

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
UITGAVE VAN HET INSTITUUT VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN

4^E JAARGANG

WOENSDAG 5 MAART 1919

No. 166

INHOUD

	Blz.
DE PETROLEUMINDUSTRIE IN 1918	221
Wisselnoteeringen	224
Uitgevoerde en voorgenen Verbeteringen van onze Scheepvaartwegen III door <i>Ir. V. I. P. de Bloq van Kuffeler</i>	225
De Coöperatieve Zuivel-Organisatie in Friesland door <i>Tj. Kuperus</i>	228
De Rijksmiddelen	229
AANTEEKENINGEN:	
Mededeelingen van den Minister van Landbouw inzake de broodvoorziening en den aardappelvoorraad	229
De New Yorksche discontomarkt	230
De Fransche oorlogsschatting van 1871	230
Kleinhandelsprijzen	231
Scheepsruimte door den „United States Shipping Board” gecontroleerd	231
BOEKAANKONDIGING:	
„Rijndocumenten”, bespr. door <i>Ir. C. A. Jolles</i>	232
OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN	236
REGERINGSMAATREGELEN OP HANDELSGEBIED	236
MAANDCIJFERS:	
Giro-omzet bij de Nederlandsche Bank	237
Postchèque en Girodienst	237
Overzicht der Rijksmiddelen	237
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN	238—245
Geldkoersen. | Effectenbeurzen.	
Wisselkoersen. | Goederenhandel.	
Bankstaten. | Verkeerswezen.	

INSTITUUT

VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN

Algemeen Secretaris: *Mr. G. W. J. Bruins.*

WEEKBLAD ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

Secretaris-Redacteur: *G. E. Huffnagel.*Secretariaat: *Pieter de Hooghweg 122, Rotterdam.*Aangeteekende stukken: *Bijkantoor Ruijge Plaatweg 37,**Telef. Nr. 3000. Telegr.adres: Economisch Instituut.**Postcheque en girorekening Rotterdam No. 8408.*

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 15,—. Buitenland en Koloniën f 17,— per jaar. Losse nummers 30 cents.

Leden en donateurs van het Instituut ontvangen het weekblad gratis.

De verdere publicaties van het Instituut uitgaande ontvangen de abonné's, leden en donateurs kosteloos, voor zoover daaromtrent niet anders wordt beslist.

Advertentiën f 0,35 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: *Nijgh & van Ditmar's Uitgevers-Maatschappij, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage.*

3 MAART 1919.

In verband met de maandswisseling was de geldmarkt gedurende de afgelopen week minder ruim. De prolongatierente steeg voorbijgaand van 3½ tot 4½ pCt., heden 3½ pCt., terwijl er vooral voor callgeld veel vraag bleef bestaan. Ook particulier disconto was iets vaster. Prima bankaccepten konden herhaal-

delijk slechts tot 3% en 4 pCt. plaatsing vinden en voor gemeentewissels moest verscheidene malen 4% en 4½ pCt. toegestaan worden.

* * *

In den weekstaat van de Nederlandsche Bank komen enkele niet onaanzienlijke veranderingen voor, die grootendeels verband houden met de meerdere geldvraag voor de maandswisseling. De binnenlandsche wissels vermeerderden met ca. 12 miljoen. In werkelijkheid is er echter drie miljoen afgelost, daar er door de regeering voor 15 miljoen gulden promessen bij de bank geplaatst werden, tegenover een vermindering van ruim 10 miljoen in de voorschotten aan het rijk. Verder vermeerderden de beleeningen met 26 miljoen. Daardoor werd de bankbiljettenomloop, die sedert vier weken gestadig terugliep, deze week weder niet onaanzienlijk grooter. De toename bedroeg echter niet het geheele bedrag van de onttrekkingen, daar een gedeelte werd teruggestort in rekeningen-courant, welke daardoor met ca. 9 miljoen vermeerderden, zoodat de bankbiljettenomloop per saldo 18 miljoen grooter werd.

* * *

De wisselmarkt was zeer kalm. De daling in Marken en Kronen schijnt althans voorloopig tot staan te zijn gekomen; op werschillende dagen vonden zelfs niet onbelangrijke stijgingen plaats, die dan echter later weder geheel of grootendeels verloren gingen. Ententewissels blijven gevraagd tot weinig veranderende koersen met uitzondering van Parijs, dat Zaterdag plotseeling niet onaanzienlijk lager verhandeld werd. Neutrale wissels stil en bijna zonder verandering.

DE PETROLEUMINDUSTRIE IN 1918.

Onze medewerker schrijft:

Daar gedurende het grootste deel van 1918 de oorlog zoo mogelijk met nog meer felheid is gevoerd dan reeds gedurende 3½ jaar het geval was, stond de petroleumindustrie in het afgelopen jaar wederom geheel in het teeken van het krijgsbedrijf. Eerst in de laatste twee maanden van 1918 is er, tengevolg van het staken der vijandelijkheden, een toestand geboren, die in vele opzichten een cardinale verandering in de ontwikkeling van de petroleumindustrie tengevolge zal hebben. Deze verandering zal echter eerst duidelijk merkbaar worden in 1919. De datum, waarop dit overzicht afsluit, is dus ook voor de olie-industrie als een soort keerpunt te beschouwen.

De arbeidsverhoudingen werden in voortdurend sterker mate beïnvloed door den steeds verder om zich heen grijpenden oorlog. Het toestaan van telkens hooger loonen ging hand in hand met de vervulling

van tal van andere arbeidersdesiderata, waaraan slechts voldaan kon worden door een, in vele gevallen, belangrijke verhooging van den productieprij. Met een voortdurend groeiend algemeen tekort aan bekwaame krachten had de industrie te kampen.

Op de *Nederlandsche* markt werden van overzeen olieproducten geïmporteerd. Zoowel de maatregelen der Entente als de duikbootbedreiging maakten dit onmogelijk. Van uit Galicië kwamen nog slechts beperkte hoeveelheden smeerolie. De hierdoor veroorzaakte ongemakken zijn te goed bekend, dan dat het noodig zou zijn, deze te vermelden.

De prijzen van de zeer karig gedistribueerde petroleumproducten waren uiterst hoog, echter onvoldoende om de onkosten der, op een meer dan tienmaal zoo grooten omzet berekende, verkoopsorganisaties te dekken. Onmiddellijk na het beëindigen der vijandelijkheden zijn echter de diverse importeurs zeer actief geworden in het aanvoeren van olieproducten, op rekening van het totaal rantsoen, ons bij het „general agreement” met de geassocieerde mogendheden toegestaan. Volgens dit agreement mag Nederland tot midden October 1919 beschikken over de volgende olieproducten:

Benzine 14.000 ton, Kerosine 140.000 ton, Gasolie 30.000 ton, Smeerolie 14.000 ton, Paraffine en andere wassoorten 2.500 ton;

tegen een normaal jaarverbruik van vóór den oorlog van:

Benzine 18.000 ton, Kerosine 160.000 ton, Gasolie 32.000 ton, Smeerolie 14.000 ton, Paraffine en andere wassoorten 2.500 ton.

De invoer van deze producten is, in overeenstemming met de N.O.T., opgedragen aan de importeurs van vóór den oorlog, met dien verstande, dat elk van hen een even groot percentage van den totaalinvoer van elk product zal mogen leveren als hij vóór den oorlog hier importeerde. Voor de hierboven niet genoemde olieproducten (het voornaamste daarvan is liquid fuel of residu) is geen rantsoen vastgesteld. Over den invoer daarvan moet dus afzonderlijk overleg worden gepleegd.

In de eerste dagen van 1919 werden reeds belangrijke hoeveelheden Benzine, Kerosine en Gasolie aangevoerd, terwijl de Bataafsche Petroleum Maatschappij een aanvang maakte met den invoer van Stookolie (liquid fuel). Voorts kwam met de demobilisatie van het Nederlandsche leger een deel der militaire benzine-, petroleum-, gasolie- en kaarsenvorraden vrij, zoodat het jaar 1918 eindigde met de zeker niet ongegronde hoop, dat onze olieproductenvorraden binnenkort belangrijk vergroot zullen zijn. Ook een zeer belangrijke daling der detailprijzen is te verwachten.

In de eerste dagen van 1919 zijn verschillende koopvaardij-schepen, die wegens gebrek aan bunkerkolen niet de zoo dringend noodzakelijke voedingsmiddelen en kolen naar Nederland konden aanvoeren en ongebruikt in Nederlandsche havens lagen, op liquid fuel uitgestoomd.

De *Ententemarkten* werden geheel door de oorlogsbehoefte beheerscht.

De productielanden Rumenië en Rusland bleven in het afgelopen jaar afgesloten van de wereldmarkt, waardoor de Entente voor den aanvoer van olieproducten naar het oorlogsterrein in de eerste plaats was aangewezen op Amerika en Azië. De duikbootoorlog dwong in vele gevallen voor de tankschepen een veel langeren weg te kiezen dan in normale tijden het geval is, waardoor de, belangrijke verliezen lijdende, wereld-tankvloot zeer aan capaciteit inboette. Teneinde hieraan zooveel mogelijk tegemoet te komen, werden zoowel in de Vereenigde Staten als in Engeland, in snel tempo tankschepen aangebouwd. Daarenboven werd een zeer ruim gebruik gemaakt van het aanvoeren van vloeibare brandstof in de dubbele bodems der schepen, waarvoor ruim 1200 stoomers werden ingericht. Op deze wijze werd over de laatste 18 oorlogsmaanden

niet minder dan 1.000.000 ton residu naar Engeland gezonden.

Het waren vooral residu en benzine, doch ook kerosine en smeeroliën, waarnaar een dringende vraag bestond. De enorme ontwikkeling van het luchtvaartwezen bracht daarenboven den eisch met zich mede, dat een groot gedeelte van de benzine van buitengewoon goede kwaliteit moest zijn, wat in vele gevallen het op peil houden der productie van automobielbenzine bemoeilijkte.

Per saldo was de aanvoer van olieproducten in de Ententelanden voor alle directe en indirecte oorlogsdoeleinden geheel voldoende; voor particulier gebruik bleef echter slechts weinig over.

Hierdoor werd het zoeken naar surrogaten ter vervanging der ontbrekende petroleumderivaten aangemoedigd en in enkele gevallen met bevredigend resultaat. Nu echter de oorlogsbehoefte binnenkort geheel komen te vervallen, zullen de meeste van deze surrogaten wederom het veld moeten ruimen, daar zij, hoewel in tijden van nood zeer nuttig werk verricht hebbende, bij de natuurlijke petroleumproducten in tal van opzichten verre ten achter staan.

De prijzen der olieproducten op de Ententemarkten, zoowel als op alle andere markten, waren uit den aard der zaak hoog. Daartegenover stonden echter ook zeer hoge c.i.f.-prijzen en distributiekosten, die de winstmarge van den importeur belangrijk deden inkrimpen.

Sinds eind 1917 heeft de z.g. „Interallied Petroleum Conference” onder presidium van Prof. Sir John Cadman voor de geallieerde gouvernementen, zooals ook de vakpers doet uitkomen, met veel succes de controle op de oliezaken, in den meest uitgebreiden zin des woords, uitgeoefend. Tengevolge van het toezicht, door de diverse Regeeringen op de distributie en prijsvaststelling der petroleumproducten uitgeoefend, was op deze markten, evenals op alle andere, de wet van Vraag en Aanbod geheel uitgeschakeld. In Engeland werd echter in het begin van 1919 de vrije handel ten deele reeds hersteld.

In Frankrijk en Italië werd besloten tot een Regeerings-distributie-monopolie voor olieproducten.

In de *Vereenigde Staten* is de vraag naar olieproducten in 1918 voor binnenlandsch gebruik en voor export nog meer gestegen dan de productie, waardoor de voorraden afnamen. Een zeer belangrijk deel van de behoeften der Entente werd van daar uit voorzien, wat tot gevolg had, dat van enkele producten en wel speciaal van benzine en residu, de voor de binnenlandsche markt beschikbare hoeveelheden onvoldoende waren om de consumptie geheel vrijen loop te laten. Teneinde het Benzineverbruik te matigen, werd een dringend beroep op automobilisten gedaan om gedurende eenigen tijd niet op Zondag te rijden.

Den handelaars in liquid fuel werd van regeeringswege voorgeschreven, in welke volgorde zij de diverse categorieën, waarin de residuverbruikers werden ingedeeld, van hun product mochten voorzien. Hiermede werd bereikt, dat in de eerste plaats de directe en indirecte oorlogsbehoefte werden gedekt.

