

Economisch-Statistische Berichten

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

27^E JAARGANG

WOENSDAG 14 JANUARI 1942

No. 1356

HOOFDREDACTEUR:
M. F. J. Cool (Rotterdam).

PLAATSVERVANGEND HOOFDREDACTEUR:
H. W. Lambers (Zwartewaal).

Redactie en Administratie: Pieter de Hoochweg 122, R'dam-W.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatsweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Abonnementsprijs voor het weekblad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20.85* 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.

BERICHT.

Aan abonné's van ons weekblad wordt beleefd verzocht hun abonnementsgeld voor het jaar 1942, ten bedrage van f 20.85 voor het binnenland en f 23.— voor het buitenland (voor boekhandelaren resp. f 16.35 en f 19.—) vóór 15 Februari a.s. te voldoen op girorekening no. 8408 of op onze rekening bij de heeren R. Mees & Zoonen, alhier. Na dien datum zullen wij over het betreffende bedrag, verhoogd met incassokosten, per kwitantie disponeeren.

M. C.

INHOUD:

	Blz.
De geldmarkt in 1941	24
De binnenvaart in Italië en de verbinding van de Po met de Adriatische Zee en den Donau door A. Giordano	26
Aanteekeningen.	
De omvang van het goederenvervoer	29
Boekbesprekingen.	
Europe's Trade; a Study of the Trade of European Countries with each other and with the Rest of the World, bespr. door J. Willems	30
Overheidsmaatregelen op economisch gebied	33
Maandcijfers.	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen	32
Statistieken.	
Bankdisconto's - Wisselkoersen - Bankstaten ..	33—34

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Op de *geldmarkt* blijft de situatie vrijwel onveranderd. De stijging der portefeuille „papier op het buitenland” houdt aan, en er is weinig reden om aan te nemen, dat de geleidelijke verruiming van de markt, die daaruit voortvloeide, niet in de naaste toekomst zou aanhouden. Dientengevolge blijft dan ook de schatkist in staat de benodigde middelen op de open markt op te nemen, en de agent kan weer de gewoonte aannemen om een, zij het voorloopig bescheiden, creditsaldo bij de centrale bank aan te houden.

De afgekondigde maatregel, volgens welke binnen korten tijd Indische waarden verwijderd moeten worden uit het onderpand van prolongaties, voorschotten en rekening-courant, kortom uit alle onderpanden voor credieten, zal tot gevolg hebben, dat dergelijke posten althans gedeeltelijk zullen moeten worden afgelost, voorzover de geldnemers niet in staat zijn ander onderpand te fourneeren. Hoewel het in dat verband moeilijk is voorspellingen te doen, verwacht men toch niet, dat de vermindering van de vraag naar beursleengeld uit dezen hoofde erg belangrijk zal zijn. De omvang der debetposities en prolongaties is trouwens in de laatste jaren voortdurend ingekrompen (nadat overigens bij het begin van den oorlog de situatie in dit opzicht ook reeds zeer geruststellend was), de dekking is meestal zeer ruim, en in zeer vele gevallen zal aanvulling met ander onderpand mogelijk blijken. Kan men reeds zeggen, dat thans de beursleengelden op de geldmarkt een weinig belangrijke plaats innemen, zoo kan eveneens geconstateerd worden, dat de wijziging, die als gevolg van den bedoelden maatregel te wachten is, ook niet groot zal zijn.

De *obligatiemarkt* was over het algemeen vrij gunstig gestemd. De koersschommelingen waren niet groot, maar de toon was vrij opgewekt. Meer en meer komen institutionele beleggers weer tot een zoo ruime kaspositie, dat zij naar beleggingen moeten omzien. Ceteris paribus lijkt dan ook een verdere verheffing van het koerspeil op de obligatiemarkt niet onmogelijk, hoewel de meeste beleggers nog terughoudend zijn, omdat het rendement-peil hen niet bijzonder bevredigt.

De *aandelenmarkt* heeft in de verslagweek evenmin veel wijziging vertoond. De boven aangeduide maatregel met betrekking tot Indische fondsen heeft op den eersten beursdag, waarop hij — onder beurs — bekend werd, een reactie teweeg gebracht, doch daarop is een herstel gevolgd, zoodat per saldo tot het eind van de week de invloed op het koerspeil veel geringer bleef dan men vrij algemeen had verwacht. Men had den indruk, dat op den eersten dag de „daghandel” in de wind was gegaan, en later, toen het verwachte aanbod van het publiek vooralsnog achterwege bleef, tot dekking der blancoposities is overgegaan.

DE GELDMARKT IN 1941.

Een medewerker uit bankkringen schrijft ons:

Bij beschouwing van de verschillende factoren, die de ontwikkeling van de geldmarkt in den loop van het jaar 1941 hebben beheerscht, zijn de meest in het oog loopende verschijnselen — deels als oorzaak deels als gevolg aan te merken — de navolgende:

1. Stijging van de portefeuille „papier op het buitenland” van de centrale bank.
2. Het verdwijnen van het rechtstreeks door de schatkist bij de circulatiebank ondergebrachte schatkistpapier.
3. De stijging van de biljettencirculatie.
4. De stijging van de vlottende schuld van het Rijk, ondanks de uitgifte van twee langlopende leeningen.
5. Een voortgezette daling van de debiteurenuitzetting der commercieele banken.
6. Stijging van het in de portefeuille der particuliere banken voorkomende gedeelte van het uitstaande schatkistpapier.
7. Toeneming van de aan de particuliere banken toe-
vertrouwde vreemde middelen.

Ad. 1. De portefeuille „papier op het buitenland”, die in het begin van het jaar rond f 15 miljoen beliep, en die tot begin Mei vrijwel op dat peil gehandhaafd bleef, is sedertdien gestadig gestegen, totdat aan het einde van het jaar een peil werd bereikt van rond f 930 miljoen. De aanwas van de portefeuille buitenlandsche wissels der centrale bank heeft een aanvang genomen kort na de opheffing van de clearing met Duitschland, en het gelijktijdig vervallen van de deviezen grens tusschen beide landen op 1 April van het verslagjaar. Terwijl voorheen het clearing-deficit, waarin het betalingsverkeer tusschen beide landen resulteerde, werd gefinancierd door de schatkist, werd van genoemd tijdstip af het actieve betalingsbalanssaldo door De Nederlandsche Bank overgenomen. Daarbij moet worden opgemerkt, dat het wegvallen van de deviezen grens tot gevolg had, dat niet alleen die betalingen, die vroeger over de clearing werden geleid, nu direct werden vereffend, maar dat alle betalingen, die niet voor verrekening over de clearing in aanmerking kwamen, nu ook konden worden getransfereerd. Geruimen tijd was de geblokkeerde marktenbelasting nog een belangrijke rem voor die vereffening, maar sedert 1 September is ook die rem wegevallen, zoodat sindsdien zonder bezwaar alle betalingen uit Duitschland naar Nederland konden plaats vinden, inclusief repatriëring van kapitaalsinvesteeringen. Maar reeds van 1 April af bereikte de omvang der betalingen uit Duitschland een noemenswaardig hooger niveau dan voorheen, omdat immers kapitaalsovermaking naar Nederland door Deutsche beleggers, die op vrij groote schaal hier obligatiën en aandelen verwierven, zonder bezwaar kon plaats vinden. Bij de beoordeeling van den omvang der stijging van de buitenlandsche wisselportefeuille der centrale bank, dient men dus te bedenken, dat de gronden van dien aanwas vele zijn; zoowel het handelsverkeer als het kapitaalverkeer hebben tot deze ontwikkeling bijgedragen.

In dit verband moet naast de portefeuille buitenlandsche wissels ook de post diverse rekeningen aan de debetzijde der centrale bankbalans in aanmerking worden genomen. Weliswaar is deze post een conglomeraat van verscheidene elementen, maar men kan toch aannemen, dat de mutaties voor een belangrijk deel het markensaldo, dat door De Nederlandsche Bank te Berlijn wordt onderhouden, betreffen. Zoo steeg deze post tusschen 1 April en 5 Mei (de eerste bankstaat, waarop een noemenswaardige stijging van de buitenlandsche wissels voorkwam) met rond f 100 miljoen, om daarna een bijna even snelle daling te vertoonen. Wanneer wij in verband hiermee de wijziging in de som van de beide genoemde balansposten samenrekenen, dan blijkt het jaar 1941 een stijging te hebben gebracht van f 945 miljoen.

Dit beteekent derhalve, dat uit dezen hoofde aan de

geldmarkt een bedrag van bijna een milliard is toegevoerd, hetgeen de conclusie rechtvaardigt, dat de situatie op de geldmarkt in dit jaar wel zeer verschillend zou zijn geweest, wanneer het financieele verkeer met Duitschland op de vroegere basis zou zijn gehandhaafd. Terwijl nu de schatkist — zij het dan ook pas tegen het einde van het jaar — in staat is geweest de financiering geheel los te maken van de centrale bank en de geldbehoefte volledig op de open markt te dekken, zou zonder de hier gereleveerde stijging der buitenlandsche wisselportefeuille het Rijk in steeds stijgende mate een beroep op de centrale bank hebben moeten doen.

Ad. 2. Uit het onder 1 gestelde blijkt reeds, dat de omstandigheid, dat de schatkist de financiering heeft kunnen losmaken van de centrale bank, uitsluitend te danken is aan de verruiming, die de geldmarkt onderging als gevolg van het overschot der betalingsbalans met Duitschland. Zonder dien factor zou, zooals gezegd, het beroep van de schatkist op De Nederlandsche Bank aanmerkelijk moeten zijn uitgebreid. Wanneer men althans aanneemt, dat de stijging der biljettencirculatie niet een factor is, die zich uitsluitend heeft voorgedaan als gevolg van de stijging der bij de centrale bank geaccumuleerde markensaldi. En dat moet men aannemen, omdat immers ook reeds in het vorige jaar een, zij het geringere, stijging van de circulatie was te constateren.

Aan het einde van 1940 was het bedrag aan direct bij De Nederlandsche Bank ondergebracht schatkistpapier, vermeerderd met het door de schatkist bij deze instelling opgenomen voorschot, rond f 260 miljoen groot. Op den laatsten weekstaat van het verslagjaar was dit bedrag f 18 miljoen, nadat het tevoren (na de storting op de staatsleening, die medio November plaats vond) geheel van de balans van De Nederlandsche Bank was verdwenen. Op den eersten weekstaat in het nieuwe jaar was het bedrag aan direct ondergebracht papier f 3 miljoen, het rentelooze voorschot was niet gebruikt, terwijl de schatkist een crediet-saldo onderhield van rond f 20 miljoen. In het licht van deze cijfers mag men dus stellen, dat tegen het einde van het jaar de schatkist geheel „vrij” was van de centrale bank.

Op het verloop van de financiering der schatkist door de centrale bank heeft de consolidatiepolitiek — op den duur gezien — weinig of geen invloed gehad. Weliswaar is telkens na de storting op de beide f 500 miljoen groote leeningen de afhankelijkheid van de schatkist sterk verminderd (in Februari was het laagtepunt van het direct ondergebrachte papier f 35 miljoen, maar daartegenover stond toen een vrijwel even groot creditsaldo; in November werd alles afgelost en werd een creditsaldo van rond f 45 miljoen gekweekt), maar afgezien van den tijdelijken invloed op de geldmarkt door de inkrimping der biljettencirculatie, de stijging der effectenbeleeringen en -voorschotten bij De Nederlandsche Bank, en de inkrimping der „saldi van anderen”, kan men de consolidatieoperaties toch wel buiten beschouwing laten, want al deze tijdelijke invloeden zijn telkens vrij spoedig weer gecompenseerd.

Ad 3. De biljettencirculatie, die in het vorige jaar was gestegen van f 1.120 miljoen tot f 1.550 miljoen, derhalve met ruim f 400 miljoen, is in het verslagjaar opgelopen tot f 2.116 miljoen, of wel met ruim f 550 miljoen. Bovendien is de omloop aan zilverbons van f 40 miljoen opgelopen tot f 110 miljoen. De omloop aan chartaal geld is dus in totaal f 630 miljoen gestegen.

De vraag, welke positie deze stijging van den biljetten-omloop inneemt onder de factoren, die de geldmarkt beïnvloeden, wordt te meer uiteenlopend beantwoord. Veelvuldig wordt de meening aangehangen, dat deze stijging een direct uitvloeisel is van de omvangrijke overheidsuitgaven. De voorstanders van deze opvatting komen dan tot de conclusie, dat het dus de credietbehoefte van de overheid is, die een primaire plaats inneemt, zoodat de geldmarkt alleen door die credietvraag wordt beïnvloed, en niet zelfstandig door de behoefte aan chartaal geld.

