterken teruggang der koersen van spoorwegaandeelen ten opzichte van andere fondsgroepen ter beurze van New York sinds Mei 1940, zooals door den heer J. C. Wolse vermeld in de E.S.B. van 18 Juni jl.

DE ONTWIKKELING VAN HET ZWEDSCHE ZEESCHEEPVAARTVERKEER SINDE HET UITBREKEN VAN DEN OORLOG.

Reeds in de eerste maanden van 1939 deed de dreigende oorlog zijn invloed gelden op het zeevaartverkeer van Zweden. Men moest immers probeeren zooveel mogelijk belangrijke goederen te importeeren, welke men misschien niet meer zou kunnen verkrijgen na het uitbreken van een Europeesch conflict. Daardoor nam, vergeleken met de overeenkomstige periode van 1938, het zeevervoer op en van Zweden in de periode Januari—Augustus 1939 met 9½ pCt. toe. Bovendien vond er een betere benutting der laadcapaciteit plaats, zoodat het

aantal in ballast varende schepen afnam. De tendentie van het afnemende Zweedsche aandeel in de vaart op en van Zweden, welke reeds gedurende de laatste tien jaren viel waar te nemen, handhaafde zich ook nu; dit aandeel daalde nl. van 40½ pCt. in 1938 tot 39.8 pCt. in de genoemde periode.

De ontwikkeling gedurende de eerste oorlogsmaanden.

Bij het uitbreken van den oorlog in begin September, toen een levendig zeeverkeer plaats vond, kregen alle schepen onmiddellijk bevel om, al naar gelang de omstandigheden, naar Zweden terug te keeren, een neutrale haven op te zoeken, of niet uit Zweden te vertrekken. Onder invloed van deze maatregelen lag de zeevaart in de eerste oorlogsweken geheel stil. Nadien kwam zij geleidelijk weer op gang, zij het onder geheel andere omstandigheden, tengevolge van de inmiddels door de beligerenten afgekondigde contrabande-bepalingen en het leggen van mijnen op de verschillende zeevaarttrajecten.

Gedurende de eerste vier oorlogsmaanden stond nog een voldoende hoeveelheid buitenlandsche tonnage ter beschikking van den Zweedschen handel. Tengevolge van het feit, dat de Zweedsche schepen door den oorlog langere reizen moesten maken door noodzakelijk geworden omwegen en doordat de markten voor den import en den export verderweg gezocht moesten worden, daalde het aandeel der Zweedsche tonnage in de totale vaart in genoemde periode tot slechts 27½ pCt., een aandeel, dat in dezelfde maanden van het voorgaande jaar nog 43.4 pCt. had bedragen.

Een nieuwe phase trad voor Zweden reeds in, toen eind November 1939 de Duitse regeering niet langer de Zweedsche viermijlszone erkende en het mijnenveld ter afsluiting van de Oostzee dienovereenkomstig uitbreidde. Het gevolg van dezen maatregel was, dat de diepgang bij Falsterbo gereduceerd werd van 7 meter tot 4½ meter. Dit beteekende, dat hier nog slechts schepen van 1200 à 1500 BRT beladen konden passeeren en dat de directe groote vaart op Stockholm er onmogelijk door werd gemaakt. Deze grootere schepen waren thans genoodzaakt hun lading voor Falsterbo te lossen en die met een kleiner schip of per trein of auto voorbij Falsterbo te doen brengen, waarna de lading weer ingenomen kon worden. Als inlaadhavens kwamen hiervoor vooral Trälleborg en Malmö in aanmerking. Dit bracht een enorme kostenverhooging mede en heeft niet nagelaten, zijn stempel te drukken op het verkeer in de verschillende havens.

Tabel I.

Het verkeer in de havens van Stockholm, Göteborg en Malmö in 1000 netto ton.

Jaar	Stockholm	Göteborg	Malmö	Totaal
1937	7.272	9.908	7.434	24.614
1938	7.667	9.831	7.649	25.147
1939	7.189	10.460	7.931	25.580

Bron: Svensk Flagg 25-5-'40.

Uit bovenstaande gegevens ziet men, dat de vaart op Göteborg en Malmö is toegenomen, in tegenstelling tot die op Stockholm. Deze verandering in de bedoelde verhouding komt geheel voor rekening van de laatste vier maanden van 1939, daar het verkeer in deze havens zich tot September normaal ontwikkelde. Onder deze omstandigheden werd er zeer veel geveerd van de kustvaart, welke een groot deel van het transport Oost-West en vice versa te vervoeren kreeg. Deze bleek echter volkomen in staat om op bevredigende wijze haar voor het land zoo belangrijke taak te vervullen.

Dat de zeevaart in 1939 sterk toenam, blijkt ook uit de bruto-vrachtinkomsten, welke in 1939 Zw.kr. 439.471.098 bedroegen, tegen Zw.kr. 361.888.813 in 1938. Dit beteekent een toename van Zw.kr. 77.582.285, welke geheel voor rekening komt van het goederenvervoer, dat met bijna 80 miljoen toenam, terwijl de inkomsten, verkregen uit

tijdcharter, met ongeveer 2½ miljoen kr. daalden. De toeneming der binnenlandsche vaart bedroeg met 8½ miljoen Zw.kr. meer dan 10 pCt. van de totale toeneming.

Sinds November 1939 was het aanbod van vreemde tonnage gestadig gaan afnemen, terwijl de handelsvloot tengevolge van den zeeoorlog gevoelige verliezen had geleden. Hierdoor was de zeevaartcommissie genoodzaakt een aantal Zweedsche schepen naar Zweden te dirigeren. Dit werd des te noodzakelijker, toen de vrichtarieven van de buitenlandsche schepen steeds sterker begonnen te stijgen. Toch bleef het aandeel der Zweedsche tonnage in de vaart op en van Zweden gering en bedroeg in Januari 1940 niet meer dan 29 pCt. Dit was wederom het gevolg van de reeds eerder geschikterde vermindering van de effectiviteit der vloot, welke door de bijzondere omstandigheden tot een vierde deel van het normale peil was gedaald.