Ook van andere olieproducten werd het verbruik door de Regeering gecontroleerd. Als logisch gevolg van den niet meer vrijen handel moesten ook de prijzen in de Vereenigde Staten in 1918 onder regeeringscontrole gebracht worden; zoowel voor het ruwe als voor de afgewerkte producten werden maximumprijzen vastgesteld. Van Regeeringswege werd de controle over de olie-industrie en den oliehandel uitgeoefend door eenige comités, waarin de Standard Oil een overwegenden invloed heeft. Het gevolg hiervan is geweest, dat de reeds zoozeer domineerende macht van deze Maatschappij in de Amerikaansche Petroleum-wereld zich nog verder uitbreidde. Naar het schijnt, zal met het eindigen der vijandelijkheden hierin geenszins eene verandering komen. Integendeel schijnt de consolidatie van hare overheerschende positie in de United States ook der Amerikaansche Regeering niet

ongewenscht te zijn. Aan het eind van het jaar waren de voor olieproducten vastgestelde maximumprijzen nog van kracht, doch de voorbereidselen waren reeds getroffen om ten spoedigste tot den vrijen handel terug te keeren.

De markt der *Middenrijken* onderging aan het eind van het jaar een zeer cardinale verandering.

De Rumeensche productie, waarover Duitschland tot in October 1918 beschikte, tezamen met de Galicische en de geringe Duitsche productie, geholpen door de energiek aangevatte fabricage van teervetolie uit bruinkolen en van benzol ter vervanging van benzine, waren voldoende om met veel overleg in Duitschlands oorlogsbehoeften, zoo goed en zoo kwaad als het ging, te voorzien. Voor particulier gebruik bleef echter niets over.

Zoolang de Middenrijken zich staande wisten te houden, scheen het, dat de voorziening dezer landen ook na den oorlog, althans tijdens de „Uebergangswirtschaft”, voornamelijk door Rumenië en Galicië zou geschieden. Over het bij den vrede van Bukarest afgesloten „Petroleum Abkommen” schreef ik in „Economisch-Statistische Berichten” van 17 Juli 1918, No. 133. Ongeveer op het oogenblik, dat dit artikel verscheen, begon echter het groote Entente-offensief, dat eindigde met de bekende débâcle der Middenrijken in October van het afgelopen jaar en door deze ineenstorting is ook de Vrede van Bukarest en daarmee het Petroleum Abkommen vervallen. Onder de gewijzigde omstandigheden zal de natuurlijke afzet der Rumeensche olieproducten niet in de eerste plaats geschieden over land naar de Middenrijken, doch veeleer over zee naar andere markten.

Ook Galicië is, door het uiteenvallen van Oostenrijk-Hongarije, niet slechts voor Duitschland, doch naar het schijnt ook voor belangrijke deelen van de Monarchie, als leverancier zijn beteekenis kwijtgeraakt. De Galicische Petroleumbronnen liggen nl. in dat deel van het vroegere Oostenrijk-Hongarije, waar de meerderheid der bevolking uit Roethenen (Oekraïners) bestaat en dat behalve door dezen ook door de Polen wordt opgevorderd. Onder de Roethenen zelf bestaat nog verschil van meening, of van dit deel van Galicië een afzonderlijke Republiek dient gemaakt te worden, dan wel of het aansluiting zal zoeken bij de Oekraïners.

De raffinaderijen, waar de Galicische ruwe olie wordt verwerkt, liggen verdeeld over alle nieuwe landen, waarin Oostenrijk-Hongarije dreigt uiteen te vallen, te weten in het gebied der Roethenen, Polen, Tsjecho-Slowaken, Duitschers, Italianen, Joego-slaven, Serviërs, Hongaren en Roemenen. Wat in deze omstandigheden van de Oostenrijksch-Hongaarsche Petroleumindustrie zal worden, is natuurlijk thans nog niet te zeggen, doch dat het afzetgebied van Galicië zeer waarschijnlijk door de gewijzigde landsgrenzen een ander zal worden dan tot nog toe het geval was en dat waarschijnlijk in veel geringer mate de afvoer naar Duitschland zal plaatsvinden, is wel te verwachten.

De eigen Duitsche productie is, hoewel nooit belangrijk, door het verlies van Elzas-Lotharingen geheel onbeduidend geworden. In deze omstandigheden is Duitschland voor de toekomst in nog sterker mate dan voorheen op aanvoer van overzee en daarmee in de eerste plaats op de Geassocieerden aangewezen. Wel stelt men in Duitschland zeer ernstige pogingen in het werk, om door een gecompliceerde verwerking van bruinkolen tot de productie van alle mogelijke soorten van olieproducten te komen, doch de verwezenlijking van dit plan, op zichzelf zoowel technisch als economisch al zeer moeilijk, is door de tegenwoordige omstandigheden in Duitschland nog veel bezwaarlijker geworden.

Van een *Russische markt* was in het jaar 1918 eigenlijk niet te spreken.

De Bolsjewieksche plaag en burgeroorlog bleven aanhouden en daardoor werd alle economische bedrij-

vigheid verstikt. Uit den aard der zaak was ook transport van olieproducten de Wolga op, over welke rivier practisch gesproken alle aanvoer van uit den Kaukasus geschiedt, slechts in zeer beperkte mate mogelijk. De geringe stocks, die nog van de vorige scheepvaartperiode in het binnenland waren opgeslagen, werden uitgeput. Een absolute afwezigheid van alle zoo onmisbare olieproducten op de Russische markt was hiervan het gevolg.

Ook de *Aziatische markten*, die niet over een toe-reikende eigen productie beschikken, konden tengevolge van de vraag voor oorlogsdoeleinden, niet voldoende van olieproducten voorzien worden.

Tal van andere, hoewel op zichzelf belangrijke, *markten*, die echter toch van *mindere beteekenis* zijn dan de hierboven genoemde, kunnen hier niet elk apart behandeld worden. Alle boden eenzelfde beeld van onvoldoende aanbod en hooge prijzen. Op enkele daarvan was het tekort zelfs ernstig.

De enorme toename van het gebruik van *liquid fuel*, niet slechts op oorlogsschepen, doch ook op de koopvaardijvloot, tijdens de afgesloten oorlogsperiode is aanleiding, dat hier een enkel woord wordt gewijd aan de groote voordeelen hiervan boven steenkool. Dat technisch aan dit gebruik van liquid fuel geen moeilijkheden, doch integendeel groote voordeelen verbonden zijn (een artikel hierover is verschenen in „de Ingenieur” van 18 Januari 1919, No. 3, van de hand van Ir. J. de Brey) spreekt wel uit de volgende cijfers:

Aanvoer van liquid fuel over:

	1916	1917	1918
in Engeland ±	95.000	± 1.850.000	± 3.550.000 ton

De hooge kolenprijzen, te wijten aan een dalende productie, aan steeds stijgende productiekosten, speciaal door hooge loonen veroorzaakt en aan een dringende vraag, maakten het verschil tusschen kolen- en residuprijzen ook in die mate geringer, dat het niet alleen technisch, doch ook in vele gevallen financieel de voorkeur verdiende liquid fuel in plaats van kolen te gebruiken.

Door de groote uitbreiding der verkoopsorganisaties der groote petroleum-distribuanten verloor het vroeger bestaande bezwaar, dat een op liquid fuel varend schip niet voldoende zeker was, overal zijne bunkervoorraden te kunnen aanvullen, zijn waarde.

De hooge kolenprijzen, die ook na den oorlog zullen blijven bestaan, zullen den verderen overgang van de koopvaardijvloot van kolen op liquid fuel zeer in de hand werken.

Over de loonen, die thans in de Engelsche kolenindustrie betaald worden en de huidige productiekosten van steenkool aldaar verscheen een belangrijk artikel in „The Economist” van 25 Januari 1919, pag. 96. Een enkel sprekend cijfer daaruit willen wij overnemen.

Het *laagste loon*, dat thans aan eenig onder den grond werkend arbeider wordt betaald, is 64 s. 9 d. per week of f 2000 per jaar. De werkdag bedraagt 8 uur. Nieuwe eischen zijn echter reeds door de arbeiders gesteld. Zij wenschen een verhooging van 30 pCt. op de loonen en een 6-urigen werkdag, wat te zamen dus gelijk staat met een loonsverhoging per tijds-eenheid, dus per voortgebrachte ton kolen, van 73 pCt.

In 1888 was de productieprijz aan de mijn 6 s. per ton. Thans (nog vóór de inwilliging van de zoo juist genoemde verhooging van 73 pCt.) is die kostprijs aan de mijn 35 s. per ton. Hiervan komen 27 s. voor rekening van de arbeidsloonen. Wat na een eventuele inwilliging van die eischen de kolenprijzen zullen zijn, is thans gemakkelijk uit te rekenen. Zulke cijfers doen de meening rijzen, dat het einde van den oorlog aan de uitbreiding van de liquid-fuel-markt, speciaal voor bunkerdoeleinden, geen afbreuk zal doen.

De *belangstelling van de diverse regeeringen in de Petroleumindustrie* is er in 1918 niet op verminderd.

Reeds in het vorig jaarverslag¹⁾ maakte ik melding van de deelname der Engelsche Regeering in de Anglo-Persian Petroleum Cy. In dit verband werd ook genoemd de concessie in Algiers, verworven door de firma Pearson & Sons (Lord Cowdray), die tevens groot-producent in Mexico is (Mexican Eagle Oil Cy). Intusschen is deze laatste concessie, die verkregen werd van het gewestelijk bestuur van Algiers, niet door de Fransche Regeering bekrachtigd, daar deze eventuele olie-afzettingen in Algiers wenschte te reserveeren voor zuiver Fransch kapitaal.

Met één enkele, hieronder te noemen uitzondering, hebben de verschillende Regeeringen haar belangstelling in de olie-industrie op de o.i. eenigst juiste wijze getoond, nl. zoodanig, dat daardoor geenszins het particulier initiatief wordt uitgeschakeld, zelfs niet in het geringst wordt belemmerd. De ontwikkeling van de betrokken olievelden wordt geheel overgelaten aan particuliere maatschappijen, waarvan in verschillende gevallen de betrokken Regeering zelf slechts een gering deel der aandelen bezit, doch waarbij die Regeering zich uitsluitend een zekeren invloed op de management voorbehoudt, waardoor zij in staat is in gevallen van noodzaak het landsbelang tot zijn volle recht te doen komen. Op deze wijze heeft de Engelsche Regeering zich ook geïnteresseerd bij de Egyptische olie-industrie.

De Australische Regeering zette haar exploratie van Papoea voort, met het doel om, indien olie mocht worden aanbeoord, wat tot nog toe niet het geval is, de verdere ontwikkeling aan particulieren over te laten.

De Amerikaansche Regeering heeft sedert verschillende jaren enkele groote oliegebieden gereserveerd voor haar eigen oorlogsmarine, doch tot ontwikkeling daarvan is zij nog niet overgegaan.

De hierbovenbedoelde eenige uitzondering wat betreft de gezonde wijze, waarop de diverse Regeeringen zich met de olie-industrie bezighouden, is de Argentijnsche Staatsexploitatie in Commodore Rivadavia, waaraan hieronder nog enkele woorden worden gewijd. De Regeering wist dit bedrijf, ondanks de uiterst hooge prijzen daar te lande, niet tot grooten bloei te brengen. En toch zijn, zoo er ergens gunstige omstandigheden bestaan voor een staatspetroleumbedrijf, die in Argentinië voorhanden. De Argentijnsche olie-industrie werkt nl. geheel voor de binnenlandsche markt, waar alle producten gereeden afzet vinden, zonder dat er dus eenige export plaats vindt. En de binnenlandsche afzet is ook nog zoo eenvoudig mogelijk, daar het overgrootste deel der productie aan de spoorwegen wordt verkocht. Doch ondanks al deze gunstige omstandigheden ziet de Regeering zeer weinig resultaat van haar werk en kapitaal.

Ten slotte zij nog opgemerkt, dat den plannen van de Deutsche en Oostenrijksche Regeeringen in Rumenië in 1918 natuurlijk geheel de bodem is ingeslagen.

De *exploratie* naar nieuwe olievelden werd in het afgelopen jaar zoo krachtig voortgezet als dit, in verband met de algemeene materiaalschaarschte en het tekort aan bekwaame krachten, mogelijk was. In de verschillende productielanden en wel speciaal in de Vereenigde Staten en Mexico, werden belangrijke nieuwe aanboringen gedaan. Ook in diverse andere landen, die tot nog toe niet of in geringe mate tot de wereldproductie bijdragen, werd het exploratiewerk voortgezet.

De zeer groote hoeveelheid arbeid en kapitaal, die verbonden is aan het in productie brengen van nieuwe oliegebieden, vooral als deze in verafgelegen streken liggen, heeft echter verhinderd, dat 1918 nieuwe productielanden aan de lijst van 1917 heeft kunnen toevoegen.

Naar het schijnt, zullen in de toekomst niet slechts Noord- en Centraal Amerika, doch ook Zuid-Amerika

een belangrijk deel van de wereldproductie leveren. In 1918 werd ook in enkele tot nog toe niet producerende Europeesche landen de olie-exploratie ter hand genomen. De meest serieuze daarvan is wel die in Engeland.