Anderen daarentegen zijn van meening, dat weliswaar de overheidsuitgaven, voor zoover niet gedekt door belastinginkomsten, tot vraag op de geldmarkt leiden (totdat periodiek consolidatie van een deel van die vraag op de kapitaalmarkt volgt), maar dat die factor op zichzelf slechts een zeer klein deel van de biljettenomloopstijging kan verklaren. Overige omstandigheden gelijk blijvend, aldus deze opvatting, zouden wel de overheidsuitgaven leiden tot stijging van den geldsomloop, doch slechts van den giralen geldsomloop. Indien en voor zoover die beide laatste factoren elkaar dekken, blijft de geldmarkt daaronder per saldo onbeïnvloed (omdat immers de crediet-schepping door de geldmarktfinanciering van de overheid weer aan de geldmarkt wordt toegevoerd). Wanneer nu de biljettenomloop stijgt in een mate, die niet gemotiveerd wordt door den invloed der overheidsuitgaven op de chartale koopkrachtsuitoefening, dan is dat een geheel op zichzelf staande factor, die een zelfstandigen invloed op de geldmarkt heeft en wel een verkrappende.

Hoewel het in deze niet mogelijk is een oordeel uit te spreken op grond van beschikbaar statistisch materiaal, lijkt toch de stelling niet te hout, dat de toeneming van den chartaalgeldsomloop sedert begin 1940 tot eind 1941 met rond f 1 milliard niet in overeenstemming is met de stijging der in chartaal geld uitgeoefende koopkracht, zooals men die zou verwachten op basis van de ontwikkeling van kleinhandelsprijsniveau gecombineerd met kleinhandelsrantsoeneering. Zelfs indien men de vermindering der werkloosheid in oogenschouw neemt, ligt toch de conclusie voor de hand, dat een noemenswaard gedeelte van de circulatiestijging toe te schrijven is aan „kasvorming”. Het hamsteren van bankpapier moet een zeer grooten omvang hebben aangenomen. Op grond van het vorenstaande zou men dus geneigd zijn te concluderen, dat de stijging van de biljettencirculatie slechts ten deele een secundaire factor is, en in zooverre dus niet aan te merken als de geldmarkt beïnvloedende factor, maar voor een ander deel — en waarschijnlijk een belangrijk deel — een primaire betekenis heeft, een zelfstandige factor dus, die geldmarktverkrappend heeft gewerkt, en die zich ook zou hebben voorgedaan, wanneer niet de omvangrijke geldvraag van de overheid zou hebben plaats gevonden.

Ad 4. Aan het einde van 1940 beliep het totale bedrag aan uitstaand schatkistpapier rond f 1.300 miljoen, aan zilverbons stonden uit f 40 miljoen, de overige vlottende schuld beliep f 360 miljoen, in totaal dus f 1.700 miljoen. Dit totaalcijfer bedroeg kort voor de storting op de eerste consolidatieleening van het jaar, de 4 pCt. leening 1941, medio Februari rond f 1.885 miljoen. Kort na de storting op deze leening was het cijfer teruggevoerd tot f 1.460 miljoen. Sedertdien is de vlottende schuld weer geleidelijk toegenomen, totdat kort voor de storting op de tweede consolidatieleening, de 3½ pCt. leening 1941, een totaal was bereikt van f 2.650 miljoen. Bij het einde van het verslagjaar beliep de totale vlottende schuld f 2.380 miljoen.

Het grootste deel van de vlottende schuld was steeds opgenomen in den vorm van schatkistpapier. Bij het begin van het jaar stond daarvan uit f 1.300 miljoen, dit cijfer daalde na de eerste consolidatieleening tot rond f 1 milliard, om daarna weer geleidelijk aan te zwellen tot het moment der aankondiging van de tweede consolidatieleening. Zoowel bij de eerste als de tweede consolidatieoperatie stopte de schatkist de plaatsing van papier op de markt vrijwel op het moment der emissieaankondiging, terwijl van dat moment af de financiering tijdelijk plaats vond door opnemng van callgeld. Zoo was kort voor de storting in Februari rond f 200 miljoen „call” opgenomen, en medio November was dit cijfer zelfs rond f 300 miljoen. Bij het einde van het jaar stond aan schatkistpapier uit 1.660 miljoen.

Het restant van de vlottende schuld staat buiten de eigenlijke geldmarktfinanciering. De uitgifte van zilver-

bons is een vorm van financiering, die niet alleen de geldmarkt niet verkraapt, doch die eerder verruimend werkt, in zooverre aldaar door bankpapier wordt gesubstitueerd. Terwijl ook de schuld aan P.T.T. en aan diverse Rijksinstellingen buiten de geldmarkt omgaat, in zooverre als men kan aannemen, dat de betrokken instellingen, bij gebreke van geldvraag door de schatkist, niet hetzelfde bedrag aan middelen, dat nu aan de schatkist wordt ter beschikking gesteld, op de geldmarkt zouden uitzetten.

Ad 5. Is blijkens vorenstaande cijfers de credietvraag van het Rijk ondanks de consolidatie van in totaal een milliard gulden per saldo nog noemenswaard gestegen, de credietbehoefte van het bedrijfsleven en van de beurs is in het verslagjaar verder teruggevoerd. Het totaalcijfer van handelsdebiteuren en voorschotten op prolongatie e.d. is bij de vier groote Nederlandsche banken en de Ned. Handel Mij. tezamen teruggevoerd met rond f 70 miljoen¹⁾. Deze daling is niet onderbroken geweest; telkens bij de uitgifte van een consolidatieleening steeg het cijfer der voorschotten tegen effectenonderpand. Doordat immers de maatstaven voor deelneming in een eventuele gedwongen leening ook groepen, die geen kapitaal beschikbaar hadden, noopten tot inschrijving, beteekende de consolidatieuitgifte voor een gedeelte niet overheveling van de financiering van geld- naar kapitaalmarkt, doch bleef de geldmarkt de financieringsbron, in dier voege dat inschrijvers voorschot moesten opnemen tegen onderpand der obligatiën om den inschrijvingsprijs te kunnen betalen. Zoo was het totaal der voorschotten tegen effecten van de vijf genoemde banken bij het begin van het verslagjaar ruim f 100 miljoen. Eind Maart was dit cijfer f 140 miljoen, ultimo September was het teruggevoerd tot f 72 miljoen, eind November was het weer tot f 92 miljoen gestegen. De krachtige daling van de vraag naar beurscrediet sedert ultimo Maart was mede toe te schrijven aan de gedwongen liquidatie van geldleeningen op onderpand van certificaten van Amerikaansche aandelen. Ware die maatregel niet getroffen, dan zou wellicht het totale cijfer aan effectenvoorschotten aan het einde van het jaar hooger zijn geweest dan aan het begin.

De oorzaken der vermindering van de commercieele credietvraag behoeven nauwelijks nadere toelichting. De verderschrijdende vermindering der goederenvoorraaden, de onmogelijkheid om afschrijvingen op duurzame productiemiddelen aan te wenden tot vervanging en vernieuwing, zijn de voornaamste factoren, die in dit verband genoemd kunnen worden. Het grootste deel van de uit dezen hoofde bij de betrokken ondernemingen zich accumulerende liquide middelen leidde tot stijging van de creditsaldi der banken, een ander gedeelte vloede toe aan bedrijven, die nog bankcredieten hadden opgenomen, en die aldus tot aflossing in staat waren.

Ad 6. Bij het begin van het jaar was van de f 1.305 miljoen uitstaand schatkistpapier f 617 miljoen, derhalve rond 47 pCt., in de portefeuilles der vijf genoemde groote banken opgenomen. Eind Augustus bezaten deze instellingen f 931 miljoen schatkistpapier van een totaal uitstaand bedrag ad f 1.745 miljoen, zoodat op dat tijdstip bijna 54 pCt. van het totaal in handen van deze banken was. Per ultimo November 1941¹⁾ waren de cijfers als volgt: uitstaand schatkistpapier: 1600 miljoen, in de portefeuille der bedoelde banken: 922 miljoen, of wel 58 pCt.

De oorzaak van de procentueele toeneming van het gedeelte schatkistpapier in handen der particuliere banken is deels te zoeken in de reeds hierboven gereleveerde geleidelijke vermindering van het bij de centrale bank ondergebrachte papier. Doordat de toeneming der buitenlandse wisselportefeuille aan de geldmarkt nieuwe middelen toevoerde (in ruimere mate dan noodig was om de stijging van de biljettencirculatie te kunnen dekken), kon een overheveling plaats vinden van schatkistpapier uit de

¹⁾ Bij deze vergelijking moesten de Bankbalanscijfers per ultimo November 1941 als basis worden genomen, die per ultimo December zijn nog niet bekend.

portefeuille der centrale abnk naar die der particuliere banken.

Overigens is natuurlijk het aandeel van de banken in de schatkistfinanciering in hooge mate mede afhankelijk van de ontwikkeling der usance in het bedrijfsleven terzake van de uitzetting der liquide middelen. Men kan die gelden bij de banken a deposito plaatsen, in welk geval dus de bank als tusschenstation dient voor de belegging dier middelen op de geldmarkt, derhalve in schatkistpapier (bij gebrek aan andere uitzettingsmogelijkheid), maar de bedrijven kunnen ook zelve schatkistpapier aankopen, in welk geval dus die financiering buiten het intermediair der banken verloopt. Beide wegen zijn in de practijk bewandeld, zoodat schatkistpapier in beide richtingen een débouché heeft gevonden.

Ad. 7. In aansluiting hieraan kan geconstateerd worden, dat de crediteurengelden, aan de banken toevertrouwd (inclusief termijndeposito's), ook in het verslagjaar weer zijn toegenomen. Bij de bovengemelde banken beliep het totaalcijfer der crediteuren bij het begin van het jaar f 935 miljoen, per ultimo November 1941 f 90 miljoen. De oorzaak van deze stijging dient voornamelijk gezocht te worden in dezelfde factoren, die onder 5° werden genoemd voor de vermindering der commercieele credietvraag. De toeneming van de creditsaldi der banken zou nog belangrijk grooter zijn geweest, wanneer de biljettenomloop een geringere expansie zou hebben vertoond.

Gezien den aard van den aanwas der creditsaldi kan men stellen, dat een belangrijk gedeelte dier saldi, althans voor het moment, geen giraalgeld vertegenwoordigen, of zoo men het anders wil uitdrukken, dat de omloopssnelheid van deze saldi zooveel kleiner is dan voorheen, dat de stijging der creditgelden geen evenredige toevoeging beteekent aan de giraalgeldcirculatie.

Resumeeren wij het vorenstaande, dan blijkt dat aan de vraagzijde op de geldmarkt feitelijk maar één factor van noemenswaarde beteekenis was, t.w. de geldvraag van de zijde van de schatkist. Aan de aanbodzijde was het deels de geldcreatie uit hoofde van de toeneming der buitenlandse wisselportefeuille bij de centrale bank, anderzijds die uit hoofde van de overheidsuitgaven, welke met de uitgifte van schatkistpapier werden gefinancierd, welke de situatie beheerschten, waarbij de uitbreiding van den biljettenomloop als negatieve (compenseerende) factor een rol speelde.

Dat de geldmarkt onder de combinatie der genoemde factoren per saldo ruimer werd, en noemenswaard ruimer zelfs, is toe te schrijven aan het feit, dat de stijging der buitenlandse wisselportefeuille de uitbreiding der biljettencirculatie vrij aanzienlijk overtrof. In overeenstemming met die ontwikkeling is de geldrente geleidelijk gedaald. In dat verband kan nog geconstateerd worden, dat van een „open geldmarkt” met vrije renteontwikkeling nauwelijks sprake was. De voornaamste geldvrager, de schatkist, fixeerde zelve steeds de tarieven voor het geplaatste schatkistpapier, en zorgde er voor, dat niet meer middelen van de geldmarkt werden gevraagd dan deze telkenmale kon fourneeren. Het restant van de behoefte werd bij de centrale bank gedekt. Terwijl vroeger de centrale bank „bankers bank” was, en bij een vraagsurplus op de geldmarkt de banken het deficit bij de centrale bank dekten, werd er nu bij voortduring voor gezorgd, dat de markt nimmer werd overtrokken, dat dus, behoudens enkele zeer tijdelijke uitzonderingen in het tijdvak van de storting op consolidatieleeningen, de banken nimmer terug behoefden te vallen op de centrale bank.