Ondanks alle moeilijkheden hoopte men echter over een voldoende hoeveelheid binnen- en buitenlandsche tonnage te kunnen beschikken om den noodzakelijksten export en import te kunnen onderhouden. Intusschen kwamen nieuwe en onvoorziene moeilijkheden opdagen. De abnormaal koude winter veroorzaakte een ijsblokkade, waardoor de scheepvaart gedurende Februari en Maart sterk werd belemmerd en zelfs bijna stil kwam te liggen. Gedurende deze periode kwamen slechts 2696 schepen aan, tegen 6704 in het voorafgaande jaar¹⁾. In totaal daalde, vergeleken met 1939, de scheepvaart in deze periode met niet minder dan 51½ pCt., een daling, die voor de Zweedsche vaartuigen 60 pCt. en voor de buitenlandsche 43½ pCt. bedroeg.

Nieuwe moeilijkheden in April 1940.

Toen men eindelijk in begin April hoopte, dat een verlichting in de ijsblokkade zou intreden, deden zich nieuwe moeilijkheden voor, doordat op 9 April de oorlog tusschen Noorwegen en Duitschland uitbrak. In het kader van deze oorlogsvoering werd het Skagerak volkomen versperd, met alle ongewenschte consequenties daarvan voor de neutrale zeevaart.

De Zweedsche handelsvloot werd in twee deelen gesplitst, welke practisch gesproken in geen enkel contact meer met elkander stonden. Merkwaardigerwijze maken beide deelen ongeveer 50 pCt. der Zweedsche handelstonnage uit. Van de zich ten Westen van de versperring ophoudende vloot bevond zich een groot deel op weg naar Zweden, geladen met goederen uit de havens aan den overkant van den Oceaan en uit de havens aan de Middellandsche Zee. Al deze schepen werden stuk voor stuk door de geallieerde mogendheden aangehouden en naar een Engelsche of Fransche contrôlehaven opgebracht.

Ook de schepen, die bezig waren met laden, of die juist in een Engelsche haven geladen hadden, werden vastgehouden of teruggevoerd en moesten in de Engelsche havens werkeloos blijven liggen.

Daar de schepen, welke zich ten Oosten van de versperring bevonden en dus nog onder de contrôle stonden van de Zweedsche autoriteiten, in den eersten tijd eveneens tot werkeloosheid gedwongen waren, was de situatie voor de Zweedsche reederijen gedurende April en Mei uitermate moeilijk. Pas na moeizaam onderhandelen kon de Zweedsche regering van Engelsche zijde toestemming verkrijgen om de in Engelsche havens liggende schepen aldaar te lossen, waardoor deze schepen weer in de vaart konden worden gebracht.

Enorm zijn de verliezen, welke uit deze omstandigheden voortvloeiden. De loontoeslag in de gevarenzone en de zich daarin bevindende havens bedroeg niet minder dan 300 pCt., terwijl de noodzakelijke herstellings- en onderhoudswerkzaamheden achterwege moesten blijven.

¹⁾ Hierbij inbegrepen de vaart gedurende de maand Januari.

Minder ongunstig waren in dit opzicht de omstandigheden voor de zich in de thuiswateren bevindende vloot, want hiervoor bestond geen loontoeslag, terwijl men bovendien de bemanning aan boord van de schepen kon verminderen. Toen echter de autoriteiten de evacuatie van de verschillende havens gelastten, namen de loonkosten weer toe, daar thans een volledige bemanning aan boord moest zijn vanwege het feit, dat men steeds gereed moest zijn om te kunnen vertrekken.

Geleidelijk herstel van de scheepvaart in den zomer van 1940.

Reeds sinds het ijs in April begon te verdwijnen, was de Duitsche Oostzeevaart op gang gekomen en vervoerden Duitsche schepen ertsen van en kolen en cokes naar Zweden.

Pas in Juni kwam een Zweedsch-Duitsche overeenkomst tot stand, waardoor weer een deel der Zweedsche schepen in de vaart kon komen. Het betrof echter in hoofdzaak kolenstokers, daar de positie van den olievorraad dusdanig was, dat hiervan slechts geringe hoeveelheden verstrekt konden worden.

Zodoende was een deel der vloot in staat, direct bij te dragen in de verzorging van het land.

Met de zich buiten de versperring bevindende vloot kon dit uiteraard niet het geval zijn. Toch verrichtte ook deze nuttig werk voor het land, daar zij door het varen in tijd-charter vorderingen op het buitenland verschaftte, van waaruit een deel van den nog mogelijken import kon worden gefinancierd. Een deel van dezen import vond plaats via Petsamo en de Sovjet-Unie.

Dank zij een handelsovereenkomst met de Sovjet-Unie was het voor Zweden mogelijk, een deel van zijn invoer via dit land te doen transporteren, terwijl tevens tot een omvangrijken goederenruil besloten was. Dit bracht tijdelijk een compensatie mee voor de Oostzeevloot, daar men bij de inlijving der Randstaten genoodzaakt was geweest, een aantal lijndiensten op deze landen stop te zetten.

Onder invloed van deze omstandigheden kromp de zeevaart van April tot Augustus, vergeleken met dezelfde maanden in 1939, met 53.9 pCt. in en omvatte zij slechts 11.2 miljoen netto ton. Ook nu was het aandeel der Zweedsche vloot weer sterker achteruitgegaan dan dat van het buitenland. De achteruitgang bedroeg resp. 70.2 pCt. en 43.7 pCt.

Het ligt voor de hand, dat het grootste deel van de buitenlandsche tonnage uit Duitsche schepen bestond, daar pas in Juni de Zweedsche schepen weer in de vaart kwamen, eerst op Duitschland, terwijl daarna eind Augustus een lijndienst werd geopend op Delfzijl, en Jonsson, Sternhagen & Co. mededeelde, dat zij haar diensten op de Nederlandsche havens zou hervatten.

Na ongeveer een jaar oorlog kon aldus geconstateerd worden, dat de Zweedsche vloot, zij het ook onder moeilijke en harde omstandigheden, zoowel binnen als buiten de versperring weer werkzaamheden heeft. Ondanks de zware verliezen, welke tot en met Augustus 1940 bestonden uit 92 schepen, met een inhoud van 198.990 BRT (waarvan 25 met een inhoud van 45.615 BRT geconfiskeerd) en 377 menschen, kon zij vele moeilijkheden overwinnen.