Reeds in mijn vorig jaarverslag¹⁾ rapporteerde ik over de voorbereidingen tot dit werk. De Engelsche Regeering heeft thans een contract afgesloten met de reeds hiervoor genoemde firma Pearson & Sons, waarbij aan deze firma het boren van een aantal proefputten werd opgedragen en waarvoor door de Engelsche regeering een bedrag van één millioen pond sterling ter beschikking werd gesteld. De firma Pearson brengt hierbij al haar kennis en ervaring zonder belooning in en haar wordt een geheel vrije hand in de management gelaten, teneinde het gewenschte doel, zoo spoedig mogelijk productie te verwerven, te bereiken. De Engelsche Regeering heeft hierbij ongetwijfeld een weg gekozen die, zoo er eenige kans is om olie in Engeland te vinden — wij zelf achten dit echter vrijwel uitgesloten — zeker zoo spoedig mogelijk tot het gewenschte doel zal voeren.

Het tekort aan olieproductie heeft in vele landen in 1918 geleid tot het uitwerken van plannen ter bereiding van olieproducten uit „Shale” en bruinkoollagen. Vooral in Canada, de Vereenigde Staten, Brazilië, Schotland, Duitschland, Frankrijk en Zweden bestond hiervoor aandacht. Tot een eenigszins belangrijke vermeerdering van de hoeveelheid beschikbare olie heeft de Shale- en bruinkoolindustrie echter nog niet medegewerkt. De productie van olie uit zulke afzettingen is zooveel kostbaarder dan de productie van natuurlijke aardolie, dat, wanneer weder normale toestanden zullen zijn ingetreden, de ontwikkeling dier industrie waarschijnlijk voorloopig wel tot staan zal komen.

(Wordt vervolgd).

WISSELNOTEERINGEN.

Onder dit hoofd verscheen in het nummer van 26 Februari j.l. eene bespreking van het nieuwe reglement, hetwelk de Amsterdamsche Bankiersvereening heeft samengesteld voor de dagelijksche vaststelling van zekere wisselkoersen.

Deze bespreking heeft den vorm aangenomen eener strenge critiek. Noch de aanleiding tot de samenstelling van het reglement noch zijne strekking zijn den inleider duidelijk; den vorm acht hij gebrekkig in dien zin, dat hij de hoofdbepalingen afkeurt en ettelijke lacunes meent te kunnen constateeren en, wat het belangrijkste is, hij ontzegt zelfs aan de vereening de bevoegdheid om dit reglement, ja, welk ander reglement dan ook, op de wisselnoteering uit te vaardigen.

Daar in het algemeen tijdschriftartikelen een kort leven bezitten, is het niet onmogelijk, dat den lezers zal zijn ontgaan, dat het onderwerp „wisselnoteeringen” ook in den vorigen jaargang van deze „Berichten” een eenigszins polemische bespreking heeft gevonden. Vandaar, dat het voorkomt, dat de vernietigende critiek, welke het reglement ondervindt, niet geheel onbesproken mag blijven.

Intusschen werd de bevoegdheidskwestie reeds behandeld in het nummer van 12 Juni 1918 en werd daarbij tegen de opmerking, dat de wisselnoteering onder de werking van de Beurswet 1914 valt, terecht aangevoerd, dat deze wet uitsluitend beoogde het voorkomen van geforceerde afwikkeling der transacties, die met den fondsenhandel verband houden en den wisselhandel buiten behandeling liet. Noch in deze wet, noch in de beursvoorschriften van 15 Januari 1915 en de wijzigingen, daarin later aangebracht, vinden wij ook maar de geringste aanduiding, dat met noteeringen van fondsen worden gelijk gesteld de noteeringen van wisselkoersen. Eerstgenoemde worden uitvoerig in de artikelen 9 tot en met 12

¹⁾ [Zie E.-S. B. 20 Februari 1918.]

¹⁾ E.-S. B. 20 Februari 1918, pag. 155.

geregeld; van wisselkoersen wordt niet gerept. Uit het geheele samenstel van bepalingen blijkt zonneklaar, dat zij alleen bedoelen voorschriften te geven voor het effectenbedrijf ter beurse en voor dat gedeelte van den geldhandel, dat daarmede direct verband houdt, nl. het leeningsbedrijf op onderpand van effecten. En hiermede ontzinkt aan het betoog van de onbevoegdheid der Amsterdamsche Bankiersvereniging zijn voornaamste, ja zijn eenige steun.

Wat nu de aanleiding en de strekking van het reglement aangaat, ook hierbij kan naslaan van de E. S. B. van nut zijn, want in het nummer van 3 Juli 1918 vinden wij van bevoegde zijde mededeelingen aangaande de geschiedenis van de wisselnoteering te Amsterdam in de laatste jaren, de tijdelijke staking van het opmaken eener noteering, het hervatten daarvan op verzoek van de Kamer van Koophandel en het ontstaan van het gebruik om buiten het algemeen gedrang tot de vaststelling der noteering over te gaan. Het is niet aan te nemen, dat, nu het nieuwe reglement niet anders doet, dan onder artikelen rangschikken en formuleeren van de wijze, waarop ten slotte de Amsterdamsche Bankiersvereniging meende gevolgd te moeten geven aan het verzoek der K. v. K., zij eene andere aanleiding heeft gevonden tot de samenstelling van dat reglement dan dat haar gedane verzoek en dat dit reglement eene andere strekking heeft, dan de bevoegde inzender indertijd heeft kenbaar gemaakt.

Had de schrijver van het in den aanhef genoemde artikel in het vorig nummer, alvorens zijn critiek te formuleeren, de retroacta in dit tijdschrift eens nageslagen, dan zou vermoedelijk een belangrijk deel zijner bemerkingen achterwege zijn gelaten. Naar het voorkomt wordt door den inleider een te sterk wettelijk stempel gedrukt op wisselnoteeringen in het algemeen. Zoolks Kist-Visser terecht zegt, heeft de wisselnoteering, bedoeld in artikel 60 van het wetboek van koophandel, geen officieel karakter, al wordt zij in de wet genoemd. De officieele prijscouranten, in verschillende wetten omschreven, worden door daartoe van Rijkswege aangewezen personen opgemaakt, terwijl de beursnoteering hoogstens eene prijsaanwijzing geeft, waarnaar kooplieden zich kunnen richten; sous-entendu, niet zich behoeven te richten.

En voor wisselnoteering is geen officieele wijze van totstandkoming voorgeschreven, zoodat deze is overgelaten aan de plaatselijke reglementen of gebruiken in artikel 60 W. K. genoemd, zijnde te Amsterdam geen plaatselijk reglement van kracht, als hoedanig uiteraard thans niet het Bankiersreglement kan gelden, zoodat, gelijk te voren, daar ter plaatse alleen gelden de gebruiken der plaatselijke wisselhandelaars, van welke een voornaam gedeelte, de Bankiers en Bankinstellingen, thans hebben vastgesteld een gebruik, reglement getiteld, waarnaar zij zich bij de vaststelling *hunner* noteering zullen gedragen. (Men zie het communiqué, door den inleider aan het hoofd van zijn artikel textueel overgenomen, waarin alleen wordt gesproken van de koersen, zooals die tusschen de... aangewezen bankiers etc. worden verhandeld).

Na de polemiek over het al of niet te autocratische optreden bij de vaststelling van den Amsterdamschen wisselkoers, over de al dan niet juistheid van het gekozen systeem van laagsten laatkoers als basis der noteering, heeft het weinig nut over deze onderwerpen nogmaals in beschouwingen te treden, de practijk zal uitwijzen of de gekozen vorm de juiste en meest bevredigende is. Jammer is het alleen, dat de inleider bij zijn betoog soms argumenten bezigt, welke uit oppervlakkig lezen van het reglement voortvloeien. Zoo berust zijn betoog, dat de koersen, opgemaakt volgens het reglement, naar alle waarschijnlijkheid hooger zullen zijn dan de reële koersen, op de onjuiste onderstelling, dat alle laatkoersen voor hooge bedragen basis van noteering vormen. De grootte dier bedragen speelt eerst eene rol, als het gaat om het vast-

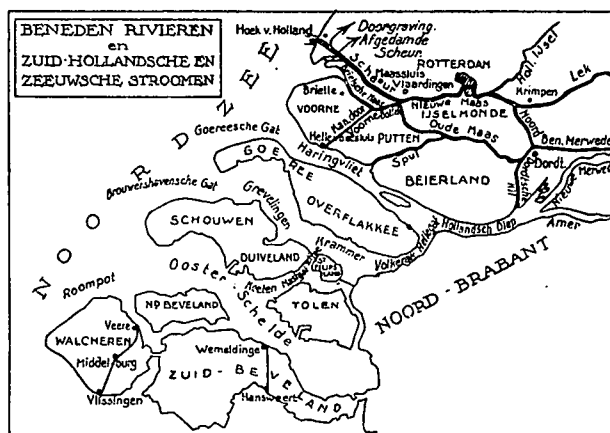
stellen der noteering beneden de schatting of als de taxatie zóó laag blijkt te zijn, dat daartegen niet verkocht kan worden en het is begrijpelijk, dat dergelijke afwijkingen van de schatting alleen worden aangebracht voor majeure bedragen.

Als de commissie van noteering hare taak ernstig opvat, dan bestaat er weinig aanleiding om te vreezen, dat de handel wordt benadeeld en dan zal ook de noteering vanzelve worden aanvaard als de omrekeningskoers, bedoeld in artikel 156 W. K. v. H.

UITGEVOERDE EN VOORGENOMEN VERBETERINGEN VAN ONZE SCHEEP- VAARTWEGEN.

b. De toegangswegen van uit zee. *)

2°. De toegang van uit zee naar Rotterdam vertoont, wat de ontwikkeling betreft, eene merkwaardige overeenkomst met dien naar Amsterdam. Oorspronkelijk werd de toegang naar Rotterdam gevonden langs de Brielsche Maas, doch toen het Brielsche zeegat steeds meer verzandde, moest het Goereesche zeegat gekozen worden, dat van af Rotterdam langs de Nieuwe Maas tot Vlaardingen en verder langs Botlek, Oude Maas, Dordtsche Kil, Hollandsch Diep en Haringvliet bereikt werd. (Zie het kaartje.) Teneinde dezen omweg te ontgaan, werd in de jaren 1827 tot 1829 het Kanaal door Voorne gegraven, dat van Helvoetsluis eene korte verbinding met Rotterdam bracht en een zeker pendant was van het Noord-Hollandsch Kanaal; schepen van 71 M. lengte, 14 M. breedte en 5,15 M. diepgang konden het Kanaal bevaren.



Spoedig echter werd deze vaarweg met het oog op de toenemende afmetingen der vaartuigen onvoldoende, waarbij nog kwam, dat in het Goereesche zeegat herhaaldelijk banken voorkwamen, die de diepte zeer beperkten, zoodat dieper gaande schepen van het Brouwershavensche zeegat gebruik moesten maken, hetgeen het maken van een grooten omweg veroorzaakte. In het midden van de vorige eeuw was de drang naar verbetering van den toestand zoo sterk geworden, dat de Regeering aan den Ingenieur van den Waterstaat P. Caland opdroeg eene reis naar Schotland en Frankrijk te maken om toegangen uit zee naar de havens te bestudeeren en na te gaan in hoeverre de aldaar gemaakte werken voor verbetering van het Brielsche zeegat navolging zouden kunnen vinden. Na afloop van de reis werd door Caland in 1858 een plan ingediend voor het maken van een open vaarweg van af het Scheur dwars door den Hoek van Holland.

Dat de totstandkoming van een zoo ingrijpend werk veel voorbereiding behoefde, is verklaarbaar, maar de wet van 24 Januari 1863 (Staatsblad No. 4), die in art. 1 de totstandkoming van het Noordzeekanaal gelastte, stelde in de tweede plaats vast de verbetering

*) Vervolg van pagina 204.

van den Waterweg langs Rotterdam naar zee, volgens de hoofdlijnen, door Caland aangegeven. De rivier zou van af Krimpen nader worden genormaliseerd en verruimd, de Hoek van Holland zou worden doorgegraven en de riviermond zou gevormd worden tusschen twee dammen tot voldoende diepte in zee; verder zou het benedeneinde van het Scheur afgedamd worden, zoodra de nieuwe mond gereed zou zijn; men vertrouwde, dat in het nieuwe zeegat eene diepte van minstens 7 M. onder hoogwater zou zijn te verkrijgen en dat de Waterweg voor schepen met één diepgang van 65 d.M. bevaarbaar zou zijn.

Met de werken werd in Augustus 1863, aangevangen, in September 1870 voeren de eerste vaartuigen zeewaarts en op 9 Maart 1872 bevoer het eerste stoomschip, de „Richard Young”, met 30 d.M. diepgang den Waterweg, die enkele dagen later voor het verkeer werd opgesteld.