Kon aldus reeds de rentevorming worden gecontroleerd, nog duidelijker was dat het geval, doordat niet, zooals vroeger, het papier bij openbare inschrijving werd aangeboden, doch „over de toonbank” werd verkocht tegen door de schatkist zell bepaalde prijs. Volledigheidshalve volgen hieronder de tarieven, die in dit verband successievelijk hebben gegolden:

Looptijd	Tot 27 Febr.	Tot 26 Mei	Tot 1 Dec.	Van 1 Dec. tot einde v. h. jaar
3 maanden	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{16}$	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{3}{4}$
4 „	$2\frac{5}{16}$	$2\frac{1}{8}$	$1\frac{15}{16}$	$1\frac{13}{16}$
5 „	$2\frac{3}{8}$	$2\frac{3}{16}$	2	$1\frac{7}{8}$
6 „	$2\frac{7}{16}$	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{16}$	2
7 „	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{5}{16}$	$2\frac{3}{8}$	$2\frac{1}{16}$
8 „	$2\frac{5}{8}$	$2\frac{7}{16}$	$2\frac{3}{16}$	$2\frac{1}{8}$
9 „	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{5}{8}$	$2\frac{5}{16}$	$2\frac{1}{4}$
10 „	$2\frac{7}{8}$	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{7}{16}$	$2\frac{3}{8}$
11 „	3	$2\frac{7}{8}$	$2\frac{9}{16}$	$2\frac{1}{2}$
12 „	$3\frac{1}{16}$	3	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{11}{16}$

DE BINNENVAART IN ITALIË EN DE VERBINDING VAN DE PO MET DE ADRIATISCHE ZEE EN DEN DONAU.

De heer A. Giordano te Vittorio Veneto schrijft ons:

De vraagstukken van de binnenvaart en vooral dat van de verbinding van de Po met de Adriatische Zee en den Donau, trekken opnieuw de belangstelling in Italië. Dit is het gevolg van de openbaarmaking van de wet van 24 Augustus 1941 inzake de oprichting van het consortium voor het kanaal Milaan—Cremona—Pò en het bericht, dat de „Società Anonima Navigazione sul Po” een geregelden dienst heeft geopend voor de scheepvaart tusschen de haven van Bondeno (Ferrara) op de Po en Torreviscosa, de stad van de Italiaansche cellulose, terwijl men dezen dienst bovendien wil uitbreiden tot de havens van Mantua en Milaan eenerzijds en de havens van Triëst en Fiume anderzijds, teneinde de mogelijkheid te openen voor gecombineerd vervoer tusschen Noord-Italië en Zuid-Oost-Europa door gebruik te maken van het binnenlandsche kanalenet.

Alvorens nader in te gaan op de bijzonderheden van het vraagstuk, dient men in aanmerking te nemen, dat het idee van gecombineerde diensten van rivier- en zeevaart in Italië niet nieuw is. Reeds sedert jaren bestaan er namelijk geregelde diensten tusschen Genua, Napels en de havens van Sicilië en de haven van Rome op den Tiber met een combinatie van speciale stoom- en motorschepen, welke een vloot vormen van 4.351 bruto ton.

De Po en de andere waterwegen van Noord-Italië bezitten een niet minder belangrijke vloot van sleepboten en pramen. Het is daarom niet van belang ontbloeit de aandacht te vestigen op de pogingen, welke vooral in de omgeving van Milaan werden aangewend om den bouw van schepen, voorzien van gasmotoren voor houtskool (d.w.z. een brandstof, welke in Italië wordt geproduceerd), te bevorderen. Anderzijds heeft het goederenverkeer op het binnenlandsche scheepvaartnet vaak het verkeer van de belangrijkste zeehavens van Italië overvleugeld. Men vergete niet, dat deze resultaten werden verkregen, ondanks het feit, dat vroeger geen enkele ernstige poging werd aangewend, om de binnenvaart van Italië tot ontwikkeling te brengen. Tallooze commissies van technici hebben zich reeds vóór den oorlog 1914—1918 op last van de Italiaansche regeering met het vraagstuk bezig gehouden; vele suggesties werden geuit, maar geen enkele werd verwezenlijkt. De fascistische regeering heeft pas de laatste jaren het vraagstuk bestudeerd. Onder de auspiciën van de fascistische partij vond in 1939 te Ferrara een bijeenkomst plaats, waarop de binnenlandsche scheepvaart van Italië van alle zijden werd belicht. Als uitvloeisel van deze bijeenkomst werd het vraagstuk eveneens voorgelegd aan de corporatie voor het binnenlandsche verkeer, welke haar goedkeuring heeft gehecht aan een besluit, een eerste verbinding te water in Noord-Italië tot stand te brengen door den aanleg van een kanaal tusschen Milaan, de Po en Cremona, de Po tusschen de Adda en de Mincio te regulariseeren, en een handelshaven en een industriehaven in de stad

Milaan en een handelshaven te Cremona aan te leggen. In den Italiaanschen ministerraad, bij welken de kwestie aanhangig werd gemaakt, hebben de discussies hierover geleid tot een wet, welke ten doel had deze werken tot stand te brengen, een speciale organisatie op te richten voor hun aanleg en een tweede wet voor de uitvoering van deze werken, welke de totstandbrenging van een waterweg tusschen Milaan en de Adriatische Zee door de Po beoogden. Zoowel het besluit van de corporatie voor het binnenlandsch verkeer als de beslissing van de Italiaansche regeering brachten duidelijk tot uitdrukking, dat de waterweg tusschen Milaan en de Adriatische Zee, via de Po, slechts een deel van het project van het Italiaansche net van waterwegen is. Hieruit blijkt, dat Italië met belangstelling de ontwikkeling van de binnenvaart in de andere landen van Europa heeft gevolgd, eveneens uit een oogpunt van den weerslag, welken deze ontwikkeling op het Italiaansche verkeer zou kunnen hebben. Vandaar de overweging, of Italië zelf aan deze ontwikkeling kan deelnemen en het voorbehoud t.a.v. den waterweg Milaan—Po—Adriatische Zee, t.w. dat deze slechts het eerste gedeelte van een Italiaansch programma van waterwegen vormt.

Het verkeer tusschen Italië en Zuid-Oost-Europa.

Anderzijds zagen de zakenkringen in Noord-Italië zich voor het vraagstuk gesteld, rivier- en zeediensten in te richten tusschen de havens van de Po en de havens aan de Oostkust van de Adriatische Zee, in hoofdzaak om het hoofd te kunnen bieden aan de grootere eischen, die het verkeer tusschen Italië en Zuid-Oost-Europa stelt en aan het staken van de scheepvaartdiensten tusschen Italië en de Zwarte Zee. In dit opzicht is bijvoorbeeld de volgende statistiek van den buitenlandschen handel van Roemenië van belang.

Vervoer- middel	Uitvoer		Verschil	Invoer		Verschil
	1940	1939		1940	1939	
	(in millioen tonnen)			(in tonnen)		
Zwarte Zee ..	2.1	4.5	— 2.4	133.775	222.027	— 88.252
Spoorweg ..	1.140	1.130	+ 0.01	253.069	378.546	— 125.477
Donau	2.1	1.9	+ 0.2	134.936	139.345	— 4.409
Lucht	—	—	—	255	122	+ 133
	5.340	7.530	— 2.190	522.035	740.040	— 218.005

Hieruit blijkt, dat, ondanks den algemeenen achteruitgang van het Roemeensche verkeer, de Donau het eenige verkeersmiddel is, dat een verbetering te zien geeft. De ruimere exploitatie van den Donau als binnenwaterweg voor Centraal- en Zuid-Oost-Europa heeft de Italiaansche zakenkringen er toe gebracht zich voor het vraagstuk van de binnenvaart in de practijk te interesseeren. De „Azienda Generale Italiana Petroli” en de „Fiat” hebben eenigen tijd geleden de „Società Italiana per la Navigazione Danubiana” („SINDA”) gesticht, met een kapitaal van 10 millioen Lires. Deze maatschappij heeft reeds diensten ingesteld op den Donau met schepen, welke onder Italiaansche vlag varen. Anderzijds heeft een maatschappij voor de zeescheepvaart van het schiereiland een zeer gedetailleerde studie gemaakt van het vraagstuk van de transportkosten tusschen Italië en Zuid-Oost-Europa. Hierbij werd uitgegaan van de volgende routes:

- 1e. Milaan—Venetië—Postumia—Belgrado *per spoor*;
- 2e. Milaan—Venetië—Postumia—Sisek *per spoor* en Sisek—Belgrado *langs de rivier (Sau)*; en
- 3e. Milaan—Venetië *per spoor*, Venetië—Fiume *over zee*, Fiume—Sisek *per spoor* en Sisek—Belgrado *langs de rivier (Sau)*.

Uit deze studie blijkt bijvoorbeeld, dat de transportkosten van Milaan naar Belgrado voor 100 kg. machines en motoren bedragen:

Lire 82,84	voor de eerste route,
„ 64,93	„ „ tweede „ en
„ 60,47	„ „ derde „

De chef van den Provinciaal-Technischen Dienst van Milaan, Dr. Ing. Guido Lambertini, schrijft in een memorandum, samengesteld naar aanleiding van de binnenscheepvaart in Italië en de verbinding tusschen de Po, de Adriatische Zee en den Donau, dat de resultaten van bovenvermelde studie aantoonen, dat het practisch mogelijk is en voor het goederenverkeer tusschen Noord-Italië en Zuid-Oost-Europa van belang, van de binnenwaterwegen gebruik te maken, dat het noodzakelijk is de voltooiing van het net van de Po te versnellen en, tenslotte, de mogelijkheid te openen om de verbinding van het net van den Donau met de Po-vallei in overweging te nemen.

Vroegere plannen voor een scheepvaartweg binnendoor.

Dit vraagstuk is inderdaad niet eerst thans ontstaan. Reeds in 1900 was er sprake van den aanleg van een net van kanalen tusschen het Noorden en het Zuiden van de oude Oostenrijksch-Hongaarsche monarchie, dat als volgt was ontworpen: Triëst, Isonzo, de vallei van Prédil, Gail, Drau, het kanaal van Obdach, Mur, Schober, Enns en Donau. In het in 1905 te Milaan gehouden 10e congres van de permanente internationale congressen voor de binnenvaart, heeft Prof. Paladini, van het Politechnicum te Milaan, in een rapport over het vraagstuk van de binnenvaart in Italië, doen uitkomen, dat het idee van een Transalpijnsch net geen utopie was. Het vraagstuk van den aanleg van een scheepvaartverbinding binnendoor tusschen Boedapest en Fiume, werd in Hongarije in 1908 ter sprake gebracht, doch er kwam niets van. In 1928 kwam het vraagstuk opnieuw ter tafel. Ing. De Brai te Triëst heeft de voorbereidende werkzaamheden voor een ontwerp verricht, dat beoogt een binnenscheepvaartweg tot stand te brengen met een lengte van 2.050 km, welke als volgt zou loopen: Po, Kanaal van Littoral van Venetië, Isonzo, Frigido, kanaal om den Carso te passeeren, Fiumara de Lubljana, Sau en Donau. Dit ontwerp voorziet in den bouw van een tunnel van 30 km tusschen Vippacco en Nauporto, waardoor het mogelijk zal zijn het verschil in niveau tusschen de Adriatische Zee en het gebied van Lubljana te nivelleeren.

Het project De Brai—Lambertini.

Het is juist dit ontwerp, dat de aandacht trok van Ing. Lambertini in zijn bovenvermeld memorandum, waarvan het belang vanzelfsprekend lijkt, indien men rekening houdt met het feit, dat de president van de commissie voor de binnenvaart, de publicatie heeft gedoogd. Te dien aanzien schreef hij: „Het is het door Ing. De Brai uitgewerkte project, dat de voorkeur verdient, daar het de minste bouwmoeilijkheden biedt en de continuïteit van den binnenscheepvaartweg van de Po met het net van den Donau zou tot stand brengen.” Volgens Ing. Lambertini zou de grootste moeilijkheid bij de verwezenlijking van het project De Brai liggen in den tunnelbouw voor het oversteken van den Carso, vooral met het oog op den geheimzinnigen hydrographischen toestand van het gebied, die nog verrassingen zou kunnen opleveren. Hij is evenwel van meening, dat men wegens deze moeilijkheden niet van het plan mag afzien. Indien de tunnelbouw practisch niet zou slagen, zou men, volgens Ing. Lambertini, toch de mogelijkheid van regularisatie van de in het plan De Brai genoemde rivieren moeten bestudeeren, ten einde deze zoo noordelijk mogelijk bevaarbaar te maken, waarna men de twee tegenover elkaar liggende bergheellingen door een spoorlijn zou kunnen verbinden. Volgens de berekeningen van Ing. Lambertini, zou het verkeer op deze nieuwe verbindingroute minstens 4 millioen ton per jaar bedragen. Deze hoeveelheid is in het geheel niet overdreven, indien men rekening houdt met het feit, dat door de verbinding Donau—Adriatische Zee—Po, Italië in staat zal zijn, zijn olie langs de scheepvaartverbinding binnendoor in te voeren in plaats van per

spoor, en dat Italië thans reeds graan, hout, stookolie, enz. in Zuid-Oost-Europa koopt. Uitgaande van deze conclusie acht Ing. Lambertini het mogelijk, dat Italië jaarlijks de transportkosten, welke het voor zijn in- en uitvoer betaalt, met 300 miljoen Lires zou kunnen doen verminderen. Deze resultaten zouden stellig nog kunnen worden verbeterd, indien men er eveneens in zou slagen, hetgeen men in Italiaansche handelskringen wenscht, het buitenlandse transitoverkeer langs den nieuwen waterweg te ontwikkelen.