Begin September vond er een gebeurtenis plaats, welke aanleiding heeft gegeven tot tal van veronderstellingen in de Zweedsche pers en welke bij velen een zekere hoop deed herleven. Op 9 September voer nl. het Zweedsche M.T. „Sveadrott” onder begeleiding van den jager „Nordenskiöld” en de „Hjälpkryssaren IV” door het Skagerak. Het schip was geheel geladen met olie voor rekening van de marine. Nadat de lading gelost was, is de „Sveadrott” kort daarop weer uitgevaren, tezamen met het M.T. „Castor”. Deze laatste was destijds gelijktijdig met de vier in Italië aangekochte jagers binnengelopen.

Onmiddellijk opende zich de discussie, of een dergelijke reis, welke met toestemming der beide belligerenten moest geschieden, voor herhaling vatbaar kon zijn. Er openden zich hier verschillende perspectieven voor de export en import naar en van de beide Amerika's. Van den kant der Zweedsche autoriteiten werd voortdurend getracht, hier voor toestemming te krijgen, een poging, welke nog gesteund werd door démarches van de Vereenigde Staten dienaangaande.

Duitsch aandeel in de tonnage gestegen.

Onder al deze omstandigheden wekt het geen verwondering, dat de zeevaart tusschen Zweden en het buitenland in de laatste vier maanden van 1940 nog teruggegaan was, vergeleken met dezelfde maanden in 1939, nl. met 41.2 pCt. In deze periode was, in tegenstelling met de voorgaande, de daling van het Zweedsche aandeel geringer dan die van het buitenland, nl. 17 pCt., tegenover 50.4 pCt. ten opzichte van het vorige jaar. Dit cijfer geeft ons echter een beeld, dat gunstiger lijkt dan de werkelijkheid is, daar in deze periode van 1939 het Zweedsche aandeel reeds sterk gedaald en het buitenlandsche dienovereenkomstig gestegen was. Op grond van deze ontwikkeling bedroeg het Zweedsche aandeel in de zeevaart op het buitenland in 1940 slechts 32 pCt., tegen 35.9 pCt. in 1939²⁾. Het aandeel der Duitse tonnage bedroeg voor 1940 niet minder dan 44.9 pCt., dus aanmerkelijk meer dan het Zweedsche aandeel. Het aandeel van Denemarken bedroeg 10.8 pCt., dat van Finland 7.1 pCt., en dat van de overige landen 5.2 pCt. Het Duitse aandeel bereikte zijn hoogtepunt in Juli met meer dan 1.8 miljoen ton voor aankomende en vertrekkende schepen. Sindsdien is er een daling ingetreden tot aan de maanden Augustus en September, toen het verkeer ongeveer gehalveerd was vergeleken met de maand Juli. Intusschen was de omvang der Duitse vaart nog altijd groter dan in de laatste vier maanden van 1939 het geval was.

De capaciteit van de in gebruik zijnde Zweedsche vloot werd in 1940 beter benut dan in 1938. Voor de buitenlandsche vaartuigen is dit alleen het geval voor de vertrekkende schepen.

Dat het verkeer aanmerkelijk afnam, blijkt ook uit de cijfers betreffende de aangekomen en vertrokken schepen in Stockholm, Göteborg en Malmö.

Tabel II.

Het verkeer in 1939 en 1940 in de havens van Stockholm, Göteborg en Malmö in 1000 netto ton.

Jaar	Stockholm	Göteborg	Malmö	Totaal
1939	7.189	10.460	7.931	25.580
1940	3.067	3.100	2.065	8.232

Afneming
in procenten 57.3 70.3 74.0 67.8

Bron: S. A. S. Tidskrift 1941 Häfte 1-3.

Door de ijsblokkade trad aanvankelijk de sterkste afneming op in de haven van Stockholm, maar na de versperring van het Skagerak was dit het geval in de havens van Göteborg en Malmö. Tegen het eind van het jaar bereikte de daling in deze havens haar dieptepunt met 85.1 pCt. voor Göteborg en 80.9 pCt. voor Malmö, terwijl dit in Stockholm slechts 37½ pCt. bedroeg ten opzichte van dezelfde periode van 1939. Daarbij moeten wij echter wel bedenken, dat het verkeer op Stockholm toen reeds aan een beperking onderhevig was tengevolge van de moeilijke doorvaart bij Falsterbo.

Begin 1941 had de Zweedsche vloot sinds het uitbreken van den oorlog 239.924 BRT en 526 manschappen verloren tengevolge van den oorlog. Ongeveer 100.000 BRT hiervan behoorden tot de vloot, welke zich ten Westen

van het Skagerak bevond. Intusschen namen de moeilijkheden nog toe. De geheele vaart over den Oceaan was lamgeslagen. De import- en exportlijnen waren niet meer in staat om op afdoende wijze het land van onmisbare goederen te voorzien. Weliswaar behoeft de men geen lading meer te zoeken en gingen de vrachttarieven op den Oceaan sterk omhoog, maar er bleven groote problemen, o.a. hoe men de bemanning van de op den Oceaan varende schepen zou kunnen aflossen, daar het voortdurend in gevaar verkeer en het nooit thuis kunnen komen een zeer nadeeligen psychischen invloed heeft. Voor de vloot in de thuiswateren golden deze bezwaren niet zoozeer, daar de bemanning regelmatig kan thuishkomen, terwijl de vrachten op een maximum zijn vastgesteld.

De ontwikkeling in 1941.

In het begin van 1941 kwam er in dit alles geen groote verandering: De vaart op de Oostzee en de kustvaart naar het Westen lagen practisch wederom geheel stil tengevolge van een nieuwe ijsblokkade. In den loop van het jaar begon de vaart weer opnieuw, zoowel op Duitschland als op Nederland, zoodat regelmatig Zweedsche schepen de haven van Rotterdam aandoen om daar erts en een enkelen keer hout te brengen en om kolen en cokes als retourvracht mee terug te nemen. Bij het uitbreken van den Russisch-Duitschen oorlog is dit verkeer gedurende korten tijd onderbroken geweest, maar thans is het weer op gang gekomen. Het meerendeel bestaat uiteraard uit kleinere schepen van omstreeks 2000 BRT. Op de Oostzee werd een tijdlang de moeilijkheid ondervonden, dat geen voldoende retourvracht kon worden verkregen. Thans ligt de Oostzeevaart practisch geheel stil en wat de kustvaart betreft, deze geschiedt in convooi.