De hoop, dat de nieuwgevormde vaarweg door uitschuring verder zou verdiepen, is niet verwezenlijkt; deze teleurstelling gaf aanleiding tot de benoeming van eene Staatscommissie, die had te overwegen, welke maatregelen tot verbetering van den toestand genomen moesten worden. Zij raade in haar eindverslag van 10 Juli 1880 zonder voorbehoud tot het aanhouden van de open doorgraving, maar waar de noodige opruiming van den grond niet door natuurlijke stroomschuring bleek plaats te hebben, meende zij, dat kunstmatige opruiming daarvan door baggerwerk behoorde plaats te hebben. Zij stelde dan ook voor, het door baggerwerk vormen van eene doorgaande rivier, met eene gemiddelde diepte van 3,5 M. beneden laagwater, waarin eene vaargeul van ten minste 100 M. breedte met ten minste 6,5 M. diepte beneden dat peil. Tusschen de hoofden in zee zou de geul, uitgebaggerd worden tot 7 à 8 M. onder laagwater over eene breedte van 200 M. Bovendien zouden nog enkele bijkomende werken uitgevoerd moeten worden. Men verwachtte, dat op die wijze een vaarweg voor schepen van 8 M. diepgang verkregen zou kunnen worden in eene periode van 8 jaar en voor een bedrag van 30 miljoen gulden.

Het verslag van de Staatscommissie heeft tot grondslag gestrekt voor de verdere verbetering van den Waterweg. De werken hiertoe hebben bestaan in: het wegbaggeren van de ondiepte in den Mond, het aanleggen van een lagen dam langs het Zuiderhoofd tot beperking van de breedte in den Mond, het verruimen van de Doorgraving, het beperken van de vereeniging der rivieren bij de Oostpunt van Rozenburg, het verruimen en normaliseeren van het Scheur en de Nieuwe Maas en eenige bijkomstige werken. Al deze werken kwamen in de periode van 1881 tot 1896 tot stand. In 1895 was de in uitzicht gestelde diepte van 65 d.M. bij laagwater in den Waterweg en van 75 d.M. bij laagwater in den Mond over voldoende breedte aanwezig en in 1896 was dus de Rotterdamse Waterweg als geheel voltooid te beschouwen; in totaal was daarvoor toen een bedrag van 36,3 miljoen gulden besteed; eene hoeveelheid van 56 miljoen M³. grond was opgeruimd.

Was het van de open doorgraving verwachte succes ten slotte volkomen bereikt, de toeneming van de afmetingen der schepen noopte tot maatregelen om de verkregen diepte te vergrooten. Daar met baggerwerk alleen geen verder resultaat te bereiken was, werd overgegaan tot beperking der breedte van de rivier, door aanleg van lage dammen, gepaard met voortgezet baggerwerk in het overblijvende deel van de rivier. Met deze werkwijze werd in de jaren 1897—1907 voor eene uitgave van slechts 1,8 miljoen gulden eene zoodanige verbetering verkregen, dat de diepte 1 M. grooter werd en eene minste diepte van 7,5 M. onder laagwater verkregen werd. In 1906 werd de rivier dan ook bevaren door 51 schepen met 80 en meer decimeters diepgang, waaronder 14 met 85—89 decimeters diepgang.

Daar in 1903 de 20 grootste Oceaanstoomers gemiddeld eene lengte van 195 M., eene breedte van 21 M., een diepgang van 98 d.M. en een inhoud van ruim 17.000 R. Ton hadden, werd de noodzakelijkheid ingezien om in de toekomst de Rotterdamse haven voor nog grooter schepen toegankelijk te maken. De wet van 25 Mei 1908, Staatsblad 137, zegde Rotterdam dan ook een Waterweg toe met eene doorgaande vaargeul van 100 M. bij eene diepte van 8 M. beneden laagwater en van 9,5 M. beneden hoogwater. De verbetering zou bestaan in het opruimen van belangrijke hoeveelheden gronds op plaatsen, waar de gewenschte diepte nog niet aanwezig was en in het maken van eene zuidwaarts omgebogen verlenging van het Zuiderhoofd te Hoek van Holland, teneinde een beteren toegang voor den vloedstroom te verkrijgen en de waterbeweging te versterken. Onmiddellijk na het tot stand komen van de wet werd met de werken aangevangen en reeds in 1909 was eene doorgaande vaargeul van 8,5 M. beneden laagwater of van 10 M. beneden hoogwater tot stand gekomen. Intusschen werd met de verder benodigde baggerwerken voortgegaan en kwam ook de verlenging van het Zuiderhoofd tot stand; de werken werden in 1915 beëindigd. In het geheel was toen aan den Waterweg een bedrag van 53 miljoen gulden besteed en konden schepen met 95 d.M. diepgang naar Rotterdam opvaren.

Dezelfde overwegingen, die er toe leidden om krachtens de wet van 2 Januari 1917, Staatsblad No. 3, het Noordzeekanaal te gaan verbeteren, voerden tot het aanbrengen van verbeteringen in den Rotterdamse Waterweg ingevolge de wet van 2 Januari 1917, Staatsblad No. 5. Ook deze waterweg zal in de toekomst bevaarbaar moeten zijn voor schepen met een diepgang van 12,20 M., waarvoor eene diepte van 12,50 M. bij gewoon hoogwater, overeenkomende met ongeveer 11 M. bij laagwater, vereischt wordt. Allereerst zal echter ook hier volstaan kunnen worden met eene diepte van 11,5 M. bij gewoon hoogwater; voor den eigenlijken mond wordt dan echter, in verband met het doorstampen der schepen bij ruw weder, reeds eene diepte van 12,5 M. bij gewoon hoogwater noodig; de aangehaalde wet beoogt het verkrijgen van dezen toestand.

Waar naast den diepgang ook de breedte en de lengte-afmetingen der schepen steeds toenemen, vormen naast de diepte ook de breedte en de kromming van het vaarwater factoren, waarmede rekening valt te houden, wil men een goed bevaarbaren waterweg verkrijgen; waar bijgevolg naast een voldoende diepte ook een voldoende ruim vaarwater noodig is, kan men niet te zeer trachten door vernauwing van de rivier op den duur de stroomingen zoodanig te versterken, dat de groote diepte te handhaven is, maar moet verder elke gelegenheid te baat genomen worden om door vermeerdering van het vermogen van de rivier voldoende stroomingen te verkrijgen om de gewenschte diepte mogelijk te maken. Er moet dus worden gestreefd naar de gewenschte diepte in voldoende breede geulen van flauwe kromming en naar eene zoo krachtig mogelijke waterbeweging. De wet geeft maatregelen aan om deze desiderata te verkrijgen.

Eene geul ter breedte van 100 M., welke breedte $3\frac{1}{2}$ à 4 maal zoo groot is als de breedte van het grootste schip, dat den Waterweg in de naaste toekomst zal bevaren, wordt voor de grootste schepen, welke toch maar zelden varen, voldoende geacht; het is echter gewenscht over minder diepte deze geul te verbreden, opdat schepen, die niet met volle lading varen of minder diepgang hebben, zich over grooter breedte kunnen bewegen en de diepste geul voor de diepst gaande schepen vrij kunnen laten. Zoo wordt eene breedte van 100 M. voor de geul van 10 M. bij laagwater, eene breedte van 150 M. voor de geul van 9 M. en van 200 M. voor de geul van 8 M. bij laagwater noodig geacht. In den Mond zal de breedte ten minste 400 M., 350 M., 300 M. en 250 M. bedragen, met res-

pectievelijk eene minste diepte van 8 M., 9 M., 10 M. en 11 M. bij laagwater.

Voor het verkrijgen van deze diepe geulen zal belangrijk baggerwerk noodig zijn, maar daarmede zal het gewenscht zijn den stroom zooveel mogelijk in het grootscheepsvaarwater te concentreeren. Hiervoor is reeds vermeld, hoe in de periode van 1897 tot 1907 met den aanleg der sedert reeds verhoogde lage dammen succes werd bereikt. De vermindering van het profiel buiten het grootscheepsvaarwater en de verdieping van de vaargeul zelf behoort echter eenigszins gelijken tred te houden. Waar nu in het riviergedeelte, genaamd „Het Zuiden”, gelegen tusschen Poortershaven en Krimslot, reeds thans neiging tot grondneerzetting bestaat, zal dit bij de verdieping van de geul tot 10 M. beneden laagwater nog toenemen, zoodat aldaar dan ook eene verdere normalisering door ophooging der lage dammen is voorzien.

Het bezwaar van te sterke kromming doet zich voornamelijk in het vaarwater beneden Maassluis, genaamd „De Herrn”, gevoelen. Voor den vloed binnenkomende schepen krijgen in den korten overgang tusschen de twee op elkaar volgende scherpe bochten den stroom te veel op zij, waardoor zij minder goed stuurbaar worden en licht aan den grond kunnen varen, zooals reeds thans meermalen is gebeurd, o.a. op 30 Januari 1914 met de „Westerdijk” der Holland-Amerika lijn, die toen weliswaar de scheepvaart niet geheel stremde, maar toch tot ernstige aanvaringen aanleiding gaf. Daar dit schip met eene lengte van 143 M. nog niet bepaald tot de grootste schepen behoort, is het duidelijk, dat met het oog op de in de toekomst te verwachten zeer groote schepen omlegging van de scheepvaartgeul ter plaatse noodig is. Hiertoe zal de rechteroever onmiddellijk beneden de haven van Maassluis eenigszins landwaarts en de linkerover eenigszins rivierwaarts worden verlegd, gepaard gaande met verlenging of inkorting en gedeeltelijke ophooging van de in den Hoorn aanwezige lage dammen.

Hiervoor werd reeds gewezen op de groote betekenis van versterking van de stroomen, die door den Waterweg trekken; niet slechts dieper, maar ook breeder vaarwater wordt steeds meer noodig. Met het oog op de toekomst kan men dus niet te veel denken aan vernauwing van het rivierprofiel, maar moet er naar gestreefd worden de grootere diepte te behouden door versterking der stroomen. Ten gevolge van de geleidelijke verdieping doet de getijwerking zich gelukkig voortdurend krachtiger gevoelen, waardoor het behoud van grootere diepten mogelijk is geworden; vooral met het oog op de toekomst is het gewenscht deze getijwerking zooveel mogelijk te versterken. De Oude Maas, die door de Botlek en de Brielsche Maas naar zee loopt, staat beneden Vlaardingen door de Noordgeul in verbinding met den Waterweg. Ten gevolge van de krachtiger getijwerking op den Waterweg kiest de Oude Maas langzamerhand meer en meer haar weg door de Noordgeul naar den Waterweg. Het ligt nu in de bedoeling door omlegging van de Noordgeul de waterbeweging ter plaatse te verbeteren en daardoor te verkrijgen, dat de waterbeweging beneden

de Noordgeul sterker zal worden, ten bate van de diepte op den Waterweg. Uiteraard moet er daarbij gezorgd worden, dat de waterbeweging boven de Noordgeul niet verzwakt en zal het werk dus omzichtig uitgevoerd moeten worden, zoodat geen deel van de waterbeweging, welke thans boven de Noordgeul plaats heeft, afgeleid wordt naar de Oude Maas en slechts de waterbeweging op die rivier, die van het beneden-deel van den Waterweg komt, versterken. Evenmin mag de vermeerdering der waterbeweging, welke tengevolge van verdieping van de rivier meer bovenwaarts en den aanleg van groote havenbassins te Rotterdam op het bovendeel van de rivier zal ontstaan, er door benadeeld worden. Geschiedde zulks toch, dan zou de rivier boven de Noordgeul in ongunstiger toestand komen, wat natuurlijk niet toelaatbaar is.

Tot het verkrijgen van de hiervoor aangegeven verbetering van den Waterweg zal rond 8 miljoen M^g. moeten worden weggebaggerd, waarvoor 2½ miljoen gulden is geraamd; voor de normalisering van „Het Zuiden” is gerekend op eene uitgave van ½ miljoen gulden, voor de rivieromlegging bij Maassluis op 1 miljoen gulden, voor de omlegging van de Noordgeul op ½ miljoen gulden en voor onvoorziene eveneens op ½ miljoen gulden. Tezamen bedragen de kosten dus 5 miljoen gulden.

Reeds thans is de mogelijkheid voorzien, dat het op den duur noodig zal blijken de diepte in de vaargeul op te voeren tot 12,5 M. beneden hoogwater en in den Mond tot 13,5 M. onder hoogwater. Het zal dan noodig zijn eene meer ingrijpende verandering tot stand te brengen in het vaarwater beneden en boven Maassluis, waar twee nog betrekkelijk scherpe bochten kort op elkaar volgen; het ligt dan in het voornemen deze beide bochten geheel te laten vervallen en de boven en benedenwaarts aansluitende flauw gebogen riviervakken door te trekken en geleidelijk in elkaar te laten verlopen. Daartoe zullen echter nog belangrijke strooken langs de oevers weggenomen moeten worden, waarop reeds thans bij de onteigening ten behoeve van de verbetering van den Waterweg gerekend is.

Het onderstaande staatje geeft een overzicht, eenzijdig van de toeneming van het scheepvaartverkeer op den Waterweg en anderzijds van de toeneming van den diepgang der vaartuigen, naar gelang de diepte in den Waterweg is toegenomen.

Hoezeer de groote diepte noodig is in den tegenwoordigen tijd, moge nog hieruit blijken, dat niet-tegenstaande de geweldige vermindering van de scheepvaart tijdens den oorlog, in 1915 reeds 43 schepen met meer dan 90 d.M. diepgang den Waterweg bevoeren.