Zal men het project De Brai volgens de raadgevingen van Ing. Lambertini uitvoeren, of zal de aandacht van de belanghebbenden op de mogelijkheid van een andere oplossing vallen? Deze vraag valt bij den huidige stand van zaken moeilijk te beantwoorden. Eén ding is evenwel zeker, dat het idee van het organiseren van het vervoer tusschen Italië en Zuid-Oost-Europa langs den scheepvaartweg binnendoor, door de oprichting van den scheepvaartdienst tusschen Mantua en de Adriatische Zee geen hersenschim meer is; men kondigt inderdaad reeds aan, dat men doende is het instellen van cumulatieve tarieven te bestudeeren, ten einde langs dezen nieuwen verbindingsweg niet alleen het verkeer tusschen Noord-Italië en Zuid-Oost-Europa aan te trekken, doch ook dat tusschen Frankrijk en Zwitserland en Zuid-Oost-Europa. Dit zal te gemakkelijker vallen, door de belangstelling, welke Kroatië toont voor de ontwikkeling van zijn spoorwegnet als verbindingsweg tusschen West- en Oost-Europa.

Belangstelling in Duitsland.

Anderzijds mag men niet uit het oog verliezen, dat de kwestie van de verbinding van den Donau met de Adriatische Zee reeds een punt van bespreking heeft uitgemaakt, vooral te Weenen, waar, zooals het „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ in haar nummer 5/6 van Mei—Juni 1941, mededeelt, de „Südosteuropa-Gesellschaft“ heeft doen uitkomen, dat, daar de verbindingen tusschen den Donau en de Middellandsche Zee op het oogenblik ondergeschikt zijn aan het transito. door den Bosporus en de Dardanellen, zoodra de verbinding Donau—Adriatische Zee tot stand zal zijn gekomen, een nieuw tijdvak zal worden ingeluid voor de verbindingen van den Donau met de Middellandsche Zee. Bovendien heeft men in de door het betrokken Deutsche tijdschrift hierover gepubliceerde aantekening opgemerkt, dat de afstand tusschen Weenen en de Zwarte Zee 2.456 km bedraagt en die tusschen Weenen en de Adriatische Zee ten hoogste 550 km.

Uit de in Italië, naar aanleiding van den aanleg van een waterweg binnendoor ter verbinding van den Donau met de Adriatische Zee, gepubliceerde verslagen, uit de besprekingen, welke te Weenen plaats vonden, evenals uit de aantekening in het „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ blijkt, dat de meeningen in Italië en Duitschland overeenstemmen, hetgeen bevorderlijk zou kunnen zijn voor de verwezenlijking van het betreffende plan.

Het vraagstuk van de verbinding van den Donau met de Adriatische Zee wordt in Italië inderdaad van groot belang geacht, voorzover het de ontwikkeling van de economische betrekkingen tusschen Italië en Duitschland betreft, vooral ten aanzien van de bijdrage, welke de nieuwe scheepvaartweg zou kunnen leveren voor de oplossing van het transportvraagstuk tusschen Italië en Duitschland, waarvoor men gedacht had aan den aanleg van nieuwe spoorwegverbindingen door de Alpen. Anderzijds mag men niet uit het oog verliezen, dat de nieuwe economische orde vooral zal berusten op de samenwerking tusschen Europa en Afrika, welke in de eerste plaats zal streven naar de ontwikkeling van de natuurlijke bronnen in het zwarte werelddeel, en in de tweede plaats naar de ontwikkeling van de Afrikaansche markten als afzetgebied voor de industriële productie van Europa. De verbinding tusschen Europa en Afrika loopt rechtstreeks door Italië en bijgevolg wordt in Italië de verbetering van

de verbindingswegen tusschen Duitschland en Italië, door den aanleg van een waterweg binnendoor tusschen den Donau en de Adriatische Zee, van het grootste belang geacht met het oog op de toekomstige samenwerking tusschen Europa en Afrika. Professor Obst van de Universiteit te Breslau heeft naar aanleiding van de vraagstukken betreffende de groote Afrikaansche verbindingen in het tijdschrift „Der deutsche Baumeister“ een artikel gepubliceerd, waarin hij de noodzakelijkheid aantoont deze kwestie op te lossen, in de eerste plaats door den aanleg van twee spoorlijnen: één tusschen Algerië en de Nijl en één tusschen Sirte en het gebied van het Tsjaadmeer, d.w.z. tusschen Lybië en West-Afrika. Het spreekt vanzelf, dat deze lijn naar Europa slechts zal kunnen worden uitgebreid via het verbindingnet van het schiereiland Italië. Vandaar het belang van de verbetering van de verbindingswegen tusschen dit net en het Deutsche Rijk in het bijzonder.

De Hongaarsche belangen.

Het vraagstuk van de verbinding van den Donau met de Adriatische Zee wordt in Italië echter niet uitsluitend beschouwd uit een oogpunt van Italiaansch-Duitsche belangen. Men moet inderdaad eveneens rekening houden met de Hongaarsche uitgangsweg naar de zee. Hongarije heeft weliswaar in zekere mate dit vraagstuk geregeld door het instellen van een directen scheepvaartdienst tusschen Boedapest en de overzeesche landen, terwijl door de instelling van het koninkrijk Kroatië en de ontwikkeling van de economische samenwerking tusschen Italië en Kroatië eveneens de basis werd gelegd voor het hervatten van het Hongaarsche verkeer door Fiume en door Triëst, doch van de directe scheepvaartverbindingen tusschen Boedapest en de overzeesche landen wordt voor het verkeer van de haven van Sulina (in den winter ontoegankelijk voor de scheepvaart) gebruik gemaakt en voor het transitoverkeer van de Dardanellen, hetgeen een belasting voor de scheepvaart beteekent. De spoorwegen hebben aan den anderen kant steeds een beperkte vervoersmogelijkheid. Bijgevolg is de mogelijkheid voor Hongarije om zijn rivierbooten tot Fiume of Triëst te doen varen van enorme beteekenis, vooral met het oog op de toeneming van het grondgebied en van de bevolking van Hongarije, een toeneming, welke voorbestemd schijnt om zich te weerspiegelen in den buitenlandschen handel van Hongarije.

De Zwitserse belangen.

Dit is echter niet alles. Het vraagstuk van den waterweg binnendoor tusschen den Donau en de Adriatische Zee wordt in Italië ook van een oogpunt van de Zwitserse belangen uit beschouwd, aangezien het net van de Italiaansche binnenvaart zou moeten uitmonden in de haven van Locarno aan het Lago Maggiore. Er is dan ook inderdaad een aanvang gemaakt met besprekingen dien-aangaande tusschen Italië en Zwitserland. Zwitserland heeft in de laatste maanden zoowel zijn in- als zijn verkoopen op de markten van Zuid-Oost-Europa vergroot, terwijl belangrijke handelsverdragen werden geteekend, laatstelijk te Boedapest en te Ankara tusschen Zwitserland en Hongarije en tusschen Zwitserland en Turkije. Naar de meening van Italië zou Zwitserland er ook na den oorlog belang bij hebben dezen handel te handhaven en om deze reden zou het er belang bij hebben de meest directe verbindingen tusschen het Eedgenootschap en den Balkan te ontwikkelen. Deze verbindingen loopen juist door Italië. Zooals reeds vermeld, bestudeert de „S.A. Navigazione sul Po“ het vraagstuk van het instellen van directe tarieven Zwitserland—Kroatië, Zwitserland—Bulgarije, Zwitserland—Turkije via Mantua en Fiume of Triëst. De verzendingen tusschen Zwitserland en Zuid-Oost-Europa zijn op het oogenblik bij doorvoer aan verschillende douane tarieven onderworpen,

terwijl Zwitserland, zoodra de haven van Locarno aan het Lago Maggiore met den Donau zal zijn verbonden, naar den Balkan kan uitvoeren en van den Balkan kan invoeren zonder zijn handel bloot te stellen aan het tijdverlies bij doorvoer over de verschillende politieke grenzen. Anderzijds meent men, dat Zwitserland door de totstandkoming van dezen nieuwen scheepvaartweg in staat zal zijn ten minste 40 pCt. op de transportkosten, welke op zijn buitenlandschen handel rusten, te besparen. Dit te meer, waar het Italiaansche ontwerp eveneens voorziet in den aanleg van een waterweg binnendoor naar de haven van Genua. De kwestie werd reeds ter sprake gebracht door de politici van de voornaamste Italiaansche haven, en men heeft zelfs rekening gehouden met den aanleg van een kabelweg tusschen de haven van Genua en de vlakte van Arquata Scrivia, indien het doorboren van de Apennijnen ten behoeve van den aanleg van een kanaal naar Genua niet mogelijk zou blijken.

De verbinding Noordzee—Middellandsche Zee door een overlandsche waterweg.

Het spreekt vanzelf, dat men evenmin mag vergeten, dat de aanleg van een kanaal tusschen den Donau en de Adriatische Zee, zoodra het Rijn—Main—Donau kanaal voltooid zal zijn, eveneens het scheppen van een directe verbinding tusschen de Noordzee en de Middellandsche Zee zou beteekenen. Dit zou van groote beteekenis kunnen zijn voor de transporten tusschen Europa en de landen aan de andere zijde van het Suez-kanaal, daar door den nieuwen binnenwaterweg de route over den Atlantischen Oceaan en door de Straat van Gibraltar (ruim 2000 km) voor de goederen, afkomstig uit België, Nederland, Duitschland en de Scandinavische landen en bestemd voor Oost-Afrika, Indië, enz. zou kunnen worden vermeden.

Bijgevolg dient men even stil te staan bij het idee van een verbond tusschen de betrokken landen waarbij men, ter verwezenlijking van dit plan, zou kunnen besluiten een onderzoek in te stellen, dat het voorbereiden van een uitgewerkt project zou beoogen. Dit idee, dat in verschillende Italiaansche kringen gepropageerd wordt, kan in de naaste toekomst verwezenlijkt worden.

AANTEEKENINGEN.

DE OMVANG VAN HET GOEDERENVERVOER.

Mededeeling Nr. 13 van de Afdeling Handels- en Verkeersstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek bevat een nieuwe schatting van den omvang van het goederenvervoer in Nederland in het jaar 1939. Zoowel de uitkomsten van deze schatting, als de hierbij gebezigde methodes bevatten eenige interessante gezichtspunten.

Het gebied, waarop de schatting betrekking heeft, valt uiteen in het zuiver binnenlandsche vervoer en het totale vervoer (binnenlandsch vervoer inclusief in- en uitvoer en doorvoer met overlading).

In discussies over dit onderwerp baseerde men zich tot nu toe gewoonlijk op cijfers, ontleend aan de algemeene beschouwingen van het Voorloopig Verslag over de Wijziging en Aanvulling van de Wet van 29 November 1935 tot verlaging van de openbare uitgaven, zoomede regeling van de intrekking der Wet van 5 Mei 1933 (Handelingen 1938—'39, No. 531). Volgens deze cijfers bedroeg het binnenlandsche goederenvervoer 63.5 miljoen ton, waarvan 31.9 miljoen ton (50.2 pCt.) voor het vervoer te water, 13.4 miljoen ton (21.1 pCt.) voor het vervoer per rail en 18.2 miljoen ton (28.7 pCt.) voor het vervoer op den weg. Voor het totale vervoer werden de volgende cijfers genoemd: watervervoer 84.2 miljoen ton (68.3 pCt.), railvervoer 20.1 miljoen ton (16.3 pCt.) en wegvervoer 19 miljoen ton (15.4 pCt.). Van verschillende zijden is

echter reeds lang de juistheid van deze cijfers in twijfel getrokken, welke twijfel door de nieuwe schatting van het C.B.S. wordt bevestigd.