Intusschen lag toch reeds 375.000 ton d.w. opgelegd in de Oostzee. Ongeveer 170.000 ton hiervan bestond uit motorschepen, waarvoor men geen olie ter beschikking had. Opgelegd zijn 22 groote lijnschepen, 15 kleine vrachtschepen, 24 grootere en kleinere tankschepen en 6 passagierschepen, waarvan behooren 19 schepen aan het Broström Concern; 8 aan Nordstjernan, 8 aan Sveabolaget, 6 aan Transkoncernen en 6 aan Trelleborgs Ämfartygs Nya A.-B.³⁾

Gedurende deze periode begon zich een iets minder ongunstig aspect te openen voor de vaart op den Atlantischen Oceaan. In Februari gelukte het om voor enkele individueele gevallen toestemming te verkrijgen door het Skagerak te varen. Reeds eerder was het M.S. „Gullmaren” van Rederi A.-B. Transatlantic uit New-York in de maand December in Göteborg aangekomen, terwijl het zusterschip „Remmaren” was uitgevaren.

Begin Maart gelukte het, na minstens zeven maanden moeizaam onderhandelen, met de belligerenten tot een principieele overeenkomst te geraken. Overeengekomen werd, dat vijf schepen per maand van den Atlantischen Oceaan Göteborg zouden mogen binnenloopen, mits tevens vijf schepen zee kozen. Een van deze schepen zou dan naar Groot-Brittannië mogen varen en de overige naar de havens van Amerika en Japan. Over de lading zou in ieder afzonderlijk geval onderhandeld moeten worden. Begin April zijn na deze overeenkomst in Göteborg vanuit Zuid-Amerika de „Margaret Johnson”, de „Ecuador” en de „Remmaren” aangekomen. In denzelfden tijd is echter het eveneens op weg naar Zweden zijnde M.S. „Kexholm” het slachtoffer van den oorlog geworden. Nadien zijn nog enkele schepen in Göteborg binnengekomen, waaronder de „Gullmaren”, de „Remmaren” en de „Sveadrott”.

Het verlies aan tonnage sinds September 1939.

De verliezen in 1941 bedroegen tot 15 Maart zes sche-

²⁾ Cijfers ontleend aan: Sveriges Allmänna Sjöfartsförenings Tidskrift 1941 Häfte 1-3.

³⁾ Cijfers ontleend aan: Nautisk Tidskrift mars 1941.

pen met een totalen inhoud van 20.205 BRT. In totaal is de Zweedsche vloot zodoende van 1 September 1939 tot en met 15 Maart 1941 verminderd met 112 schepen met een inhoud van 260.129 BRT. Hiervan zijn 26 schepen met een inhoud van 46.924 BRT geconfiskeerd. Daarnaast zijn nog door andere oorzaken dan daden van oorlog 41 schepen met een inhoud van 23.667 ton verloren gegaan. Minstens 536 menschen zijn omgekomen. Verder zijn aan het buitenland verkocht minstens 14 schepen met een gezamenlijken inhoud van 5098 BRT.

In totaal werden dus afgevoerd 167 schepen, met 'n inhoud van 288.894 BRT. In dezelfde periode zijn aan de vloot toegevoegd 26 schepen, gebouwd op Zweedsche werven met een inhoud van 98.248 BRT. Tevens werden uit het buitenland verkregen 32 schepen met een inhoud van ongeveer 40.200 BRT, zoodat in het totaal 58 schepen met een inhoud van 138.448 BRT zijn toegevoegd, waardoor het netto-verlies der Zweedsche vloot sinds het uitbreken van den oorlog 109 schepen met een inhoud van 150.396 BRT bedroeg. Dit is ongeveer 9.3 pCt. van de tonnage van de vloot in 1939. Het netto-verlies in den vorigen oorlog bedroeg in het totaal 125.000 BRT, dit was 11 pCt. van de tonnage van 1914 ⁴⁾. Daar staat tegen-

over, dat de Zweedsche werven voor meer dan twee jaar volop voorzien zijn van werk voor de handelsvloot. Ook wil men overgaan tot den seriebouw van vrachtschepen, om de geleden verliezen in te halen. Dit zou gelijktijdig een verbetering van den voor den oorlog zeer ongunstigen leeftijdsopbouw der vloot meebrengen en is een reactie op het dalende aandeel der Zweedsche vloot in de vaart op en van Zweden.

Zweden bouwt voor de toekomst.

De moeilijkheden voor de reederijen zijn talrijk, de kosten en lasten van den oorlog drukken zwaar, de loon-toeslag in de gevarenzone en haar havens bedraagt 900 pCt., de effectiviteit der vloot is afgenomen, de evacuatie der havens was kostbaar, een deel der vloot is opgelegd, het contrabande-onderzoek brengt kosten mee, de extra-kosten voor het reddingswezen en de luchtbescherming aan boord van schepen zijn groot, de verzekeringspremies zijn hoog en de oorlogswinstbelasting (Krigskonjunk-

⁴⁾ Cijfers ontleend aan: Svensk Flagg, Nautisk Tidskrift en Sveriges Allmänna Sjöfartsförenings Tidskrift, tevens Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt.

MAANDCIJFERS.