In het licht van de voorafgaande cijfers blijkt wel, dat het niet overdreven is, reeds aanstonds te streven naar eene diepte van 11,5 M. bij hoogwater en tevens reeds de mogelijkheid eener diepte van 12,5 M. bij hoogwater voor de toekomst te voorzien.

In het volgend nummer besluiten wij dit gedeelte van onze reeks opstellen met den waterweg van Dordrecht naar zee.

VAN KUFFELER.

Jaren	Stoom- en zeilschepen, welke zijn in- en uitgevaren ¹⁾		Aantal vaartuigen met een diepgang van: (in decimeters)						
	Aantal	Bruto inhoud in M ³ .	55—64	65—74	75—79	80—84	85—89	90 en meer	Totaal met diepgang v. 55 en meer
1880.....	7.008	8.382.969	12	—	—	—	—	—	12
1890.....	9.637	17.078.007	848	322	—	—	—	—	1.170
1895.....	10.922	24.171.138	1.191	549	19	—	—	—	1.759
1900.....	15.202	36.348.613	1.692	923	66	7	—	—	2.688
1905.....	17.937	49.036.539	2.402	1.321	188	32	13	—	3.956
1909.....	18.839	57.833.340	2.576	1.574	261	71	17	1	4.497
1910.....	20.799	64.421.774	3.029	1.774	296	72	24	1	5.196
1911.....	20.927	66.764.305	3.182	1.855	309	131	41	2	5.520
1912.....	23.006	75.457.390	3.649	2.014	377	146	57	11	6.254
1913.....	22.845	77.953.695	3.520	2.172	483	172	67	25	6.439

¹⁾ Met uitzondering van visschersvaartuigen.

*DE COÖPERATIEVE ZUIVEL-ORGANISATIE
IN FRIESLAND.*

Toen in 1886 de eerste coöperatieve zuivelfabriek in ons land te Warga (Fr.) was opgericht, waren er weinige zuivelbereiders, die van een gemeenschappelijke zuivelbereiding gunstige resultaten verwachtten, terwijl het niet ontbrak aan profeten, die voorspelden, dat de veehouderij en zuivelbereiding te gronde zouden gaan als de particuliere energie en belangen werden uitgeschakeld. Geen twee jaren later waren er echter reeds tien coöperatieve zuivelfabrieken in Friesland, een in Groningen, een in Drenthe, een in Gelderland en een in Zeeland, terwijl vele particuliere fabrieken werden opgericht, waardoor uitgemakt was, dat de fabriekmatige zuivelbereiding voordeelen aanbood. Dat die voordeelen door samenwerking nog belangrijk verhoogd zouden kunnen worden, werd spoedig gevoeld en reeds in 1890 werd te Leeuwarden eene vereeniging opgericht ter bevordering van de fabriekmatige zuivelbereiding in Friesland.

Toen bleek echter onmiddellijk, dat de belangen van coöperatief werkende zuivelfabrieken en die van eigenaren van particuliere fabrieken zoo uiteenlopend waren, dat samenwerking in dezen onmogelijk was. De coöperators trokken zich terug en de vereeniging kwijnde dan ook spoedig weg door gebrek aan belangstelling, door achterdocht en onvoldoende samenwerking.

Bij de coöperatieve zuivelfabrieken bleef de drang tot samenwerking evenwel bestaan en in 1893 werd „de Vereeniging van Belanghebbenden bij Fabriekmatige Zuivelbereiding op Coöperatieven grondslag” opgericht; als leden werden aangenomen: leden, bestuursleden en directeuren van coöperatief werkende zuivelfabrieken; er werden lezingen gehouden over onderdeelen van het bedrijf, voor gezamenlijke rekening werden proeven genomen en enkele artikelen werden gemeenschappelijk aangekocht. Hoewel de Vereeniging in ledental flink vooruitging en vele zeer belangrijke zaken behandeld of tot stand gebracht werden, was om meer krachtsontwikkeling mogelijk te maken, vormverandering noodzakelijk geworden. Meermalen kwam het voor, dat belangrijke voorstellen niet uitvoerbaar bleken, doordat de vereeniging geen voldoende rechtszekerheid aanbood.

In 1897 werd dan ook besloten, de vereeniging van personen te vervormen tot eene vereeniging van coöperatieve zuivelfabrieken, en daarmede was de organisatie tot stand gebracht, die straks, na de vaste aanstelling van een bezoldigd secretaris, belangrijk in kracht zou toenemen. Hoewel het bestuur bestond uit werkzame personen, die zeer veel sympathie voor de zaak gevoelden, ontbrak hun veelal de tijd, om de loopende aangelegenheden spoedig af te doen of belangrijk uit te breiden, en tengevolge van de snelle opkomst der coöperatieve zuivelbereiding waren dit voorwaarden, waaraan moest worden voldaan, zou de Bond beantwoorden aan de verwachtingen, die de zuivelbereiders er van hadden. Toen in Maart 1898 de heer F. E. Posthuma (thans oud-minister van Landbouw, Handel en Nijverheid) als secretaris optrad, bleek, dat er van 't begin af aan werk genoeg was, om een persoon geheel in beslag te nemen, terwijl nog verschillende commissiën moesten worden aangewezen, om het bestuur te assisteeren bij de uitvoering van de werkzaamheden, die voor en na tot de taak van den Bond werden gerekend.

De Bond bemoeide zich met de organisatie van de fabrieken, met den gemeenschappelijken aankoop van hulpstoffen bij de zuivelbereiding en met de verbetering van de kwaliteit der zuivelproducten; boteren kaaskeuringen werden ingesteld; een handelsmerk werd gedeponereerd; een model-instructie voor het personeel van de aangesloten fabrieken werd ontworpen; kringen van ondersteuning bij stoornis in het

bedrijf werden aangewezen; contrôle op de boekhouding werd ingevoerd; onderzoekingen werden ingesteld en verschillende onderwerpen werden in studie genomen. Spoedig bleek, dat het arbeidsveld voor de coöperatieve zuivel-organisatie vrijwel onbegrensd was en toen ook in andere provincies de coöperatieve zuivelbereiding meer en meer in toepassing werd gebracht, werd ook daar samenwerking gezocht door middel van zuivelbonden.

In 1893 werd de Zuid-Nederlandsche Zuivelbond opgericht, in 1896 de Geldersch-Overijsselsche en de Drentsche Zuivelbond en in 1900 de Bond van Zuivelfabrieken in Groningen, de Noord-Brabantsche Zuivelbond en de Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken in Zeeland. Toen het nut van samenwerking door de zuivelbereiders werd gevoeld en erkend, lag het geheel voor de hand, dat door de voormannen der Zuivelbonden naar een inniger samenwerking werd gezocht en de behoefte werd gevoeld aan een centrale organisatie, welke in 1900 tot stand kwam door de oprichting van den Algemeenen Nederlandschen Zuivelbond, federatieve vereeniging van Bonden van Coöp. Zuivelfabrieken (thans voldoende bekend als de F. N. Z.), waarbij alle bonden zich aansloten.

Het zou ons te ver voeren als wij de verrichtingen van deze organisatie gingen volgen om daardoor de groote beteekenis van dit lichaam voor de coöperatieve zuivelbereiding — en wat daarmede verband houdt — te doen uitkomen, daar dit artikel slechts beoogt, de lezers eenigszins bekend te maken met de organisatie op zuivelgebied in Friesland. Bij den Bond van Coöperatieve Zuivelfabrieken in Friesland zijn alle coöperatieve zuivelfabrieken, in totaal 87, aangesloten. Aan deze fabrieken wordt door circa 14.000 veehouders de melk geleverd van bijna 140.000 koeien. Het doel van den Bond is de belangen van coöperatief werkende zuivelfabrieken te bevorderen, hetgeen reeds begint bij een goede melkwinning en verzorging en verbetering van den gezondheidstoestand van het vee.

Vanwege den Bond worden geregeld boter- en kaaskeuringen gehouden, wordt onderwijs gegeven aan het personeel, werkzaam in de aangesloten fabrieken, wordt contrôle op de administratie en het bedrijf uitgeoefend, wordt voorlichting verstrekt en wordt technische hulp verleend. Voor het verrichten van onderzoekingen in het belang van den technischen dienst en voor contrôle op den aankoop van hulpstoffen, beschikt de Bond over een uitstekend ingericht laboratorium. Het personeel van den Bond bestaat uit een secretaris, een leeraar-technicus, een scheikundige, een controleur, een boekhouder, een magazijnmeester en eenige assistenten, analisten en kantoorbedienden. Voor de verschillende afdelingen zijn commissiën ingesteld, waarvan de commissie voor Landbouw-Coöperatie wel de meestomvattende taak heeft.

De Commissie voor Landbouw-Coöperatie stelt zich beschikbaar voor de behandeling van onderwerpen en vraagstukken betreffende het vereenigingsleven en het bedrijf. Daartoe kunnen o.a. de volgende onderwerpen worden gerekend.

De organisatie van de Coöperatieve Zuivelbereiding; de beteekenis van de Coöperatieve Zuivelbereiding; kapitaalvorming door de Coöperatieve Zuivelfabrieken; het financieel beheer van de Coöperatieve Zuivelfabrieken; de contrôle op de administratie en het bedrijf; de verdeling der melkgelden; afzet van de zuivelproducten; zorg voor de toekomst van de leden en het personeel; de Coöperatieve Zuivelfabriek en de veestapel; bestrijding der tuberculose onder het rundvee; contrôle- en fokvereenigingen; coöperatieve veevoederfabrieken en aankoopvereenigingen; het coöperatief melkcondensatiebedrijf; coöperatieve export-slachterij en afzet van vee.

Voor de vergaderingen van den Bond, waarin gewoonlijk actueele onderwerpen aan de orde worden gesteld en de voorbereidende werkzaamheden worden verricht om te komen tot uitbreiding van de organisatie, is steeds veel belangstelling; gemiddeld wor-

den deze vergaderingen door 200 personen bezocht.

Door de zuivelfabrieken, aangesloten bij den Bond, werden over 1917 verwerkt bijna 500 miljoen K.G. melk, aan exploitatiekosten (rente, onderhoud, loonen enz.) werd ruim 13 miljoen gulden betaald. De opbrengst aan boter bedroeg f 25.200.000, aan kaas f 34.200.000, aan melkverkoop f 2.800.000, totaal f 62.200.000. Geproduceerd werden ruim 12 miljoen K.G. boter; 3½ miljoen Gouda-kazen, 2 miljoen Edammer kazen en ruim 200.000 Friesche en Engelse kazen. De onroerende goederen kwamen op de balans voor tot een bedrag van f 4.200.000; de afschrijving, reserveering en ledenkapitaalvorming bedroeg ruim 1 miljoen.

De Bond exploiteert zelf geen bedrijven; bevordert evenwel de totstandkoming van zelfstandige vereenigingen, werkzaam op het gebied van de zuivelbereiding en is in het algemeen werkzaam ter bevordering van een goede en voortgezette toepassing der coöperatieve beginselen. Zoo nam de Bond een werkzaam aandeel in de totstandkoming van nog na te noemen vereenigingen, waaromtrent ook eenige mededeelingen in het volgend nummer zullen worden opgenomen.

TJ. KUPERUS.

Leeuwarden, Februari 1919.

DE RIJKSMIDDELEN.

In dit nummer wordt aangetroffen het gebruikelijk overzicht met bijlagen van de opbrengst der Rijksmiddelen over de eerste maand van het loopende jaar, vergeleken met de overeenkomstige cijfers van het vorig jaar.

De oorlogswinst- en verdedigingsbelastingen brachten tot dusver in totaal op een bedrag van f 452.105.893, waarvan f 341.718.711 op rekening komt van eerstgenoemde heffing. Met inbegrip van de opcenten ten behoeve van het Leeningfonds — behalve die op den suikeraccijns, welke geene verzwaren van belastingdruk medebrachten — is derhalve een totaal van f 553.541.891 ontvangen uit belastingheffing, welke haren grond vindt in de buitengewone omstandigheden.

De gewone middelen brachten in de afgelopen maand f 16.585.792 op, tegen f 17.420.073 in Januari 1918 en vertoonen mitsdien een achteruitgang van f 834.281. Bij de raming blijft de opbrengst der afgelopen maand f 2.017.583 ten achter.

De lagere opbrengst is voornamelijk te wijten aan het trager vloeien van de inkomstenbelasting, van den accijns op suiker, gedistilleerd, zout en geslacht, de registratie en successierechten.

Ruimer vloeiden de personeele, de vermogens- en de grondbelasting, de zegelrechten en de loodsgelden; de toeneming van dit laatste middel wijst op eene verlevendiging van het verkeer.

De opbrengst van de meeste middelen bleef beneden de raming; boven de raming kwamen slechts, naast eenige minder beteekenende middelen, de gedistilleerd-accijns, de geslachtsaccijns, de zegel-, registratie- en successierechten, de rechten op den invoer, het statistiekrecht en de loodsgelden.