Zuiver binnenlandsch vervoer.

De in 1939 door de *wilde binnenvaart* vervoerde goederen-hoeveelheid bedroeg 11.5 miljoen ton, waarbij geen rekening is gehouden met het zgn. „Rijnvaartlek”, waardoor een deel van dit vervoer aan de statistische waarnemingen is ontsnapt: Dit gedeelte is voor 1939 op 500.000 ton gesteld, zoodat het totaal vervoer door de wilde binnenvaart op 12 miljoen ton wordt gesteld.

Van het vervoer door de *beurtvaart* is voor 1934 door Dr. Hanrath een schatting gemaakt, waarbij voor ieder bevrachtingsdistrict een jaartonnage is bepaald (= som der producten van het geëxploiteerde laadvermogen en het aantal reizen per schip). Op grond van dit jaartonnage is voor 1939 het vervoer door de beurtvaart geschat op rond 5 miljoen ton.

Het vervoer te water van *suikerbieten en fabrieksaard-appelen* bedroeg in 1939 naar schatting 1.200.000 ton, waarvan ongeveer 200.000 ton door middel van de wilde binnenvaart werd vervoerd. Voor het campagnevervoer kan dus ongeveer 1 miljoen ton worden aangenomen.

De omvang van de *vaste relatievevaart*, het *eigen vervoer* en de *tankvaart* is bepaald door uit te gaan van de deelen van de binnenvloot, die hieraan deelnemen (ongeveer 688.000 ton op 1 Januari 1939). Dit bedrag is vermenigvuldigd met de gemiddelde vaarfrequentie dezer schepen, waarvoor 20 reizen per jaar is aangenomen en die is vastgesteld op grond van een aantal uitgegeven vaste-relatieboekjes. Op deze wijze komt men tot een totaal vervoer van 14 miljoen ton. Het vervoer te water bedroeg dus in totaal 32 miljoen ton.

Het binnenlandsche goederenvervoer door de *N.V. Nederlandsche Spoorwegen* bedroeg in 1939 (incl. zegelzendingen en stukgoederenvervoer tegen eenheidsprijs) 10.7 miljoen ton, terwijl de tramwegen 1.6 miljoen ton vervoerden. Het binnenlandsche goederenvervoer per rail kan dus op 12.3 miljoen ton worden gesteld.

Ten aanzien van het vervoer *langs den weg* heeft het C.B.S. een geheel nieuwe methode van schatting gebruikt, die is gebaseerd op het verkeer langs de Rijkswegen. Voor het verkeer op deze wegen is in de eerste plaats per voertuigsoort het aantal stukskilometers geschat door de gemiddelde frequentie per soort voertuig (ontleend aan de Verkeerstellingen) te vermenigvuldigen met de gezamenlijke lengte in kilometers van de Rijkswegen. Uitgaande van deze cijfers is een schatting van het vervoer gemaakt, door het aantal stukskilometers per voertuigsoort te vermenigvuldigen met het gemiddelde laadvermogen en de mate van belading, en te deelen door den gemiddelden reisafstand. Het gemiddelde laadvermogen is voor vrachtauto's berekend op 2.830 kg, voor vrachtauto's met aanhangwagen op 7.000 kg, voor tractors op 2.000 kg. en voor driewielers op 500 kg. De gemiddelde belading van vrachtauto's, vrachtauto's met aanhangwagen, tractors met oplegger en bespannen voertuigen, is becijferd op resp. 41 pCt., 48 pCt., 45 pCt. en 43 pCt., terwijl voor de gemiddelde reisafstand van deze voertuigen resp. 84, 136, 142 en 30 km. is aangenomen. Aldus is het vervoer op de Rijkswegen in 1939 geschat op 5.9 miljoen ton. Neemt men nu aan, dat het vervoer op de overige wegen even groot is geweest, dan komt men tot een totaal vervoer langs den weg van 11.8 miljoen ton.

Van het *totale binnenlandsche vervoer* kwam in 1939 dus 32 miljoen ton (58.0 pCt.) voor rekening van het water, 12.3 miljoen ton (22.1 pCt.) voor de rail en 11 miljoen ton (19.9 pCt.) voor den weg.

Binnenlandsch en internationaal vervoer.

Neemt men het grensoverschrijdend vervoer mede in aanmerking, dan had het totale goederenvervoer in 1939

een omvang van 103.4 miljoen ton, waarvan 73.4 miljoen ton (71.0 pCt.) te water, 18.2 miljoen ton (17.6 pCt.) per rail en 11.8 miljoen ton (11.4 pCt.) langs den weg.

Deze cijfers wijken inderdaad niet onaanzienlijk af van vroegere schattingen. Zij bewijzen, dat de volgorde van belangrijkheid in Nederland voor het goederenvervoer is: 1) vervoer te water, 2) vervoer per rail, 3) vervoer langs den weg.

HYPOTHEEKHOUDERS EN BRANDVERZEKERING.

Rectificatie. — In het artikel van den heer P. D. A. van Lith onder bovenstaanden titel in E.-S.B. van 31 December 1941 staat op pag. 753, 1e kolom resp. den 15den en 16den en den 23sten en 24sten regel van onderen: „in guldens”. Op deze plaatsen moet staan: „in procenten”. Door een misverstand is deze correctie niet van de schrijversproef overgenomen. M. C.

BOEKBESPREKING.

Europe's Trade; A study of the Trade of European Countries with each other and with the Rest of the World. League of Nations; Geneva 1941. (116 blz., prijs 5/- of \$ 1.25).

Daar het steeds spaarzamer beschikbaar komen van gegevens inzake den buitenlandschen handel der verschillende landen de publicatie van het bekende „Review of World Trade” onmogelijk maakte, werd door de economische afdeling van den Volkenbond besloten een speciale studie het licht te doen zien, betreffende den Europeesch handel vóór het uitbreken van dezen oorlog. Als nadere objecten werden hierbij, blijkens het woord vooraf, gesteld: het aandeel en de beteekenis van Europa in den wereldhandel; de wederzijdsche afhankelijkheid van de Europeesche en de overige markten; het belang van den zgn. imperialen handel (hierbij wordt bedoeld op de bijzondere handelsbetrekkingen, die veelal tusschen staatsrechtelijk verbonden Europeesch territorium en overzeesch gebiedsdeel zijn ontstaan) voor Europa; en tenslotte de onderlinge afhankelijkheid, zoowel op handels- als algemeen economisch gebied, der verschillende landen van dit werelddeel.

Wie van deze doelstelling kennis neemt, zal ongetwijfeld, nu een groot aantal problemen, vooral ook economische, verbonden aan de steeds meer op den voorgrond tredende idee van een Europeesch gemeenebest, thans onze aandacht vraagt, deze publicatie bij uitstek en actueel en welkom achten. Deze uitgave is eens te meer een bewijs van den nuttigen arbeid, die door deze, nog in leven gebleven, Volkenbondinstelling wordt gepresteerd. Haar economisch-statistische verzamelwerken of speciale studies hebben bij den research-werker op dit gebied een zeer goeden naam, een waardeering, welke, bij nadere kennis-making, ook stellig deze publicatie zal gelden. In overzichtelijken, zoowel als gedetailleerden, vorm worden ons hier tal van belangwekkende gegevens en beschouwingen verstrekt inzake de veelvuldige en ingewikkelde handelsbetrekkingen van, met, en in Europa, zooals die voor het uitbreken van dezen huidige oorlog bestonden.

Het bereiken van het hierboven genoemde doel van deze studie is zeker geen eenvoudige opgave. Alleen reeds het begrip „Europa's handel vóór den oorlog”, jaat, wat den tijd betreft, zooveel mogelijkheden van nadere bepaling open, die elk voor zich een geheel ander beeld van de situatie kunnen geven, dat een keuze van de periode, in het bijzonder van een bepaald jaar of eenige jaren, waarover men de gegevens wil verzamelen en bewerken, reeds een wetenschappelijk niet eenvoudige taak is. Het resultaat in deze studie is, dat de gegevens en beschouwingen veelal op het jaar 1935 betrekking hebben. Een keuze, welke in de inleiding wordt verantwoord met de woorden: „a fairly representative year in a period of transition”. Een wel wat erg

beknopte weergave van een oplossing, die ongetwijfeld uitgebreide analyses over een ruime periode heeft geleverd. Wij willen aannemen, dat een afdoende motivering van deze oplossing — ofschoon in de publicatie niet weergegeven — wel aanwezig zal zijn.

Deze keuze van het jaar 1935 als voornaamste statistische basisjaar wil evenwel niet zeggen, dat men aan de talloze en ingrijpende veranderingen, die zich in het internationale ruilverkeer gedurende de periode tusschen twee wereldoorlogen en in het bijzonder in de dertiger jaren hebben voltrokken, is voorbij gegaan. Niet alleen worden vaak in de overzichten ook gegevens voor andere jaren (1925, 1928, 1938) als vergelijkend feitenmateriaal weergegeven, maar er is een speciale samenvatting inzake tendenzen gedurende de dertiger jaren in dit werk opgenomen. Wij zijn geneigd, deze beschouwingen, gebaseerd op feitenmateriaal, dat grotendeels in overzichtelijken vorm mede wordt afgedrukt, tot de meest te waardeeren gedeelten van dit werk te rekenen, en zulks geldt o.i. zeker voor het heden. Immers, indien er één terrein is, waar zich de overgang van individualistische tot geleide economie tot dusver in tal van aspecten heeft kenbaar gemaakt, dan is, of was, dit wel op het gebied van het internationale goederen- en betalingsverkeer. Werden niet de eerste verschijnselen, en de daardoor gebleken tegenstellingen tusschen oud en nieuw, die op dezen overgang wezen, vaak met de woorden protectionisme contra vrijhandel aangeduid? Bedoelt men met het begrip economische politiek niet vaak slechts een uitbreiding van het oudere woord handelspolitiek? Juist waar het in bovengenoemde paragrafen om aspecten van een overgangsstadium gaat is het ongetwijfeld zeer moeilijk om uit de vele, vaak tegenstrijdige, experimenten en maatregelen, in naam van de regeling van het economisch leven (of ook wel in naam van bestrijding van crisis of verhooging van welvaart) op het gebied van den buitenlandschen handel toegepast, de essentiële factoren naar voren te brengen. Afgezien nog van een beoordeeling, of men hier met blijvende, overgangs-, of reeds afgedane aspecten van de geleide economie te doen heeft. Bovendien werd, zooals terecht ook in dit overzicht wordt opgemerkt, de economische geaardheid van dit gebeuren de laatste jaren hoe langer hoe meer vermengd met, of zelfs verdrongen door, factoren van internationaal-politiek en strategisch karakter. De wensch om de structuur, en de veranderingen hierin, van deze bewogen periode op handelspolitiek gebied in een eenvoudig beeld of een enkele strakke ontwikkelingslijn te zien weergegeven, moet dan ook door den aard van het beschrevene onvervulbaar worden geacht.

In het betrokken hoofdstuk worden vele tendenzen, die elkaar soms wederzijds beïnvloed hebben, naar voren gebracht in veelal begrijpelijk en geordend verband, waarmee naar wij meenen het gestelde doel zooveel mogelijk benaderd wordt. Voor menig probleem wordt hier ophelderende informatie verschaft, die een waardevol hulpmiddel bij een poging tot oplossing kan zijn.

Dat met deze publicatie een wijd en gevarieerd terrein van het economisch leven wordt bestreken, blijkt al uit de belangrijke plaats in, en de groote verbondenheid met, den wereldhandel van het hier geanalyseerde goederenverkeer. Meer dan de helft van den wereldhandel (d.w.z. van het totaal van de in- en uitvoerbedragen van alle landen) komt voor rekening van Europa, waarbij van dit deel resp. 46 en 36 pCt. uit invoer uit en uitvoer naar andere werelddeelen bestaat.