Maandcijfers en weekcijfers betreffende den economischen toestand van Nederland.
(Centraal Bureau voor de Statistiek)

Omschrijving maandcijfers	Eenheid	1940							1941					
		Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Jan.	Febr.	Mrt.	Apr.	Mei	Juni
<i>Giroverkeer.</i>														
Nederlandsche Bank	f 1.000.000	948	1026	1282	1536	1804	1653	1549	1691	2672	1951	1883	1978	1835
Postcheque- en Girodienst	f 1.000.000	1220	1325	1365	1247	1447	1517	1394	1380	1345	1445	1435	1615	1437
<i>Rentestanden.</i>														
Wisseldisconto Nederl. Bank	%	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,93
Prolongatierente, A'dam ..	%		2,92 ²⁾	3,00	2,82	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,67	2,25
Callgeldnoteringen, ..	%	1,15	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,64	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
Rendement oblig. ¹⁾ ..	%	*	*	*	*	4,20	4,24	4,25	4,23	4,56	4,63	4,32	4,13	4,13
Hypotheekrente onroerende goederen	%	4,43	4,51	4,46	4,48	4,43	4,33	4,24	4,23	4,29	4,24	4,19	4,18	\$4,20
Hypotheekrente schepen ..	%	5,46	4,90	5,07	5,62	5,26	5,26	5,47	5,33	5,44	5,37	5,43	5,16	\$5,33
<i>Koersen van Aandelen.</i>														
Algemeen indexcijfer	1930 = 100	*	*	*	94,3	104,1	112,7	116,1	120,0	113,4	115,1	126,5	121,6	117,1
Nijverheid	1930 = 100	*	*	*	104,6	115,6	120,7	125,1	131,8	126,2	128,5	141,8	137,2	133,1
w.o. prod.middelen industr.	1930 = 100	*	*	*	99,3	109,6	113,1	118,0	126,2	120,8	123,0	134,3	130,3	127,1
cons. goederen industr.	1930 = 100	*	*	*	111,6	123,6	130,6	134,5	139,2	133,4	135,8	151,7	146,2	141,1
<i>Spaarbanken.</i>														
Rijkspostspaarbank, inlagen	f 1.000.000	5,07	9,06	10,26	8,96	10,02	9,68	7,52	8,04	8,64	8,74	7,99	10,86	9,25
Rijkspostspaarbank, terugbetalingen	f 1.000.000	32,01	36,78	30,43	19,51	27,59	34,68	27,13	20,86	18,75	13,91	17,62	13,04	9,50
Bijzondere spaarb., inlagen	f 1.000.000	8,11	10,81	11,88	10,09	12,09	13,25	9,14	13,24	11,16	11,37	11,15	15,44	\$11,05
Bijzondere spaarbanken, terugbetalingen	f 1.000.000	20,00	21,99	18,07	15,22	18,57	20,96	18,36	18,62	20,35	12,89	15,65	14,61	\$10,02
<i>Hypotheken. (nwe inschrijv.)⁴⁾</i>														
Totaal	f 1.000.000	15,81	29,25	22,72	25,13	34,86	34,67	38,26	22,29	22,06	23,34	32,63	38,72	\$24,37
w.v. op gebouwen	f 1.000.000	11,21	18,65	17,96	20,54	28,81	27,95	31,59	18,53	18,96	19,10	25,05	29,46	\$20,10
op landerijen	f 1.000.000	3,19	3,55	3,54	4,18	5,43	6,41	5,96	3,49	2,88	3,85	5,00	8,57	\$3,35
op schepen	f 1.000.000	1,41	7,05	1,22	0,41	0,52	0,31	0,71	0,27	0,22	0,38	2,58	0,69	\$0,92
<i>Werkloosheid.</i>														
Werkloosheidsd. (excl. landb.)	%	25,0	20,0	16,8	15,3	14,6	14,9	17,3	23,6	21,1	15,4	13,2	12,7	
Aantal werkl. einde maand ingeschr. bij Arbeidsbeurzen	f 1.000	232,3	190,3	157,2	142,7	150,8	143,2	253,1	265,9	183,0	119,5	108,9	106,8	
<i>Werkverruiming en werkloozenz.</i>														
Aantal tewerkgestelden bij werkverruiming	f 1.000	60,9	54,7	54,0	56,2	53,2	50,9	0,7	2,6	33,1	52,8	56,1	58,7	
<i>Opbrengst Loonbelasting</i>	f 1.000.000	—	—	—	—	—	—	—	0,05	7,74	11,03	10,81	10,55	13,29

Omschrijving weekcijfers.	Eenheid	1941														
		24/29 Mrt.	31 Mrt./5 April	7/12 April	14/19 April	21/26 April	28 April/3 Mei	5/10 Mei	12/17 Mei	19/24 Mei	26/31 Mei	2/7 Juni	9/14 Juni	16/21 Juni	23/28 Juni	30 Juni/5 Juli
Percentage werkloosheidsdagen (excl. landbouw) ..	%	\$ 14,5	—	\$ 13,7	—	\$ 13,5	*	\$ 12,9	—	—	\$ 12,5	—	\$ 11,7	—	\$ 11,3	—
Totaal aantal werkzoekenden ¹⁾ (einde van de week)	1.000	183	181	179	179	175	*	178	177	179	177	176	175	176	175	173
w.o. geheel werkloos (excl. werkverruiming)	1.000	119	116	113	112	108	*	113	112	111	108	108	106	107	105	103
Aantal personen geplaatst bij werkverruiming ²⁾	1.000	53	54	55	56	55	*	58	57	58	59	59	60	59	60	59
Aantal personen geplaatst in Duitsland ³⁾	1.000	107	108	109	110	111	*	114	115	116	117	118	119	121	122	123
Idem in Frankrijk ⁴⁾	1.000	11	12	14	15	16	*	18	20	21	21	21	21	21	21	21

\$ = voorloopig cijfer. * = onbekend. ¹⁾ Volgens opgave van De Ned. Bank. Berekend van 2 Staatsleeningen, 1 gemeenteleening, 1 provinciale leening, 2 industriële leeningen, 1 tramwegobligatie, 1 pandbrief. ²⁾ Hieronder niet begrepen enkele hypotheeken, waarvan de geldschieter niet bekend is. ³⁾ 15—31 Juli. ⁴⁾ Volgens opgave van het Rijksarbeidsbureau. ⁵⁾ Volgens opgave van het Bureau Loononderzoek van het Departement van Sociale Zaken. ⁶⁾ Onder aftrek van de teruggekeerden, voor zover bekend bij de organen der arbeidsbem. Gegevens van het Rijksarbeidsbureau.

turskatt) dreigt in haar provisorischen vorm de fictieve winst, ontstaan door het verlies van schepen, aan de ondernemingen te onttrekken.