Het ten achterblijven van de opbrengst der middelen bij de raming doet zich ten aanzien van de directe belastingen in den aanvang des jaars steeds voor, zoodat hieruit geen ongunstige conclusiën zijn te trekken. Wel zijn voor dergelijke conclusiën termen aanwezig met het oog op de omstandigheid, dat thans in drie achtereenvolgende maanden de opbrengst der middelen ten achter bleef bij die van de overeenkomstige periode van het vorig jaar. Dit naideelig verschil belooft in totaal ruim f 5.400.000. Het is waarschijnlijk te achten, dat, ook al zullen de baten uit sommige middelen als gevolg van het althans gedeeltelijk herstel van het internationaal verkeer, wellicht stijgen, daartegenover andere middelen — met name de accijnzen en de inkomstenbelas-

ting — voorloopig eene daling zullen blijven vertoonen.

De nieuwe belastingheffing deed zoowel in Januari 1919 als in Januari 1918 haren invloed reeds gelden en moet derhalve bij de vergelijking van de opbrengsten dier maanden buiten beschouwing blijven.

De vergelijking tusschen de loopende ontvangsten en die van eene overeenkomstige tijdsperiode van voor den oorlog, heeft allengs zooveel van hare betekenis ingeboet, dat het geen aanbeveling verdient haar voort te zetten.

AANTEKENINGEN.

Mededeelingen van den Minister van Landbouw inzake de broodvoorziening en den aardappelvoorraad. — Door het Kamerlid Mr. de Wijkerslooth de Weêrdesteyn werden op 6 Februari j.l. aan den Minister verschillende vragen gesteld inzake het vraagstuk van de graanvoorziening van ons land. De Minister van Landbouw heeft op 25 Februari j.l. in antwoord op deze vragen een aantal mededeelingen gedaan, waaraan het volgende is ontleend:

I. In het tijdvak van 25 Juni 1918 tot 31 Januari 1919 zijn de in het voorjaar van 1918 door de Amerikaanse Regeering aangeboden 100.000 ton broodgraan aangekomen, terwijl à conto van de voor 1919 geldende rantsoenen tot op 11 Februari zijn aangevoerd:

tarwe	28.556 ton;
rogge	2.886 „
tarwebloem	16.374 „
maïsbloem	4.074 „

De voorraden buitenlandsche producten bedroegen op 11 Februari:

tarwe	13.422 ton;
rogge	8.405 „
tarwebloem	17.844 „
maïsmee	4.074 „

Verder is dezer dagen 20.000 ton meel, hoofdzakelijk tarwebloem, verder roggebloem, gerstebloem en maïsbloem, te Rotterdam liggende, van de Commission for Relief overgenomen.

II. Van den oogst 1918 is ingeleverd tot 1 Februari 1919:

tarwe	59.500 ton;
rogge	125.248 „
haver	21.090 „
gerst	8.207 „

Hiervan was op 1 Februari 1919 nog in voorraad:

tarwe	20.326 ton;
rogge	28.209 „
haver	2.023 „
gerst	58 „

III. Een betrouwbare raming van de hoeveelheden tarwe, rogge, gerst en haver, welke tot 31 December 1919, hetzij uit het binnenland, hetzij uit het buitenland van de Regeering beschikbaar zullen komen, is niet te geven. Wat de buitenlandsche producten aangaat, is in het met de Geassocieerde Regeering afgesloten Agreement een rantsoen vastgesteld van:

- 600.000 ton broodgraan;
- 500.000 ton maïs;
- 250.000 ton koeken en ander veevoeder.

Of deze hoeveelheden zullen kunnen worden aangevoerd hangt grootendeels af van de beschikbare scheepsruimte. Indien de gerequireerde schepen tijdig worden vrijgegeven, meent de ondergeteekende, dat de bovengenoemde hoeveelheden in dit jaar zullen kunnen worden aangevoerd.

Onderhandelingen zijn gaande ten einde de toestemming te erlangen om verschillende producten in mindering van de bovenvermelde rantsoenen door den handel te laten importeren.

Van den inlandschen oogst 1918 moet volgens de oogstramingen van de regeeringscommissarissen, belast met de rijksgraanverzameling, na 1 Februari 1919 nog worden ingeleverd:

tarwe	52.437 ton;
rogge	41.461 „
haver	44.050 „
gerst	8.913 „

De hoeveelheden, die in het aanstaande najaar van den

oogst 1919 aan de Regeering zullen worden geleverd, zijn afhankelijk van de algemeene voedselpositie.

Hoe meer buitenlandsch veevoeder er ten platten lande wordt gedistribueerd en hoe ruimer de regeeringsrantsoenen van menselijk voedsel zullen zijn, des te meer graan zal er ter beschikking van de Regeering komen.

Om het tegenwoordig broodrantsoen te blijven verstreken is ongeveer 66.000 ton grondstoffen per maand benoodigd.

De Minister voegde aan deze mededeelingen nog de algemeene opmerking toe, dat naar zijn oordeel de toestand ten opzichte van de voedselvoorziening van ons volk gestadig verbetert en vooruit zal gaan naarmate er meer scheepsruimte beschikbaar zal komen. De beschikbare scheepsruimte wordt voor een belangrijk deel beïnvloed door de vraag, welke hoeveelheden kolen uit Noord-Amerika moeten worden aangevoerd. Blijkt het inderdaad noodig voor dezen aanvoer veel schepen te reserveeren, dan zal zulks noodzakelijk plaats moet hebben ten koste van den aanvoer van de voor voeding van mensch en dier bestemde scheepsruimte.

Wat den aardappelvoorraad betreft werd het volgende medegedeeld:

Bij de door de regeeringscommissarissen, belast met de rijksgraanverzameling, op 15 November 1918 gehouden inventarisatie der voor distributie beschikbare aardappelvoorraden bleken aanwezig te zijn 760.000 ton aardappelen, waaronder circa 210.000 ton wivleezige aardappelen.

Sedert genoemden datum zijn door de organisaties, welke met de expeditie der regeeringsaardappelen zijn belast, circa 190.000 ton zandaardappelen en pl.m. 170.000 ton kleiaardappelen afgeleverd, zoodat volgens deze gegevens thans nog aanwezig moeten zijn circa 400.000 ton.

Volgens een op 10 Februari 1919 door de organisaties gehouden inventarisatie, waarbij de gegevens in hoofdzaak verstrekt werden door de aangesloten handelaren en commissonnairs, zijn aanwezig: 160.000 ton kleiaardappelen, 100.000 ton geelvezelige zand- en veenaardappelen en bovendien nog 220.000 ton wivleezige aardappelen, totaal circa 480.000 ton.

Tot 9 Maart aanstaande zijn thans bijna alle gemeenten van voldoende aardappelen voorzien, terwijl een groot aantal van de gelegenheid gebruik heeft gemaakt om de inwoners wintervoorraden te laten opslaan.

Voor de na 9 Maart aanstaande volgende vierwekelijksche distributietijdvakken wordt dan ook verwacht, dat de bestellingen circa 60.000 ton zullen bedragen (voor de 4de en 5de vierweeksche periode, aanvangende 2 December en 30 December 1918, werden respectievelijk besteld 50.000 en 40.000 ton), zoodat de beschikbare voorraden kleiaardappelen en geelvezelige zand- en veenaardappelen voldoende zullen zijn om tot den nieuwen oogst in de behoefte te voorzien, terwijl bovendien nog een reserve van circa 220.000 ton wivleezige aardappelen aanwezig is.

De New Yorksche discontomarkt.

— In het artikel over de in de Vereenigde Staten te vestigen discontomarkt, in het nummer van 23 October 1918, blz. 929, werd mededeeling gedaan van de plannen tot oprichting van de Discount Corporation of New York. Blijkens de berichten uit de Vereenigde Staten heeft thans de nieuwe maatschappij op 2 Januari j.l. haar werkzaamheden aangevangen. Zij beschikt over een kapitaal van \$ 5.000.000 en een surplus — de emissie vond plaats tegen 120 pCt. — van \$ 1.000.000.

Teekenend voor het doel waarmede de maatschappij werd opgericht zijn de volgende ziensneden uit de circulaire, waarmede van den aanvang der werkzaamheden werd kennis gegeven:

It will seek to promote the use of dollar exchange in the trading centre of the world through affording a ready purchase and sale in this market of bills so drawn against shipments.

This is another milestone marking the entrance of America into the fields of world finance. Notable among the trade bulwarks, which enabled Great Britain to gain commercial supremacy, over many seas in pre-war years, were the great discount companies, with enormous resources, which furnished credits wherever Britain furnished goods. Their purchase and sale of finance bills, merchandise bills,

bank and trade acceptances, their ability and readiness to finance long-term transactions, growing out of an overseas exchange of merchandise, did much to entrench Great Britain in her position of financial centre of the world.

Since one-third of the minted gold of the world has passed into the financial channels of the United States, since we have become so markedly a creditor nation, since on our ability to produce a surplus beyond our own needs and to make that surplus available to other nations depends, in a large measure, their welfare and our own prosperity, it is a public need of no small importance that we create powerful machinery to these ends.

The ability of the Discount Corporation of New York to take a prominent part in furthering the international commerce to which America seems destined is evidenced by its directorate, the prominence of the financial institutions represented on its board and the far-reaching affiliations so secured.

President is de heer John McHugh, terwijl in het directorium naast de heer J. P. Morgan vertegenwoordigers aangetroffen worden van een 8-tal van de voornaamste New Yorksche National Banks en Trust Companies.

De Fransche oorlogsschatting van 1871. — Nu binnenkort iedereen met belangstelling zal volgen de wijze, waarop Duitschland de op te leggen schadeloosstelling zal betalen, is het interessant na te gaan hoe, ruim 40 jaren geleden, Frankrijk zich van die taak kweet.

Bij den in Juni 1871 gesloten vrede werd Frankrijk een schadevergoeding van 5 milliard Francs opgelegd, welk bedrag, vermeerderd met rente en andere betalingen, tot Frs. 5.862.807.290 steeg. Op 5 September 1873, 6 maanden vóór den bepaalden tijd, werd de laatste termijn betaald.

De afbetaling geschiedde ten eerste door zuinig te zijn en den uitvoer te vergrooten. Het excès van den goederin- en -uitvoer was van 1867 t/m. 1871 ten gunste van den invoer, doch in 1872 en 1873 bedroeg het uitvoer-excès resp. Frs. 191.000.000 en Frs. 326.000.000. Verder werd geëxporteerd:

Fransch goud	Frs. 275.402.400
„ zilver	„ 241.405.840
„ bankpapier	„ 126.100.000
Duitsche munt en bankpapier ..	„ 105.949.220

Totaal

Frs. 748.857.460

Het in Elzas en Lotharingen gelegen gedeelte van den Ooster-Spoorweg werd in rekening gebracht met Frs. 327.860.000.

Over uitgevoerde effecten vonden wij geen bedragen vermeld, doch interessant is de volgende staat, aantoonende de totale aankopen, voor rekening der Fransche regeering, van wissels enz.

	Koopprijs	Francs
Thalers	690.907.104	3,7910 2.619.228.831
Sterling	60.583.453	25,4943 1.544.532.725
Hamb. sche Banco-Marken	280.707.013	1,8989 535.841.617
Belgische Francs	518.209.291	1,0061 521.370.367
Hollandsche Guldens	150.549.519	2,1509 323.816.960
Frankfurter Florijnen ..	110.341.200	2,1637 238.745.254
Duitsche Rijksmarken ..	63.275.492	1,2528 79.271.536
		5.862.807.290

De Parijsche wisselkoers op Londen, met een pariwaarde van 25,22, liep tusschen Juni 1871 en September 1873 niet hooger dan 26,19. Gewoonlijk bewoog hij zich tusschen 25,26 en 25,66, terwijl de gemiddelde depreciatie van de Francs tegenover den Thaler niet hooger ging dan 1 pCt.

Het wisseldisconto der Fransche Bank was van 1867 tot 18 Juli 1870 2½ pCt. geweest; daarna steeg het successievelijk tot 6 pCt. op 9 Augustus. d.a.v. en varieerde verder tusschen 5 en 6 pCt.

De koersen, waartoe de Fransche regeering haar 12-maands schatkistpromessen plaatste, varieerden in 1870 tusschen 4 en 5½ pCt., in 1871 tusschen 5 en 6 pCt., in 1872 tusschen 5 en 6½ pCt., terwijl de emissie van 17 Maart 1873 tot 5½ pCt. geschiedde.

I. D. B.

Kleinhandelsprijzen. De verhoudingscijfers van verbruiksartikelen, in den handel gebracht door de Coöperatieve Winkelvereeniging van „Eigen Hulp” te Amsterdam, Haarlem, Arnhem, Utrecht, Leeuwarden en 's-Gravenhage (voorheen E. H.), welke — zooals de lezer weet, thans nog slechts voor dezulke, waartrent in de verslagmaand en de daaraan voorafgaande door dezelfde coöperaties prijsopgaven werden verstrekt — door het Centraal Bureau voor de Statistiek gepubliceerd worden, zijn de navolgende.