Deze intensieve betrekkingen met de buitenwereld worden behalve uit de bevolkings- en economische structuur ook voor een deel verklaard uit den zgn. imperialen handel. Buitendien is deze laatste factor in de afgelopen periode nog in invloed toegenomen, daar één der tendenzen in de afgelopen periode tot een versteviging en uitbreiding van deze relaties heeft

geleid. Men denke hierbij aan de Ottawa-conferentie in 1932, met het gevolg, dat de daar naar voren gekomen beginselen ook buiten Groot-Brittannië in verschillende vormen en mate zijn toegepast. Het is des te merkwaardiger, dat in dit werk wel de vele factoren rond en betreffende dit begrip worden behandeld, maar dat het feit van het houden van deze conferentie nergens wordt vermeld. In dit verband moeten wij ook wijzen op een aspect van den Europeeschen handel, dat in deze publicatie vrijwel niet wordt behandeld. Het leek ons zeer belangwekkend eens eenig inzicht te hebben in den invloed van het feit, dat Europa nog voor een belangrijk deel der wereld als handelsbemiddelaar optreedt, welke functie met vrij omvangrijke goederenbewegingen naar en van de verschillende centrale markten gepaard gaat. Ook voor den inter-Europeeschen handel is deze factor, zij het in veel mindere mate, aanwezig. Een behandeling van dit voor de goederen- en dienstenbalansen van Europa en haar afzonderlijke landen toch o.i. vrij belangrijke verschijnsel, zou in het, overigens breede, kader van deze studie zeer welkom zijn geweest, al is het mogelijk, dat het voorhanden zijnde statistisch materiaal hiervoor ontoereikend was.

Van de vele aspecten, die in het bijzonder in het, vrij beknopte, deel betreffende de structuurveranderingen worden behandeld, willen wij er hier nog één naar voren brengen, vanwege de bredere strekking van het daar geteekende verschijnsel. Er wordt hier gewezen op de sociale aspecten van de combinatie van handelspolitiek met agrarische politiek door verschillende industrielanden. Als resultaat van de gevoerde politiek nam veelal de import van goedkope massa-voedingsmiddelen, zooals bijv. granen, af, terwijl daarentegen de invoer van voedings- en genotmiddelen van hoogere en duurere kwaliteiten toenam. Het gevolg was (wij laten hier de wel wat scherpe formulering van het Volkenbondsoverzicht volgen), dat: „The poor suffered; those able to purchase a mixed diet gained”.

Bezien wij nu het quantitative gedeelte van deze studie, dat het grootste deel van de publicatie inneemt. Bij het teekenen van een structuurbeeld van de interne en externe handelsrelaties van Europa, doet zich reeds dadelijk de moeilijkheid voor, dat het begrip Europa niet meer dan een samenbundeling vormt van talrijke geheel verschillend geaarde landen en gebieden. Deze veelvormigheid — die wij, behalve climatologisch-geografisch bepaald, ook als een aspect van de oude en hoogere Europeesche cultuur willen zien — brengt bij elke beschouwing op economisch gebied het gevaar mee, dat men spoedig of in een onjuiste generalisatie of in een onoverzichtelijke detaillering vervalt en door een enkele verandering in de combinatie van verschillende factoren een geheel ander beeld krijgt. Zoo geeft bijvoorbeeld het al of niet combineren van Groot-Brittannië, met zijn uitgebreide en wijdvertakte handelsrelaties met zijn Imperium en de geheele wereld, met continentaal Europa twee geheel afwijkende beelden van den Europeeschen handel. In deze publicatie zijn eenerzijds de Britsche eilanden wel in het totaal van den Europeeschen handel opgenomen, maar ook wordt, door een genoegzame splitsing der gegevens, de mogelijkheid geboden, zich een beeld van den handel van continentaal Europa afzonderlijk te vormen. Bovendien worden uitvoerige beschouwingen gewijd aan den zgn. imperialen handel zoowel met het Britsche Imperium als met de overige gebieden, wier staatsrechtelijke grenzen in en buiten Europa liggen. Hierbij vallen o.a. de Nederlandsche overzeesche gewesten op door hun zeer gelijkmatig aandeel in den Europeeschen invoer (in 1928, 1935 en 1938 steeds 9 pCt.), maar vrij variabel percentage in den Europeeschen export (in de hiervoor genoemde jaren resp. 8, 3 en 7 pCt.). Hierin komt o.i. het verschijnsel tot uiting, wat in meer of mindere mate ook voor de andere koloniale gebieden geldt, dat de invoer

uit deze overzeesche gewesten hoofdzakelijk economisch-structureel bepaald is, terwijl de uitvoer daarheen een belangrijk historisch-traditioneel element droeg. Deze uitvoerfunctie, welke grootendeels in het leveren- van industriele voortbrengselen bestaat, kan thans ook door zich ontwikkelende of reeds belangrijke andere overzeesche industrielanden worden overgenomen.

Ook de Sovjet-Unie wordt afwisselend wel of niet in de beschouwingen en cijfers opgenomen. Wegens het autarke karakter van dit gebied en zijn dienovereenkomstig naar verhouding geringen buitenlandschen handel, maakt dit echter voor het totale beeld zeer weinig uit.

In het algemeen krijgt men wel den indruk, dat men zich bij deze studie zeer weinig aan oppervlakkige generalisatie heeft bezondigd, nochtans zonder dat hierbij de overzichtelijkheid in het gedrang is gekomen.

Bij de analyses is tevens — en o.i. methodisch zeer terecht — onderscheid gemaakt tusschen de overwegend industriele en de hoofdzakelijk agrarische landen. Daar Europa, zooals hier wordt opgemerkt, „the world's workshop” is, of liever was, maakt de buitenlandsche handel van de tien overwegend industriele landen het grootste deel van Europa's in- (1935: 83 pCt.) en uitvoer (1935: 82 pCt.) uit. Voor hen, die op grond van een helaas diep ingeburgerde verkeerde voorstelling aangaande Nederland's economische structuur nog mochten twijfelen aan de plaats van Nederland bij deze indeeling, zij vermeld, dat ons land, zooals vanzelf spreekt, bij deze tien industrielanden is ondergebracht.

Teneinde met onderling vergelijkbare en te combineren grootheden te werken, is veelal de analyse in waarde-cijfers (Dollars of Ponden Sterling) weergegeven. Dit heeft naar wij meenen echter een bezwaar, nl., dat, daar in den Europeeschen handel, meer dan bij enig ander gebied, de industriele eindproducten een overwegende plaats innemen, de invloed van de prijzen wel eens wat te zeer ten gunste van de Europeesche waarde-cijfers uitvalt. Zooals bekend, zijn nl. de variaties in de prijsbeweging in het algemeen sterker bij grondstoffen en halffabrikaten, dan voor de industriele eindproducten. De eerste worden hoofdzakelijk bepaald door de vraag en aanbodverhoudingen op de wereldmarkt; zij zijn, vooral de laatste jaren, om een uitdrukking uit het bekende boek van Alfred M. Bingham „Man's estate” te gebruiken, overgeleverd „to the mercies of the world market”. De industriele eindproducten, met een op korteren termijn te varieeren aanbod, die gewoonlijk op een groot aantal, elkaar onderling weinig beïnvloedende, markten worden verhandeld, zijn naar hun prijs voornamelijk gebonden door den gecompliceerderden en meer beheerschten aanbodprijs. Zoo is bij het hier behandelde onderwerp bijvoorbeeld het aandeel van Europa in de totale waarde van den wereldhandel, op grond van dezen factor, gedurende de eerste depressiejaren na 1929 gestegen, terwijl deze verhouding overigens opmerkelijk stabiel is.

Belangwekkende beschouwingen worden gewijd aan den inter-Europeeschen buitenlandschen handel, welke resp. meer dan 54 en 64 pCt. van den totalen in- en uitvoer der Europeesche landen uitmaakt. In deze analyses komt duidelijk het samengaan van een hooge industriele ontwikkeling met een omvangrijken buitenlandschen handel tot uitdrukking. In een inleidend overzicht tot deze studies wordt er op gewezen, dat deze analyse „brings out in a very striking manner the extent to which industry breeds trade”. Deze gevolgtrekking komt ons niet geheel juist voor en naar wij meenen is het juist van een wisselwerking tusschen industrie en handel te spreken in plaats van hier een eenzijdig causaal verband te veronderstellen. Het vraagstuk, welke van deze beide takken van economische werkzaamheid een beslissende vestigingsfactor voor het ontstaan van de andere is geweest, wordt hierbij dan nog buiten beschouwing gelaten.

Weinig in overeenstemming met een vrij gangbare

veronderstelling, nl. dat de economische complementariteit in Europa die van de agrarische gebieden met de industriele centra zou zijn, is de conclusie in dit werk, dat, indien er van een onderlinge afhankelijkheid der Europeesche landen sprake is, deze relatie in de eerste plaats tusschen de industrielanden onderling verreweg het belangrijkste is. Hoe belangrijk deze constatering met het oog op de huidige en toekomstige Europeesche economische politiek is, zal door ieder, die met deze vraagstukken te maken heeft, wel worden beseft. Wat bijv. als een der doelen van deze politiek gesteld zou kunnen worden: één Europeesche industrie, waarvan de verschillende en verspreide deelen elkaars aanvulling vormen, blijkt hier reeds in beginsel aanwezig, ongetwijfeld een gunstige uitzondering op verschillende andere doelstellingen der economische politiek.

Voorts wordt een zeer instructief met feiten- en cijfermateriaal geïllustreerde verhandeling over de financiering van Europa's invoersurplus gegeven, alsmede inzake de

verschillende vraagstukken en veranderingen, die hiernede verband houden. Belangwekkend is in dit hoofdstuk de conclusie, dat de wijzigingen in de handels- en monetaire politiek van vrijwel alle landen niet beschouwd kunnen worden als de primaire oorzaak van de verstoring van den internationalen handel. Deze primaire oorzaak, zegt deze studie, is een erfenis van den eersten wereldoorlog in deze eeuw. Men mag hopen, dat na het huidige wereldconflict niet, als na de Napoleontische wereldberoeringen, zal gelden: alles vergeten en niets geleerd; en zulks zeker niet met betrekking tot bovenstaande conclusie.

Hierna worden nog uitvoerige analyses gegeven van de handelsbalansen der verschillende Europeesche landen en de onderlinge relaties tusschen deze. Wij citeeren hier de inleiding tot deze beschouwingen in den slotzin van het voorafgaande, meer algemeene, hoofdstuk:

„In Europe more than elsewhere, the attempts of countries to attain greater independence in their foreign commercial relations have only brought to light how much

MAANDCIJFERS.

INDEXCIJFERS VAN NEDERLANDSCHE AANDEELLEN (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	Consumptie- goederen industrieën	Nijverheid	Banken	Scheepvaart- ondernemingen	Petroleum	Internationale fondsen ¹⁾	Suiker	Rubber	Tabak	Thee	Indische ondernemingen ²⁾	Algemeen index- cijfer ³⁾	Amerik. fondsen
	(29)	(22)	(51)	(6)	(6)	(1)	(5)	(5)	(7)	(4)	(5)	(29)	(100)	(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
1941	140	154	146	91	139	72	74	75	192	75	101	110	129	—
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	53.5
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
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	112.7	69.8
Dec. „	118.0	134.5	125.1	85.1	134.2	71.4	62.3	77.9	182.4	69.7	93.9	105.4	116.1	69.7
Jan. '41	126.2	139.2	131.8	85.9	134.1	70.8	61.8	77.6	186.2	70.6	93.4	106.4	120.0	69.7
Febr. „	120.8	133.4	126.2	84.1	125.3	62.0	56.7	69.6	169.9	64.9	89.4	97.6	113.4	63.4
Mrt. „	123.0	135.8	128.5	82.1	125.6	60.0	56.8	69.9	174.0	64.9	90.7	99.0	115.1	63.8
April „	134.3	151.7	141.8	87.1	133.7	70.6	68.8	78.9	189.3	75.3	100.7	109.5	126.5	57.1
Mei „	130.2	146.2	137.1	88.3	128.6	64.7	67.6	74.5	181.3	72.4	100.1	105.2	121.6	—
Juni „	127.1	141.1	133.1	85.5	124.8	—	66.9	68.1	169.4	70.4	97.3	99.0	117.1	—
Juli „	136.9	150.2	142.8	87.7	133.7	65.8	74.8	72.5	186.2	76.0	99.1	106.4	125.6	—
Aug. „	147.0	160.3	152.7	92.2	144.9	71.2	79.2	75.4	195.2	77.9	100.2	110.9	133.6	—
Sept. „	154.1	170.7	161.3	96.3	156.3	84.1	89.1	81.4	218.2	85.2	106.0	122.1	143.0	—
Oct. „	150.2	166.8	157.4	96.3	154.7	84.1	84.5	82.0	218.2	85.1	112.0	123.5	141.1	—
Nov. „	161.4	176.6	167.9	99.6	161.9	89.5	90.3	85.3	229.5	89.3	121.2	130.4	149.9	—
Dec. „	163.6	177.9	169.8	103.4	139.6	76.0	91.3	67.9	186.5	72.3	103.3	105.5	142.8	—

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 petroleumtaandeel 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.

countries depend economically upon each other".