De Duitsch-Russische oorlog maakt de toekomst nog onzekerder dan zij al was. Onder al deze groote en bijna ondragelijke moeilijkheden loopt de nieuwbouw ook zeker gevaar, maar desondanks bouwt men in Zweden tot op heden voor de toekomst. Schepen worden gebouwd, kanalen gegraven of uitgediept, havenemplantementen vergroot of gemoderniseerd.

In dit alles wordt een groote rol gespeeld door overheidsmaatregelen, welke wij in een volgend artikel hopen te behandelen. Het beeld van de nog komende oorlogsperiode is echter somber; reeds vele offers zijn gevraagd en nog vele zullen gevraagd worden. De gevolgen van het wegvallen van een deel van den internationalen handel zullen funest zijn, reeds nu wordt een zekere schaarschte merkbaar.

Dat men in Zweden niettemin dapper de situatie weet te aanvaarden, bewijzen de woorden van Landshövding Malte Jacobsson aan het eind van zijn rede op de Jaarvergadering der „Sveriges Allmänna Sjöfartsförening” in 1940: „De tonnage, die wij hebben gehad, om onzen goederenruil met andere landen te verzorgen, wordt vernietigd of langeslagen. Het is slechts de armoede, die ons allen overblijft, deze komt onverstoortbaar, maar de armoede is niet het ergste; wij kunnen haar dragen, mits wij haar kunnen dragen als vrije en onafhankelijke menschen in een vrij land”.

J. Ph. VAN OUWERKERK.

OVERHEIDSMATREGELEN OP ECONOMISCH GEBIED.

HANDEL EN NIJVERHEID.

Cyclostyle-apparaten. Met ingang van 22 Juli 1941 moeten alle producten, vervaardigd (ook voor eigen gebruik) op cyclostyle-apparaten en soortgelijke vermenigvuldigingsapparaten, hetzij een firmanaam of dergelijke aanduiding, hetzij een kennummer dragen. (E.V. 18/7/41, pag. 1053).

Goud en zilver. Goud en zilver zijn aangewezen als distributiegoederen in den zin van artikel 4 van de Distributiewet 1939. (E.V. 18/7/41, pag. 1053).

In- en uitvoermonopolie. Met ingang van 15 Juli is in werking getreden het „Monopoliebesluit Voedselvoorziening”, waarbij aan de bepalingen inzake de monopolisering van den in- en uitvoer van monopoliecrisisproducten een nieuwe grondslag wordt gegeven en de betreffende formaliteiten vereenvoudigd en geunificeerd worden. (E.V. 18/7/41, pag. 1052; Stct. No. 135).

Papier en carton. Voorschriften voor de fabricage alsmede voor de be- en verwerking van papier en carton. (E.V. 18/7/41, pag. 1053; Stct. No. 135).

Zeep. Onder de regelingen in verband met de Zeepbeschikking 1939 No. 1 vallen thans ook alle glycerine en zeepvervangende wasch- en reinigingsmiddelen. (E.V. 18/7/41, pag. 1053; Stct. No. 135).

GELD-, CREDIET- EN BANKVEZEN EN BELASTINGEN.

Betalingsverkeer met het buitenland. De afwikkeling van het betalingsverkeer met Slowakije geschiedt voortaan over clearingrekening via Berlijn. (E.V. 18/7/41, pag. 1052).

Omzetbelasting. Wijziging en aanvulling van het Besluit op de Omzetbelasting 1940. Hierbij zijn o.m. met ingang van 1 Juli 1941 de vrijstellingen voor grondstoffen komen te vervallen. Daartegenover is, met ingang van denzelfden datum, het algemeene tarief, geldende voor de levering van goederen en het verrichten van diensten, van 2½ pCt. verlaagd tot 2 pCt., terwijl voorts de leveringen door fabrikanten rechtstreeks aan verbruikers thans in het algemeen met 4 pCt. i.p.v. met 5 pCt. (oud tarief) belast zijn. (E.V. 4/7/41, pag. 974/75; V.B. No. 26).

Nadere voorschriften inzake de heffing van de omzetbelasting voor goederen, ten aanzien waarvan een wette-

lijk toelaatbare prijs is vastgesteld, in verband met de wijziging der tarieven van deze wet. (E. V. 11/7/41, pag. 1014).

VERKEER.

Goederenverkeer met het buitenland. Het goederenverkeer naar Noorwegen, Zweden en Denemarken via Sassnitz—Trelleborg is gestremd. Het geheele goederen- en postverkeer met en via de Vereenigde Sovjet-republieken is gestaakt. (E. V. 11/7/41, pag. 1016).

MAANDCIJFERS.

EMISSIES IN JULI 1941.

Provinciale en Gemeentelijke leeningen	f 1.600.000	
zijnde:		
Nederland		
Gemeente Hilversum	f 1.600.000 ¹⁾ 4 pCt. obl. à	
100 pCt.	f 600.000	
Industriele ondernemingen	f 900.000	
zijnde:		
Nederland		
Aandeelen:		
Amsterd. Droogdok Mij. N.V.	f 500.000 aand. ²⁾ à 125 pCt.	f 625.000
N.V. Fabriek van Electr. Apparaten v/h F. Hazemeyer & Co	f 250.000 aand. ²⁾ à 110 pCt.	f 275.000
		f 2.500.000

¹⁾ Dit bedrag maakt deel uit van een leening, groot f 2.650.000, waarvan reeds f 1.050.000 op emissievoorwaarden is geplaatst.

²⁾ Uitsluitend voor aandeelhouders, in de verhouding van resp. 1:3 en 1:5.

Emissies in 1941.