Artikelen	1914	1915	1916	1917	1918	Nov. 1918	Dec. 1918
Gort	116	142	165	—	123	123	123
Koffie	88	91	100	118	174	176	176
Margarine	99	102	110	122	136	138	138
Stroop	100	125	161	179	193	196	196
Suiker (basterd) ..	91	105	115	116	120	127	127
„ (melis)	89	98	102	103	105	108	108
Zout	80	90	90	110	190	190	190

De prijzen voor het jaar 1893 werden gelijk 100 gesteld.

Scheepsruimte door den „United States Shipping Board” gecontroleerd. — In het laatst gepubliceerde tweede jaarverslag van den „United States Shipping Board” zijn vele interessante mededeelingen te vinden omtrent de Amerikaansche handelsvloot, zooals deze zich ontwikkeld had kort voor het einde der krijgsverrichtingen. In het verslag, dat de periode van 1 November 1917 tot 31 October.1918 omvat, vinden we ook belangrijke mededeelingen omtrent de functies van den „Shipping Board”. Alvorens over te gaan tot de bespreking van het belangrijke cijfermateriaal, dat het verslag ons biedt, eenige opmerkingen omtrent de organisatie en functies van den Shipping Board. De organisatie werd in den loop van het jaar uitgebreid, zoodat er afdelingen geschapen zijn voor alle mogelijke aangelegenheden, waarmede de Shipping Board in aanraking komt.

In het verslagjaar werden o.a. de volgende afdelingen ingesteld: Shipping Control Committee, Division of Planning and Statistics, Port and Harbor Facilities Commission, Marine and Dock Industrial Relations Division, Division of Insurance, etc.

Het verslag brengt naar voren, dat de Shipping Board oorspronkelijk geschapen was met het doel om de ontwikkeling van de Amerikaansche scheepvaart te regelen en te bevorderen. Toen Amerika deel ging nemen aan den oorlog, werden door het Congres verstrekkende bevoegdheden direct aan den president verleend, in verband met de requisitie en den aanbouw van schepen en de regeling van de scheepvaart in het algemeen.

Door een „Executive order” van 11 Juli 1917 verzag de president de „Emergency Fleet Corporation” van volmacht ten aanzien van den scheepsbouw, terwijl aan den „Shipping Board” door hem een volmacht verleend werd voor de verkrijging van reeds gebouwde schepen en voor het uitoefenen van het zeggenschap over alle schepen, destijds of alsnog door de Vereenigde Staten verkregen. De Shipping Board en de Emergency Fleet Corporation beschikken dus als de directe vertegenwoordigers van den president over de zeer omvangrijke rechten, welke bij dezen berusten. In de oorlogperiode van Amerika heeft de Shipping Board practisch de geheele Amerikaansche handelsmarine als een nationale onderneming geleid. Het verslag geeft verder een zeer uitvoerige uiteenzetting der verschillende functies van den Board; welke commissies daarvoor ingesteld zijn en verder welke band er bestaat met de andere Amerikaansche regeringslichamen en die der geallieerde mogendheden. Voor de eerste maal vinden we echter meer gedetailleerde cijfers over de scheepsruimte, waarover

de Shipping Board beschikt en waarover de particuliere reeders beschikken. Een volledig beeld van de samenstelling dezer scheepsruimte wordt daardoor mogelijk.

Onderstaande tabel geeft het aantal en de deadweight tonnage van de Amerikaansche en vreemde stoom- en zeilschepen, van meer dan 500 B. R. T., welke eigendom zijn van, of onder een of anderen vorm van controle staan bij, het Amerikaansche Gouvernement (uitgezonderd de schepen, welke aan leger of marine behooren). De tabel geeft den toestand van 1 September 1918.

	stoomschepen		zeilschepen	
	t. dw.	t. dw.	t. dw.	t. dw.
Nieuwbouw voor den Shipping Board	315	1.876.045	—	—
Gekocht door den Shipping Board (uitgezonderd de schepen op de gr. meren)	29	121.406	—	—
Door den Shipping B. gerequireerde Am. schepen ..	408	2.622.550	—	—
Door den Shipping B. in beslag gen. vreemde schepen	169	1.107.088	7	15.739
Door den Shipping B. gecharterde vreemde schepen	220	944.238	111	234.580
Voor part. Amer. reeders varend	475	968.551	402	405.015
Vreemde schepen, door part. Am. reeders gecharterd ..	113	462.631	143	213.388
Am. schepen, door vreemden gecharterd	—	—	38	42.201
Vreemde schepen met Am. toestemming aan vreemden vercharterd	52	286.149	71	122.822
Vreemde schepen, verplicht tot terugkeer naar de Ver. Staten	61	304.921	—	—
Totaal	1842	8.693.579	772	1.093.745

Volgens deze cijfers beschikten de Amerikanen op 1 September 1918 over 2614 schepen met 9.349.828 t.d.w., d.w.z. een scheepsruimte, 1½ maal zoo groot als de Duitsche vóór den oorlog. Onderscheiden we naar de vlag, dan zijn de cijfers de navolgende:

	schepen	t. dw.
Amerikaansche schepen	1667	5.892.882
In beslag genomen Duitsche	94	608.260
Andere vreemde schepen	853	2.848.686
Totaal	2614	9.349.828

Het grootste deel der schepen werkt onder leiding van den Shipping Board, welke zijn functies zooveel mogelijk door middel van de particuliere reeders uitoefent; een ander deel, dat militaire transporten uitvoert, staat onder de Marine; ten slotte is er dan nog een klein deel der vloot, dat ter beschikking staat van de particuliere reeders.

Wat den nieuwbouw voor den Shipping Board betreft, kunnen de toenemende prestaties der Amerikaansche werven uit de volgende cijfers blijken.

	werven v. stalen schepen	op stapel schepen	t. dw.	van stapel schepen	t. dw.
1 September 1917	46	125	881.072	27	192.790
1 November 1918	76	374	2.575.004	119	798.322

Een overeenkomstige toeneming zien we voor de werven voor houten schepen, terwijl de bouw van betonnen schepen niet zoo zeer toenam wegens de begrensdte hoeveelheid beschikbare arbeidskrachten.

De 315 nieuwgebouwde schepen voor den Shipping Board werden als volgt verkregen:

219 tijdens den aanbouw gerequireerd, nu gereed	1.344.242	t.d.w.
88 door de Fleet Corp. besteld	465.454	„
8 op Japansche werven gebouwd	66.349	„
315 schepen	1.876.045	t.d.w.

De contracten voor den aanbouw van schepen worden door de Emergency Fleet Corporation afgesloten. Do als gekocht vermelde schepen waren op 1 September 1918 van de volgende herkomst:

20 Amerikaansche schepen	61.900 t.d.w.
9 Oostenrijksche schepen	59.506 "
29	121.406 t.d.w.

Bovendien kocht de Shipping Board nog schepen, welke op de groote meren varen.

De requisitie van Amerikaansche schepen betrof oorspronkelijk alle stalen schepen boven 2500 t.d.w.; later werden ook kleinere schepen gerequireerd. Het requisitie-charter is een „time-charter” of een „Bareboat charter”; in het eerste geval moet de reeder het schip bemannen en uitrusten, in het andere geval heeft hij alleen het schip ter beschikking te stellen, terwijl alle bedrijfsuitgaven voor rekening der regeering zijn. De requisitie zou hoogstens tot 6 maanden na het sluiten van den vrede van kracht blijven.

De lijst der in beslag genomen schepen is als volgt samengesteld:

Duitsche stoomschepen	87	598.816 t.d.w.
„ zeilschepen	7	9.444 „
Oostenrijksche stoomschepen	1	6.500 „
Nederlandsche stoomschepen	81	501.772 „
Totaal	169	1.107.088 t.d.w.

De door den Shipping Board gecharterde schepen zijn zoowel geallieerde als neutrale schepen. De stoomschepen zijn meerendeels van Deensche, Noorsche, Zweedsche en Japansche nationaliteit, terwijl bij de zeilschepen de Fransche en Noorsche overwegend zijn. Ook komen in deze categorie voor Duitsche en Oostenrijksche schepen, welke buiten de Unie in beslag genomen werden. Voornamelijk waren het Zuid-Amerikaansche staten, Siam en China, die aldus verkregen schepen voor den duur van den oorlog aan de Vereenigde Staten ter beschikking stelden.

BOEKAANKONDIGING.

Rijndocumenten (Rheinurkunden), 2 octavo-deelen; 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff; München, Duncker en Humbolt.

Wanneer voor eene onderneming op het gebied van handel of nijverheid, voor eene instelling van openbaar nut of algemeen belang, het tijdstip nadert van een honderdjarig bestaan, dan is het gebruikelijk dat men eenig geschrift samenstelt, waarin hare levensloop in dat lange tijdperk beschreven wordt.

Indien, gelijk in dergelijke omstandigheden veelal het geval is, de onderneming of instelling in die lange periode in bloei is toegenomen — was dat niet zoo, dan zou het leven wel niet zoo lang geduurd hebben — dan zal het voor den samensteller van dat geschrift een genot zijn geweest den arbeid daartoe op zich te nemen en het kan niet anders of de moeite en de vele besommeringen, die het verzamelen en uitwerken der bouwstoffen van hem vorderden, werden door hem gemakkelijk gedragen door de liefde en de opgewektheid, waarmede hij zijnen arbeid opvatte en ten einde bracht, en door de voldoening toen het geheel voor hem lag.

Toch zal het niet altijd gemakkelijk zijn voor zoodanig werk iemand te vinden, die door dezen arbeid niet alleen zichzelf bevredigt, maar ook hen, die daarvan na de voltooiing mogen kennis nemen, stemt tot dankbaarheid voor hetgeen hun nu geboden werd, en die tevens door die kennisneming een levendig besef ontvangen van het groote belang, dat deze levensgeschiedenis over honderd jaren in het licht stelt.

Nu is onder de honderdjarigen van den laatsten tijd ook de Rijn te noemen. Men zal zeggen: de Rijn is toch al veel ouder, maar dat zijn dan uitsluitend de geologen of de geografen, die zoo spreken; de econoom kent den Rijn thans niet meer dan een honderdjarigen leeftijd toe, want het is eerst nu ruim honderd jaren geleden, dat de Rijn voor westelijk Europa van werkelijk economische betekenis gewor-

den is, omdat hij toen eerst het karakter verkreeg van internationalen scheepvaartweg.

Het is de Fransche revolutie geweest, die in 1792 met haar beginsel, dat de groote stroomen die verschillende landsgebieden bevlouien, gemeen eigendom van die gebieden zijn en deze bij onderling overleg, op den grondslag van vrij gebruik en gelijke rechten voor allen, het verkeer op die stroomen hebben te regelen, voor den Rijn deze economische betekenis in uitzicht stelde.

Het Weener Congres van 1815, dat voor de verhouding tusschen vorst en volk veel reactionnairder beginselen huldigde dan men na de groote revolutie mocht verwachten en ook daardoor leidde tot de revolutie van 1848, het Weener Congres, waarvan men wel eens zeide dat er meer gedanst dan gewerkt werd, heeft echter het bovengenoemde beginsel van 1792 in zijne akten vastgelegd en zoo stond men voor den Rijn nu omstreeks honderd jaren geleden voor het geval, de regelen en rechten van internationalen stroom te moeten vaststellen en in toepassing brengen.

Hoe dat in zijn werk is gegaan, leeren nu de twee zeer lijvige boekdeelen, door de Rijnsoeverstaten onder den aan het hoofd van deze aankondiging geschreven Nederlandschen titel — de Duitsche titel luidt: „Rheinurkunden” — samengesteld, en onlangs te 's-Gravenhage bij Martinus Nijhoff en te München en Leipzig bij Duncker en Humbolt verschenen.

Het boekwerk bevat eene verzameling — en het zal wel zijn de volledige verzameling — van alle akten, besluiten, beschikkingen enz., die tot dusverre over de Rijnscheepvaart tot stand zijn gekomen. In totaal 670 nummers, waarvan het eerste deel, over de jaren 1803—1860, 300 en het tweede deel 370 bevat.

Men behoeft voor de scheepvaartregelingen op den Rijn niet verder terug te gaan dan tot 1803, omdat eerst bij den vrede van Lunéville van 9 Februari 1801, overeenkomstig den eisch der Fransche onderhandelaars, de vrije Rijnvaart werd vastgesteld.

Het eerste stuk der verzameling, dat deze vrije Rijnvaart regelt, is het Reichs-deputations-Hauptschluss van 25 Februari 1803. De kennisneming van dit stuk leert ons intusschen, dat men toen van de uitdrukking „vrije vaart” eene andere opvatting had, of althans er eene andere uitlegging aan gaf, dan wij thans zouden doen. Er zouden, volgens het vredesverdrag, geene Rijntollen meer zijn, hetgeen werd uitgelegd: dat er geene vorsten of steden meer zouden zijn die, zich verder aan den Rijn niets gelegen latende liggen, op die rivier rechten van de scheepvaart heffen, waarvan de opbrengst dan in geenerlei opzicht aan de rivier ten goede kwam; maar men verstonde onder „vrije vaart” niet, dat geene rechten zouden worden geheven, om daaruit althans de kosten van rivierverbetering te bestrijden en het is juist op dit punt, dat het eerste stuk van belang is. Het werd nader bekrachtigd bij de conventie met Frankrijk — de geheele linker Rijnsoever van Zwitserland tot Holland was toen Fransch gebied — van 15 Augustus 1804.