Tenslotte volgt een uitgebreid hoofdstuk over den Euro-peesch handel in bepaalde producten. Hier worden behalve waardecijfers ook gewichtsgegevens verstrekt, waardoor een gemakkelijke vergelijking, van den Euro-peesch handel in een product met de wereldmarkt-positie voor den research-werker mogelijk is.

Het werk besluit met een uitgebreid statistisch aan-hangsel, als documentatie van en aanvulling op de voor-gaande beschouwingen.

Bovenstaande uitvoerige bespreking van dit werk — waarbij niettemin een zoo beperkt mogelijke keuze werd gedaan uit het vele interessante materiaal in deze pu-blicatie — is ongetwijfeld een bewijs, dat de bescheiden wensch in de inleiding van den heer A. Loveday, „Director of the Economic, Financial and Transit Department”, dat dit deel „may not be without interest and signifi-cance today” en, dat „it may be of value, it is hoped, in the future”, wat het eerste deel betreft ruimschoots in vervulling is gegaan en, dat naar wij meenen, het tweede ook geen vrome wensch behoeft te zijn. J. WILLEMS.

OVERHEIDSMAATREGELEN OP ECONOMISCH GEBIED.

LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING.

Groententeelt. Bepaling inzake de veilingplicht voor telers van pastinaken. Regeling inzake de voordeel van groenten in komkommerskassen; slechts onder bepaalde voorwaarden kan ontheffing van deze verplichting worden verleend. (E.V. 19/12/41, pag. 1892; Stct. No. 245).

Melkproducten. Beperking van den handel in melksuiker.

Regeling van de verpakking van smeerkaas en korst-looze kaas. (E.V. 12/12/41, pag. 1862; Stct. No. 236).

Nederlandsche Landstand. Nadere bepalingen inzake de organisatie en bevoegdheden van den Nederlandschen Landstand. (E.V. 12/12/41, pag. 1860; Stct. No. 236).

Scheuren van grasland. Regeling waarbij het mogelijk wordt een voorschot op de in uitzicht gestelde scheur-premie te verleen. (E.V. 19/12/41, pag. 1891).

Slachtvee. Nadere bepalingen met betrekking tot de organisatie van de verplichte rundveeleveringen na 1 December 1941. (E.V. 19/12/41, pag. 1892).

Uienteelt. Ten aanzien van de regelingen van overheids-wege worden voortaan uien gerekend tot de tuinbouw-gewassen te behooren. Teelt, aflevering en verkoop vallen dus onder de Groenten- en Fruitcentrale. (E.V. 19/12/41, pag. 1892).

Verduurzamen van visch. Als gevolg van den geringen aanvoer van visch, schaal- en schelpdieren wordt het noodzakelijk geacht in verband met de grootere vraag, ook voor verduurzaamde visscherijproducten, het ver-duurzamen van deze artikelen aan een vergunning te binden, die onder bepaalde beperkingen en voorwaarden kan worden verleend. (E.V. 19/12/41, pag. 1894).

Vezelbindtouw. Regeling van de toewijzing van vezel-bindtouw voor graanmaaiers. Als basis van de toewijzing zal worden aangenomen: de hoeveelheid ingeleverd oud touw, en de oppervlakte van den oogst 1941, voorzoover deze voor machinaal maaien in aanmerking zou komen. (E.V. 12/12/41, pag. 1864).

Voedselvoorziening. Bepalingen inzake inrichtingen of werktuigen of deelen daarvan, die van belang zijn voor de voedselvoorziening en zich bevinden in industrieele bedrijven, en niet, nog niet, of niet meer in het betref-fende bedrijf worden gebruikt. Dit reservemateriaal wordt onder contrôle van het Rijksbureau V.V.O. geplaatst en valt niet onder de verschrottingsplicht voor ijzer en staal. (E.V. 12/12/41, pag. 1861; Stct. No. 236).

Vroege aardappelen en groenten. Regeling inzake het verleen van vergunning voor de teelt van groenten en/of vroege aardappelen met nacultuur van groenten,

aan bij de Landbouw-Crisis-Organisaties van hun provincie aangesloten pluimveehouders en landbouwers-wier bedrijf niet grooter is dan 5 hectare. (E.V. 19/12/41, pag. 1892).

GELD-, CREDIET- EN BANKWEZEN EN BELASTINGEN.

Accijns gedestilleerd en houtgeest. Besluit betreffende wijziging (verhoging) van den accijns op gedestilleerd en houtgeest. (E.V. 12/12/41, pag. 1863; Stct. No. 240).

Nadere mededeeling inzake de verhoging van den accijns op gedestilleerd en houtgeest met betrekking tot het bedrag der verhoging en de regeling van de navordering ten aanzien van hoeveelheden in het vrije verkeer voorhanden, alsmede inzake doorberekening van den accijns. (E.V. 19/12/41, pag. 1895; 24/12/41, pag. 1924).

Bank- en credietwezen. Besluit waarbij het geheele bank- en credietwezen onder algemeen toezicht van en de reguleering door den Secretaris-Generaal voor Bij-zondere Economische Zaken wordt gebracht. (E. V. 24/12/41, pag. 1922; V.B. No. 50).

Deviezenverkeer. Nadere mededeeling inzake de te ver-richten formaliteiten bij het aanvragen van vergunning van het Deviezeninstituut tot storting in de clearing ter vereffening van goederenimporten. (E.V. 19/12/41, pag. 1891).

Intrekking van Deviezenbesluit I zooals dit op 12 November 1940 is gewijzigd.

Mededeeling van De Nederlandsche Bank, dat zij het platina, ingevolge de Deviezenwetgeving aan haar aan-geboden, thans wensch aan te koopen. (E. V. 24/12/41, pag. 1922; V.B. No. 51).

Wijnbelasting. Besluit inzake de heffing van een bij-zondere belasting op ingevoerden of hier te lande ver-vaardigde mousseerende druiven- of vruchtenwijn. (E.V. 12/12/41, pag. 1863; Stct. No. 240).

Nadere mededeelingen inzake de bijzondere wijnbe-lasting met betrekking tot de hoogte van de belasting en de regeling van de navordering. (E.V. 19/12/41, pag. 1893; Stct. No. 244):

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Ned. (Disc. Wiss. 2½)	28 Juni '41	Lissabon	4	31 Mrt. '41
Bk. (Bel. B.Eff. 3½)	28 Aug. '39	Londen	2	26 Oct. '39
(Vrsch.in RC 3½)	28 Aug. '39	Madrid	4	28 Nov. '38
Athene	5 21 Juli '41	N.-York F.R.B.	1	27 Aug. '37
Batavia	3 14 Jan. '37	Oslo	4½	21 Sept. '39
Belgrado	5 1 Febr. '35	Parijs	1½	17 Mrt. '41
Berlijn	3½ 9 Apr. '40	Praag	3	1 Jan. '36
Bokarest	3 12 Sept. '40	Pretoria	3½	15 Mei '33
Brussel	2½ 25 Jan. '40	Rome	4½	18 Mei '36
Boedapest	3 22 Oct. '40	Stockholm	3½	17 Mei '40
Calcutta	3 28 Nov. '35	Tokio	3.5	21 Juli '41
Helsingfors	4 3 Dec. '34	Warschau	4½	18 Dec. '37
Kopenhagen	4 15 Oct. '40	Zwits. Nat. Bk.	1½	25 Nov. '36

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

ZILVERPRIJS.

Londen ¹)		N. York ²)		A'dam ³)		Londen ⁴)	
7 Jan. 1942	23½/₈	—	7 Jan. 1942	2125	168/—	—	—
8 „ 1942	23½/₈	—	8 „ 1942	2125	168/—	—	—
9 „ 1942	23½/₈	—	9 „ 1942	2125	168/—	—	—
10 „ 1942	23½/₈	—	10 „ 1942	2125	168/—	—	—
12 „ 1942	23½/₈	—	12 „ 1942	2125	168/—	—	—
13 „ 1942	23½/₈	—	13 „ 1942	2125	168/—	—	—
14 Jan. 1931	—	34¾	14 Jan. 1941	2125	168/—	—	—
23 Aug. 1939	18½/₈	37¾	23 Aug. 1939	2110	148/6½	—	—

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

KOERSEN VASTGESTELD DOOR HET NEDERLANDS(H) CLEARINGINSTITUUT.

(met data van vaststelling)	
Belga's	30.14 7 Aug. '40
Zw. Francs.	43.56 11 Oct. '40
Fr. Francs	3.77 6 Mrt. '41
Lires	9.91 3 Juli '41
Deensche Kr.	36.37 17 Febr. '41
Noorsche Kr.	42.82 21 Dec. '40
Zweedsche Kr.	44.85 13 Aug. '40
Finsche Mark	3.82 2 Juli '41
Dinar (Joego-Slavië)	(oude schuld) 3.43 16 Aug. '40
Dinar (nwe. schuld)	3.77 1 Juli '41
Turksche Ponden	1.45½ 29 Dec. '39
Lewa (Bulgarije)	2.30 25 Nov. '40
Pengoe (Hongarije)	(oude schuld) 36.52 20 Dec. '40
Pengoe (nwe. schuld)	45.89 20 Dec. '40
Zloty (Polen)	(oude schuld) 35.00 28 Jan. '41
(nwe. schuld)	37.68 11 Febr. '41
Lei	1.28 24 April '41
Slow. Kr.	6.48 10 Juni '39
Drachmen (Griekenland)	1.26 8 Oct. '41
Kuna	3.77 29 Oct. '41

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

	N.-York	Brussel	Zürich	Stockh.	Helsinki
7 Jan. 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
8 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
9 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
10 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
12 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
13 " 1942	—	30.14	43.67	44.85½	—
Laagste d.w.	—	30.11	43.63	44.81	—
Hoogste d.w.	—	30.17	43.71	44.90	—
Muntpariteit	1.469	24.906	48.003	66.671	6.266

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en landen	Not. eenh.	7-12 Jan. '42 Laagste	12 Jan. 1942 Hoogste	29/12-3/1 '42 1942 Laagste	3/1 '42 Hoogste	3 Jan. 1942
Officieel:						
New York	\$ p. £	4.02½	4.03½	4.03	4.02½	4.03
Parijs	Fr. p. £	—	—	—	—	—
Stockholm	Kr. p. £	16.85	16.95	16.90	16.85	16.90
Montreal	\$ p. £	4.43	4.47	4.45	4.43	4.45
Buenos Aires	Pes. p. £	16.95½	17.13	17.04½	16.95½	17.13
Niet-Officieel:						
Alexandrië	P. p. £	97.50	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
Budapest	d. p. £	—	—	—	—	—
Hongkong	P. p. £	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—
Istanbul	T£ p. £	—	—	—	—	—
Kobe	d. p. yen	—	—	—	—	—
Lissabon	Escu. p. £	99.80	100.20	100.—	99.80	100.—
Madrid	Pt. p. £	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	3.03	3.03	3.03	3.03
Singapore	d. p. \$	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 Mk.)	Amsterdam (\$ p. f 100)
7 Jan. 1942	4.03 ⁷ / ₈	—	—	—
8 " 1942	4.03 ⁷ / ₈	—	—	—
9 " 1942	—	—	—	—
10 " 1942	4.03 ⁷ / ₈	—	—	—
12 " 1942	4.03 ⁷ / ₈	—	—	—
13 " 1942	4.03 ⁷ / ₈	—	—	—
14 Jan. 1941	4.03 ¹ / ₂	2.22	40.05	—
Muntpariteit	4.86	3.90 ⁵ / ₈	23.81 ¹ / ₂	40 ⁷ / ₁₆

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen	23 Dec. 1941	31 Dec. 1941
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Nederlandsche Bank	f —	f 9.418.759,18
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	153.568,63	1.090.746,19
Voorschotten op ultimo November '41 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 ope. op die belastingen en op de vermogensbelasting	2.532.024,76	2.532.024,76
Voorschotten aan Ned.-Indië	167.325.999,42	167.337.342,49
Idem voor Suriname ¹⁾	7.413.873,74	7.413.872,74
Idem aan Curaçao ¹⁾	365.937,28	410.076,78
Kasvord. wegens creditverstreking a. h. buitenland	56.814.663,16	54.646.991,20
Daggeldleeningen tegen onderpand	—	—
Saldo der postrek. van Rijks-comptabelen	93.746.400,08	91.224.999,60
Vordering op het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	—	—
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen ¹⁾	71.832.294,28	72.801.412,33
Verplichtingen		
Voorschot door de Ned. Bank ingevolge art. 16 van haar octrooi verstrekt	f 2.487.736,53	f —
Voorschot door de Ned. Bank in reken.-cour. verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Ned. Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	110.111.000,—	110.111.000,—
Schatkistpromessen in omloop	1550.000.000,—	1560.500.000,—
Daggeldleeningen	—	—
Zilverbons in omloop	114.885.674,50	116.971.599,—
Schuld op ultimo November 1941 aan de gemeenten weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. grondb. e. d. gem. fondsb. d. alsm. ope. op die bel. en op de vermogensbelasting	—	—
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	5.732.460,35	43.150.446,41
Id. aan het Staatsbedr. der P. T. en T. ¹⁾	216.192.338,05	219.477.120,47
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹⁾	18.328.359,44	19.322.929,74
Id. aan div. instellingen ¹⁾	323.873.937,23	324.794.042,98

¹⁾ In regk. crt. met 's Rijks Schatkist.