(In Gulden)

	Nieuw kapitaal:			Conversie:
	Obligatiën	Aandeelen	Totaal	
Jan.	500.000.000.-	—	500.000.000.-	—
Febr.	100.000.-	2.057.850.-	2.157.850.-	—
Mrt.	—	5.897.000.-	5.897.000.-	—
April.	—	4.210.250.-	4.210.250.-	—
Mei.	—	3.009.000.-	3.009.000.-	—
Juni.	—	1.142.700.-	1.142.700.-	—
Juli.	1.600.000.-	900.000.-	2.500.000.-	—
	501.700.000.-	17.216.800.-	518.916.800.-	—

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. (Disc. Wiss. 2½ 28 Juni '41	Lissabon	4 11 Aug. '37
Bk. (Bel. Bl. Eff. 3½ 28 Aug. '39	Londen	2 26 Oct. '39
(Vrsch. in RC 3½ 28 Aug. '39	Madrid	4 28 Nov. '38
Athene	N.-York F.R.B.	1 27 Aug. '37
Batavia	Oslo	4½ 21 Sept. '39
Belgrado	Parijs	1½ 17 Mrt. '41
Berlijn	Praag	3 1 Jan. '36
Boekarest	Pretoria	3½ 15 Mel. '33
Brussel	Rome	4½ 18 Mel. '36
Boedapest	Stockholm	3½ 17 Mel. '40
Calcutta	Tokio	3.5 21 Juli '41
Helsingfors	Warschau	4½ 18 Dec. '37
Kopenhagen	Zwit. Nat. Bk.	1½ 25 Nov. '36

¹⁾ 3% voor wissels, promessen en leeningen met een looptijd van meer dan 120 dagen.

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS

	Londen ¹⁾	N. York ²⁾	A'dam ³⁾	Londen ⁴⁾
5 Aug. 1941..	23½	—	5 Aug. 1941..	2125 168/—
6 " 1941..	23½	—	6 " 1941..	2125 168/—
7 " 1941..	23½	—	7 " 1941..	2125 168/—
8 " 1941..	23½	—	8 " 1941..	2125 168/—
9 " 1941..	23½	—	9 " 1941..	2125 168/—
11 " 1941..	23½	—	11 " 1941..	2125 168/—
12 Aug. 1940..	23½	34¾	12 Aug. 1940..	2105 168/—
23 Aug. 1939..	18½	37¾	23 Aug. 1939..	2110 148/6½

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.

KOERSEN VASTGESTELD DOOR HET NEDERLANDSCHE CLEARINGINSTITUUT. (met data van vaststelling)

Belga's	30.14	7 Aug. '40	Turksche	40
Zw. Francs	43.56	11 Oct. '40	Ponden	1.45½ 29 Dec. '39
Fr. Francs.	3.77	6 Mrt. '41	Lewa (Bulgarije)	2.30 25 Nov. '40
Lires	9.91	3 Juli '41	Pengoe (Hongarije)	41
Deensche Kr.	36.37	17 Febr. '41	(oude schuld)	36.52 20 Dec. '40
Noorsche Kr.	42.82	21 Dec. '40	Pengoe	40
Zweedsche Kr.	44.85	13 Aug. '40	(nwe. schuld)	45.89 20 Dec. '40
Finsche Mark	3.82	2 Juli '41	Zloty (Polen)	41
Dinar (Joego-Slavie)	—	—	(oude schuld)	35.00 28 Jan. '41
Dinar	—	—	(nwe. schuld)	37.68 11 Febr. '41
(nwe. schuld)	3.77	1 Juli '41	Lei	1.28 24 April '41
			Slow. Kr.	6.48 10 Juli '41

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

	N.-York	Brussel	Zürich	Stockh.	Helsinki
5 Aug. 1941	1.88 1/2	30.14	43.67	44.85 1/2	3.81 1/2
6 " 1941	1.88 1/2	30.14	43.67	44.85 1/2	3.81 1/2
7 " 1941	1.88 1/2	30.14	43.67	44.85 1/2	3.81 1/2
8 " 1941	1.88 1/2	30.14	43.67	44.85 1/2	3.81 1/2
9 " 1941	1.88 1/2	30.14	43.67	44.85 1/2	3.81 1/2
11 " 1941	1.88 1/2	30.14	43.67	44.85 1/2	3.81 1/2
Laagste d.w.	1.88 1/2	30.11	43.63	44.81	3.81
Hoogste d.w.	1.88 1/2	30.17	43.71	44.90	3.82
Muntpariteit	1.469	24.906	48.003	66.671	6.266

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en landen	Not. eenh.	4-9 Aug. '41		9 Aug. 1941	28 Juli-2 Aug. '41		2 Aug. 1941
		Laagste	Hoogste		Laagste	Hoogste	
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. £	16.95 1/2	17.13	17.04 1/2	16.95 1/2	17.13	17.04 1/2
Niet-Officieel:							
Alexandrië	P. p. £	97.50	97.56	97.50	97.50	97.50	97.50
Athene	Dr. p. £	—	—	—	—	—	—
Bangkok	Sh. p. £	—	—	—	—	—	—
Bombay	d. p. r.	17.96	17.96	17.96	17.96	17.96	17.96
Budapest	d. p. £	—	—	—	—	—	—
Hongkong	P. p. \$	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—
Istanbul	T£ p. £	—	—	—	—	—	—
Kobe	d. p. yen	—	—	—	14.25	—	—
Lissabon	Escu. p. £	99.80	100.20	100.—	99.80	100.20	100.—
Madrid	Pt. p. £	40.50	40.50	40.50	40.50	40.50	40.50
Montevideo	d. p. p.	—	—	—	—	—	—
Rio de Janeiro	d. p. mil.	—	—	—	—	—	—
Sjanghai	d. p. \$	3.03	3.12	3.03	3.09	3.25	3.09
Singapore	d. p. £	28.16	28.16	28.16	28.16	28.16	28.16

KOERSEN TE NEW-YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ per 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mh.)	Amsterdam (\$ p. f 100)
5 Aug. 1941	4.03 1/2	2.32	40.05	—
6 " 1941	4.03 1/2	2.34	40.05	—
7 " 1941	4.03 1/2	2.32	40.05	—
8 " 1941	4.03 1/2	2.34	40.05	—
9 " 1941	4.03 1/2	2.33	40.05	—
11 " 1941	4.03 1/2	2.34	40.05	—
12 Aug. 1940	3.97 1/2	—	40.03	—
Muntpariteit	4.86	3.90 1/2	23.81 1/2	40 1/2