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 12 Januari 1942.

Activa.	
Binnel. Wissels, Promessen, enz.	f 3.000.000
(Hfdbank. f 3.000.000 Bijbank „ „ Agentsch. „ 74.031)	
Papier op het Buitenland	f 952.903.152
Af: Verkocht maar voor de bank nog niet afgelopen	—
	f 952.903.152
Beleeningen incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand	f 134.013.117 ¹⁾
(Hfdbank. f 134.013.117 ¹⁾ Bijbank „ 2.782.125 Agentsch. „ 15.743.505)	
	f 152.538.747
Op Effecten enz.	f 152.202.224 ¹⁾
Op goederen en Ceelen	336.523
	f 152.538.747 ¹⁾
Voorschotten aan het Rijk	7.503.583
Munt en muntmateriaal:	
Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 1.025.717.023
Zilveren munt, enz.	7.833.486
	f 1.033.550.509
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	53.613.902
Gebouwen en meubelen der Bank	4.000.000
Diverse rekeningen	179.655.215
	f 2.386.839.139
Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000.
Reservefondsen	5.368.354
Bijzondere reserves	16.583.835
Pensioenfonds	11.717.804
Bankbiljetten in omloop	2.097.024.260
Banksignatiën in omloop	31.062
Rek.-Courant } Van het Rijk f	
saldo's } Van anderen „ 229.595.488	
	f 229.595.488
Diverse rekeningen	6.518.336
	f 2.386.839.139
Beschikbaar metaalsaldo	f 106.131.728
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de bank gerechtigd is	265.329.320
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de bank ondergebracht	3.000.000
¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)	55.341.825

Voornaamste posten in duizondden guldens.

Data	Gouden munt en muntmater.	Circulatie	Andere opeisch. schulden	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-hings-perc.
12 Jan. '42	1.025.717	2.097.024	229.626	106.132	44
5 " '42	1.025.736	2.114.343	180.906	118.715	45
29 Dec. '41	1.025.755	2.115.974	182.221	117.560	44,6
6 Mei '40	1.160.282	1.153.613	255.183	607.042	83
Data					
	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-rechtsstr.	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Div. reken. (act.)
12 Jan. '42	3.074	3.000	152.539	952.903	179.655
5 " '42	3.074	3.000	157.602	945.002	157.642
29 Dec. '41	3.110	3.000	165.137	929.854	152.827
6 Mei '40	9.853	—	217.726	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	Reken-bank-scheine	Andere wissels, chèques en schatkistpapier	Beleeningen
31 Dec. 1941	77,0	137,3	21.655,5	31,8
20 " 1941	77,4	304,2	19.699,0	28,2
15 " 1941	77,2	287,1	19.236,9	39,1
23 Aug. 1939	77,0	27,2	8.140,0	22,2

Data	Effecten	Diverse Activa	Circulatie	Rekg.-Gr.	Diverse Passiva
31 Dec. '41	107,5	2.085,1	19.324,6	3.649,2	672,4
20 " '41	82,0	1.820,3	18.198,5	2.731,2	646,4
15 " '41	74,9	1.700,8	17.935,7	2.413,9	637,7
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 Reichskreditkassen	Crediet a. h. particuliere bedrijven	Crediet aan Staat en openbare lichamen	Overheidsfondsen	Circulatie	Postcheque-ambt	Rekening-Courant
22 Dec. '41	34.417	763	17.045	2.408	47.855	3.724	2.380
18 " '41	33.742	887	17.250	2.413	47.649	3.653	2.316
11 " '41	33.583	743	17.950	2.431	47.561	3.701	2.413
4 " '41	33.513	705	17.648	2.415	47.531	3.718	2.358
27 Nov. '41	33.664	720	17.083	2.371	47.183	3.683	2.342
8 Mei '40	23.606	5.394	695	1.480	29.806	—	909

Alfabetische Index Overheidsmaatregelen op Economisch gebied

(Zie voor den alfabetischen index Overheidsmaatregelen in 1941 het Jaarregister 1941, laatste bladzijde.)

Aardappelen	(1356)	33
Accijns	(1356)	33
Bank- en Credietwezen	(1356)	33
Belastingen	(1356)	33
Bindtouw	(1356)	33
Deviezenverkeer	(1356)	33
Grasland	(1356)	33
Groenten	(1356)	33
Landbouw	(1356)	33
Landstand, Nederlandsche	(1356)	33
Melk en -producten	(1356)	33
Slachtvee	(1356)	33
Tuinbouw	(1356)	33
Uien	(1356)	33
Visscherij	(1356)	33
Voedselvoorziening	(1356)	33
Wijnbelasting	(1356)	33

Overzicht van de ontwikkeling der handelspolitiek van het Koninkrijk der Nederlanden van 1923 t/m. 1938

(Samengesteld door een groep medewerkers van het N. E. I., onder leiding van Prof. Mr. P. Lieftinck)

28e publicatie van het Nederl. Econom. Instituut

Prijs f 2.10*

(Prijs voor donateurs en leden van het N.E.I. f 1.50) *Verkrijgbaar in den boekhandel*

**UITGAVE:
DE ERVEN F. BOHN N.V., HAARLEM**

Tanker Freight Rates and Tankship Building

door

Dr. T. Koopmans

27e Publicatie van het Nederlandsch Econom. Instituut

Prijs:

Ingenaaid **f 2.10***

Gebonden **f 3.15***

(Prijs voor donateurs en leden v. h. N.E.I. resp. f 1.50 en f 2.25)

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave:

De Erven F. Bohn N.V. - Haarlem

DE TWENTSCHE BANK N.V.

GEVESTIGD TE AMSTERDAM



Maandstaat op 31 December 1941

Kas, Kassiers en Daggeldleeningen	f	11.101.986,05
Nederlandsch Schatkistpapier	,,	245.435.310,99
Ander Overheidspapier	,,	6.979.937,16
Wissels	,,	181.121,64
Bankiers in Binnen- en Buitenland	,,	12.041.501,32
Effecten en Syndicaten	,,	5.649.183,88
Prolongatiën en Voorschotten tegen Effecten	,,	17.639.111,86
Debiteuren	,,	34.461.228,29
Deelnemingen — (incl. Voorschotten)	,,	1.552.282,94
Gebouwen	,,	4.000.000,—
Belegde Reserve voor Verleende Pensioenen	,,	1.600.496,13
Effecten van Aandeelhouders in Leendepot	,,	12.687.750,—
	f	<u>353.329.910,26</u>

Kapitaal	f	40.000.000,—
Reserve	,,	10.750.000,—
Deposito's op Termijn	,,	35.465.215,62
Crediteuren	,,	245.212.196,24
Overlopende Saldi en Andere Rekeningen	,,	7.614.252,27
Reserve voor Verleende Pensioenen	,,	1.600.496,13
Aandeelhouders voor Effecten in Leendepot	,,	12.687.750,—
	f	<u>353.329.910,26</u>

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

27^E JAARGANG

WOENSDAG 21 JANUARI 1942

No. 1357

N.V.
Stoomvaart-Mij. „Nederland”
Amsterdam



N.V.
Rotterdamsche Lloyd
Rotterdam

Een dezer dagen verschijnt :

DE BELEGGINGEN DER BIJZONDERE SPAARBANKEN IN NEDERLAND

door

Dr. J. R. A. BUNING32ste Publicatie van het Neder-
landsch Economisch Instituut.**PRIJS f 3.65**(Prijs voor donateurs en leden
van het N. E. I. f 2.75)

Verkrijgbaar in den Boekhandel

Uitgave: De Erven

F. BOHN N.V., HAARLEM


ROTTERDAMSCH BANKVEREENIGING

ROTTERDAM · AMSTERDAM · 'S GRAVENHAGE

KAPITAAL EN RESERVE
f 62.000.000SAFE LOKETTEN
TER BERGING VAN WAARDEN

150 KANTOREN IN NEDERLAND

Openbare werken en Conjunctuurbeweging

door **Dr. Ir. A. Baars****PRIJS f 2.10***Prijs voor donateurs en leden
van het N. E. I. f 1.50.In den boekhandel verkrijgbaar
**UITGAVE: DE ERVEN
F. BOHN N.V., HAARLEM**

R. Mees & Zoonen

Ao. 1790

BANKIERS EN ASSURANTIE-MAKELAARS

ROTTERDAM
AMSTERDAM (Ass.)
's-GRAVENHAGE
DELFT — SCHIEDAM
VLAARDINGEN



BEHANDELING VAN ALLE
BANKZAKEN

BEZORGING VAN ALLE
ASSURANTIËN

Nieuwe belastingbesluiten geven nieuwe BELASTINGMOEILIKHEDEN

Daarom is voor U van belang

MAANDBLAD GEWIJD AAN

DE BELASTING CONSULENT

BELASTINGVRAAGSTUKKEN

Waarvan de prijs slechts f 4.— per jaar bedraagt

PROEFNUMMER

OP AANVRAAG

ADMINISTRATIE:

LAAN VAN MEERDERVOORT 1a
DEN HAAG.

V.V.S.

VERLIESPOSTEN-VOORKOMEND-SYSTEEM

BESTAANDE UIT VIER DIENSTEN

Deze tijd is rijk aan veranderingen. Laat daarom Uw onbetaald gebleven oude posten inschrijven bij
DIENST IV VAN HET V.V.S.

VAN DER GRAAF & Co. N.V.
AMSTERDAM C. — AMSTELSTRAAT 14-18

n.v. nederlandse kabelfabriek

n.k.f. delft

hoog- en laagspanningskabels } met papier-
telefoon- en signaalkabels } isolatie

massa
koperdraad, koperkabel



Economisch Weekblad

Orgaan van het
Departement v.
Econom. Zaken

Door een abonnement op het
Economisch Weekblad
voor Nederlandsch-Indië

blijft U op de hoogte omtrent het economisch gebeuren in Nederlandsch-Indië en houdt U contact met de Indische markt. Naast goed gedocumenteerde artikelen van deskundige hand, bevat elke aflevering tal van statistische gegevens, waardoor het blad tot een onmisbare vraagbaak geworden is voor iedereen, die zich voor de ontwikkeling van Indië interesseert.

Losse nummers van **vóór den oorlog** verkrijgbaar bij:

G. KOLFF & Co., P. C. Hoofdstraat 168, AMSTERDAM

Ter vervanging van haar door brand verloren gegane voorraad nummers van Economisch-Statistische Berichten en Economisch-Statistisch Maandbericht van den jaargang 1940, zou de redactie het zeer opprijs stellen, indien de lezers, die hun exemplaren kunnen missen, deze aan haar zouden willen afstaan.

Binnenkort verschijnt:

Derde Gewijzigde Druk

van

Egalisatiefondsen en Monetaire Poli- tiek in Engeland, Nederland en de Vereenigde Staten

door

Prof. Dr. H. M. H. A. van der Valk

30ste Publicatie van het Neder-
landsch Economisch Instituut.

Prijs f 2.10

(Prijs voor donateurs en leden
van het N. E. I. f 1.50)

Verkrijgbaar in den Boekhandel

Uitgave: De Erven

F. BOHN N.V., HAARLEM

Laat Uw JAARGANG

inbinden!

Stort f 0.75 op giro 5858 ten name van H. A. M. Roelants, Schiedam met vermelding: Band E.-S. B. 1941 en U ontvangt, zoodra de oplaag gereed is, franco per post Uw band toegezonden.

Bij franco opzending van Uw jaargang aan

H. A. M. ROELANTS SCHIEDAM

onder gelijktijdige storting van f 2.40 op giro 5858, ontvangt U, zoodra de banden gereed zijn, Uw Jaargang keurig gebonden franco huis terug.

(Uitvoering van den band linnen rug, verder stevig beplakt bord)