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen	31 Juli 1941	7 Aug. 1941
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Nederlandsche Bank	—	—
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	f 536.645,38	f 187.157,07
Voorschotten op ultimo Juni 1941 aan de gemeenten verstrekt op aan haar uit te keeren hoofdsom der pers. bel., aand. in de hoofdsom der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting	—	—
Voorschotten aan Ned.-Indië ¹⁾	—	—
Idem voor Suriname ¹⁾	145.123.941,98	142.510.811,98
Idem aan Curaçao ¹⁾	7.193.870,24	7.193.870,24
Kasvord. wegens creditverstreking a. h. buitenland	319.788,71	265.902,28
Daggeldleeningen tegen onderpand	67.166.999,64	66.807.580,71
Saldo der postrek. van Rijks-comptabelen	—	—
Vordering op het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	73.689.258,76	80.058.090,40
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen ¹⁾	16.404.466,70	14.993.853,88
Verplichtingen		
Voorschot door de Ned. Bank ingevolge art. 16 van haar octrooi verstrekt	f 8.212.505,53	f 2.252.365,27
Voorschot door de Ned. Bank in reken.-cour. verstrekt	114.832,17	—
Schuld aan de Bank voor Ned. Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	131.204.000,—	135.077.000,—
Schatkistpromessen in omloop	1483.900.000,— ²⁾	1506.500.000,— ²⁾
Daggeldleeningen	—	—
Zilverbons in omloop	89.741.281,50	91.371.629,—
Schuld op ultimo Juni 1941 aan de gemeenten weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. grondb. e. d. gem. fonds. d. alsmede op de bel. en op de vermogensbelasting	—	—
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	27.423.742,99	23.571.713,66
Id. aan het Staatsbedr. der P. T. en T. ¹⁾	171.161.877,80	175.158.769,34
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹⁾	34.314.436,11	34.311.872,42
Id. aan div. instellingen ¹⁾	267.948.071,86	277.229.914,81

¹⁾ In rekg. crt. met 's Rijks Schatkist ²⁾ Rechtstreeks bij De Nederlandsche Bank f 35.000.000,— ³⁾ Idem f 57.000.000,—

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 11 Augustus 1941.

Activa.	
Binnenl. Wissels, Promessen, enz. (Hfdbank. f 68.500.000, Bijbank. " 50.875, Agentsch. " 70.000)	f 68.620.875
Papier op het Buitenland	f 405.966.648
AF: Verkocht maar voor de bank nog niet afgeleopen	—
Beleeningen incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand (Hfdbank. f 157.111.252 ¹⁾ , Bijbank. " 2.501.909, Agentsch. " 29.162.756)	f 188.775.917
Op Effecten enz.	f 188.615.656 ¹⁾
Op Goederen en Ceelen	f 160.261
Voorschotten aan het Rijk	15.000.000
Munt en muntmateriaal: Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 1.022.903.530
Zilveren munt, enz.	f 11.513.964
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	f 53.606.356
Gebouwen en meubelen der Bank	f 4.000.000
Diverse rekeningen	f 202.962.968
	f 1.973.350.258
Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000
Reservefonds	f 5.368.354
Bijzondere reserves	f 16.583.835
Pensioenfonds	f 11.742.049
Bankbiljetten in omloop	f 1.744.005.145
Banksignatiën in omloop	f 45.979
Rek.-Courant Van het Rijk	f —
Rek.-Courant Van anderen	f 172.832.902
Diverse rekeningen	f 2.771.994
	f 1.973.350.258
Beschikbaar metaalsaldo	f 270.884.362
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de bank gerechtigd is	f 677.210.904
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de bank ondergebracht	f 62.000.000

¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 55.341.825

Voorname posten in duizenden guldens.

Data	Gouden munt en muntmater.	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-hings-perc.
11 Aug. '41	1.022.904	1.744.005	172.878	270.884	53,4 %
4 " '41	1.022.565	1.739.298	171.542	273.396	54
28 Juli '41	1.022.585	1.704.983	173.308	286.751	55
6 Mei '40	1.160.287	1.158.613	255.183	607.042	83
Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-prom. rechstr.	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Div. reken. (act.)
11 Aug. '41	68.621	62.000	188.776	405.967	202.963
4 " '41	70.621	64.000	175.693	403.393	221.533
28 Juli '41	44.627	38.000	170.365	396.912	215.897
6 Mei '40	9.853	—	217.756	750	20.647

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, cheques en schatkistpapier	Beleeningen	
9 Aug. 1941	77,4	296,9	16.625,8	19,6	
31 Juli 1941	77,7	289,2	16.754,3	27,2	
23 " 1941	77,8	362,1	15.700,5	15,7	
15 " 1941	77,6	329,3	15.705,8	21,0	
23 Aug. 1939	77,0	27,2	8.140,0	22,2	
Data	Effecten	Diverse Activa	Circulatie	Rekg.-Cri.	Diverse Passiva
9 Aug. '41	12,6	1.694,8	15.819,5	2.162,0	423,2
31 Juli '41	12,2	1.877,3	16.030,6	2.242,8	439,3
23 " '41	16,1	1.575,4	14.933,8	2.114,2	405,2
15 " '41	26,9	1.836,1	15.156,3	2.132,1	406,9
23 Aug. '39	982,6	1.380,5	8.709,8	1.195,4	454,8

GEZAMENLIJKE STATEN VAN DE NATIONALE BANK VAN BELGIË EN VAN DE EMISSIEBANK TE BRUSSEL.
(in mill. francs)

Data	Goud, specie, deviezen en Reikskreditt-kassen	Credit a. h. particuliere bedrijfsleven	Credit aan Staat en openbare lichamen	Overheids-fondsen	Circulatie	Postcheque-ambt	Rekening Courant
31 Juli '41	29.653	573	15.457	1.876	41.484	3.530	1.917
24 " '41	29.343	583	15.331	1.846	40.985	3.507	1.984
16 " '41	29.073	561	15.777	1.685	40.773	3.495	2.198
10 " '41	28.992	548	15.239	1.690	40.745	3.500	1.597
3 " '41	29.109	570	14.931	1.680	40.446	3.541	1.681
8 Mei '40	23.606	5394	695	1.480	29.806	—	909