Uit deze scheepvaartrechten moesten echter ook nog worden bestreden de vergoedingen, toekomende aan eenige gemediatiseerde vorsten langs den Rijn en het is juist het laatste stuk van dit eerste deel der Rijndocumenten, dat hieromtrent eene beslissing geeft, namelijk de uitspraak van 12 Juli 1860 van het Ober-Appellations-Gericht van Celle in Hannover, welk stuk onder No. 299 en 300 om de belangrijkheid in extenso is opgenomen. In het begin der Verzameling vinden wij nog eenige overeenkomsten in zake vergoedingen, welke mede bij die uitspraak werden geregeld.

No. 31 bevat het Keizerlijk decreet van 21 October 1811, regelende de heffing van rechten in Nederland, toen deel uitmakende van het Fransche Keizerrijk, terwijl verder tal van stukken in het eerste deel op de tolheffing in de verschillende oeverstaten betrekking hebben.

Verder treffen wij in die periode menig verdrag aan, tusschen oeverstaten omtrent den aanleg en de behandeling van rivierwerken; voorts eenige verordeningen van Amsterdam in zake de Rijnvaart.

Van de slotakte van het Weener Congres van 9 Juni 1815 is datgene opgenomen wat bepaaldelijk op rivieren als den Rijn betrekking heeft, waaronder artikel CVIII, hetwelk de instelling vordert eener Centrale Commissie voor de Rijnvaart, samengesteld uit gevolmachtigden van de oeverstaten, welke Commissie op 5 Augustus 1816 voor het eerst bijeenkomt.

Artikel CIX van die akte legt de verplichting op van de vrije vaart over de geheele uitgestrektheid van het bevaarbare gedeelte van den stroom, eene bepaling, die in de practijk tot zeer vele moeilijkheden aanleiding geeft en wel eene van de hoofdoorzaken is, dat de, mede in artikel CVIII voorgeschreven regeling, niet veel „commun accord” van de oeverstaten ten deel valt. Onder No. 42 zijn opgenomen tal van akten van de „Wiener Flusskommission”, welke als toelichting bij de Congres-akte nuttig kunnen zijn.

Bij de akte No. 45 van 7 September 1816 doet de Vorst van Salm-Salm afstand van de te zijnen bate te Arnhem geheven Anholtsche tol, tegen vergoeding door Nederland in geld.

No. 46 bevat de bepalingen uit het grenstractaat van 7 October 1816, welke in het bijzonder voor den Ouden Rijnmond van belang zijn.

No. 57 van 25 Augustus 1820 bevat regelen tusschen Frankrijk en Baden in zake de scheepvaart op den Rijn tusschen Basel en Straatsburg; dat was dus in een tijd, dat men het goed recht van die scheepvaart nog erkende; in het tweede deel der Rijndocumenten wordt dit riviervak door de Deutsche oeverstaten meer als stiefkind beschouwd en waren dus later de Deutsche belangen blijkbaar met de vaart van beneden af tot aan de havens van Straatsburg en Kehl volkomen bevredigd.

Het meer en meer toenemen van stoomvaart op den Beneden-Rijn geeft aanleiding tot een Koninklijk besluit van 4 September 1824 betreffende het voorbijvaren van stoom- en zeilschepen, opgenomen onder No. 65.

De eerste geregelde stoombootdienst op den Rijn was die van de Nederlandsche Stoomboot-Reederij in 1822, welke eerst in 1825 werd gevolgd door de Preussisch-Rheinische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Onder No. 69 is eene aanvulling van laatstgenoemd K. B. opgenomen.

Bij K. B. van 10 September 1826 — No. 70 — wordt de Lek aangewezen als voortzetting van den Rijn in Nederland en worden de scheepvaartrechten herzien, terwijl bij K. B. van 1 Maart 1827 — No. 73 — een voorloopig politiereglement wordt vastgesteld, waarbij de conventionele Rijn van het Weener Congres geacht wordt bij Krimpen te eindigen.

Eindelijk is, na langdurige onderhandelingen en zeer vele moeilijkheden, de regeling volgens Art. CVIII van het Weener Congres tot stand gekomen, in de zoogenaamde Mainzer-Conventie van 31 Maart 1831, opgenomen onder No. 80, welk stuk bestaat uit twee deelen: eene overeenkomst tusschen de Rijn-oeverstaten en een reglement op de vaart. Nederland verklaart daarin — dus met afwijking van No. 70 — dat zowel de Lek als de Waal, resp. tot Krimpen en Gorinchem beschouwd worden als voortzetting van den Rijn.

De K. B. van 7 en 9 Juli 1831, Nos. 82 en 83, regelen het onderzoek van Rijnschepen, het ijken der vaartuigen en de rechtspraak, gelijk zulks in volgende stukken door andere oeverstaten geschiedt. Het K. B. van 26 Maart 1833, No. 96, stelt Commissiën voor de Rijnvaart in te Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht en Utrecht. De toeneming van het verkeer, zowel te water als te land, maakt regelingen noodig voor het openen van schipbruggen, evenals voor het voorbijvaren van stoom- en zeilschepen op den Boven-Rijn,

in de verschillende Deutsche staten en Frankrijk.

Bij No. 170 van 1840 wordt de jaarlijksche vergadering der Centrale Commissie te Mainz, in plaats van op 1 Juli als in 1831 was bepaald, gesteld op 1 September.

Bij verschillende akten worden regelen gesteld tot waarborg voor de veilige vaart, door eischen voor de bekwaamheid van het personeel van schippers en loodsen. No. 247 van 1850 bevat een algemeen reglement van politie voor de scheepvaart op den Rijn „van Basel tot in zee.” Als men nagaat wat er later bij het tot stand komen van de herziene Rijnvaartakte van 1868 met Nederland te doen is geweest over de beteekenis der woorden in de Parijzer akte van 1814: „jusqu' à la mer”, hetgeen Nederland niet wilde opgevat hebben als: „jusque dans la mer”, dan treft het wel, dat in het politiereglement van 1850 staat: „tot in zee” en niet: „tot aan zee”.

Nadat Nederland reeds meermalen gepoogd heeft de andere Rijnoeverstaten te bewegen alle Rijntollen af te schaffen, geeft het daartoe een koninklijk voorbeeld bij de wet van 8 Augustus 1850 — No. 250 — welke alle watertollen op de Rijntakken (ook den IJssel) en alle doorvoerrechten afschaft. Deze liberale handelwijze maakt echter blijkbaar op de andere Rijnoeverstaten niet veel indruk; zij gaan voort met hunne heffingen.

Het handels- en scheepvaartverdrag tusschen Nederland en Pruisen van 31 December 1851 — No. 258 — legt aan de beide regeeringen in Art. 23 de verplichting op bepaaldelijk tusschen Keulen en Dordrecht en Rotterdam den scheepvaartweg te verbeteren, opdat de geladen vaartuigen in alle jaargetijden voldoende vaardiepte aantreffen.

Voor de verbetering van het vaarwater in den Rheingau, tusschen Mainz en Bingen, wordt 29 November 1856 — No. 279 — tusschen de zeven Rijnoeverstaten overeengekomen.

Waar tot dusverre over den Rijn nog geene andere bruggen aanwezig zijn dan schipbruggen, wordt bij de overeenkomst van 2 Juli 1857 — No. 284 — voor het eerst gehandeld over den bouw van eene vaste brug, nl. eene spoorwegbrug tusschen Straatsburg en Kehl, welke dan ook in 1860 gereed komt. Het is echter niet wat men tegenwoordig onder de uitdrukking „vaste brug” verstaat, want aan elken oever is eene draaibrug en tusschen deze draaibruggen drie vaste overspanningen — No. 286. — De draaibruggen zijn er echter vermoedelijk meer wegens defensiebelangen dan scheepvaartbelangen. In 1870 liet men er een springen.

De eerste inderdaad geheel vaste brug over den Rijn is de spoorwegbrug te Keulen — No. 290 — de bekende traliebrug, welke 3 October 1859 voor het verkeer wordt geopend. De doorvaarthoogte bij den hoogsten rivierstand, waarbij nog gevaren mag worden, wordt daarbij bepaald op nagenoeg 9 meter, eene maat, die bij alle volgende bruggen steeds als minimum is aangehouden. Hoewel bij de beraadslagingen over dezen brugbouw het denkbeeld wordt geopperd doorvaartgeld van de schepen te heffen, evenals toen bij de schipbruggen, zoo komt toch nog tijdig het goede inzicht boven, dat integendeel de scheepvaart vanwege den brugbouw moet worden schadeloos gesteld voor de te maken onkosten tot inrichting van den mast zoodanig, dat deze de zeilen kan behouden, oók terwijl hij genoegzaam gestreken is om onder de brug door te kunnen, een beginsel, dat bij verderen brugbouw wordt aangehouden.

Onder No. 293 worden vermeld de regelen, door de Rijnoeverstaten voor de vlotvaart gesteld.

De bouw van de vaste brug te Keulen wordt al spoedig gevolgd door dien te Mainz — No. 297 — en later door vele andere. De eerste in Nederland is de brug te Kuilenburg in 1863 — No. 316.

Het arrest van het Hof te Celle van 12 Juli 1860, betreffende de rechten van gemediatiseerde vorsten

van den linker Rijnsoever op opbrengsten uit de Rijn-tollen, van welk arrest wij reeds hierboven met een enkel woord melding maakten, neemt onder No. 299 tachtig bladzijden in de „Rijndocumenten” in. Het regelt eene aangelegenheid, waaromtrent feitelijk reeds het Congres van Weenen, 45 jaren vroeger, uitspraak had moeten doen en veroordeelt de betrokken Rijn-oeverstaten tot uitbetaling van de bedragen, door het Hof becijferd, aan de stad Frankfurt, welke in de rechten der bedoelde vorsten was getreden. Deze betaling moet geschieden uit de door de betrokken staten ontvangen scheepvaartrechten — daartoe ruim voldoende —, waarbij in mindering zijn te brengen de door hen aan den Rijn voor instandhouding en verbetering van den scheepvaartweg aangewende sommen.

Intusschen is reeds geruimen tijd onder de belanghebbenden bij de Rijnvaart in Duitschland eene beweging gaande, om afschaffing, althans verlaging, van de daar nog geheven Rijntollen te verkrijgen. Men wijst er daarbij op dat, geheel in strijd met de oorspronkelijke bedoeling, deze scheepvaartrechten waren geworden eene bron van nationale inkomsten; aangezien zij veel meer opbrengen dan door de betrokken oeverstaten aan de rivier besteed wordt.

Deze beweging vindt o.a. hare uiting in eene bijeenkomst, op 17 Juli 1860 te Coblenz gehouden door belanghebbenden uit alle oeverstaten en waarop de vertegenwoordigers van Nederland — Mr. H. J. Burger uit Rotterdam en Mr. T. M. C. Asser uit Amsterdam — zooveel eerbied en sympathie ondervinden, niet alleen om hunnen persoon, maar ook omdat zij het land vertegenwoordigen, dat reeds sedert 1850 alle Rijntollen heeft vrijgegeven.

Het adres, van deze bijeenkomst uitgegaan, treft reeds dadelijk eenig doel door het onder No. 302 opgenomen „Karlsruher Vertrag”, waarin Baden, Beieren, Hessen, Nassau en Pruisen met ingang van 1 Maart 1861 eene belangrijke verlaging der tollens vaststellen, bij No. 327 van 12 October 1864 nog iets uitgebreid.

In 1866 — Nos. 337, 338 en 339 — komt het reeds tot eene staking der heffingen en eindelijk brengt de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868 — No. 350 — de volledige afschaffing van alle Rijntollen. Nederland blijft ten aanzien van de uitgestrektheid van den conventioneelen Rijn staan op het vroegero standpunt, dat deze gaat „jusqu' à la mer”, d.w.z. daar, waar de zee — de getijbeweging — haar invloed doet gevoelen. Derhalve wordt overeenkomstig de conventie van 1831 behalve de Lek ook de Waal als deel van den Rijn genoemd, met de eindpunten Krimpen en Gorinchem. Sedert is de Waal als hoofdwaterweg voor de Rijnvaart aan te merken; de vaardiepte op die rivier is in overeenstemming met die op den Duitschen Rijn beneden Keulen; die op Neder-Rijn en Lek is een meter minder.

Deze herziene akte van 1868 bevat dus geene bepalingen meer omtrent scheepvaartrechten of andere fiscale maatregelen; het is nu geworden eene zuivere regeling van de belangen der scheepvaart. De vaart is vrij, inderdaad vrij, ook zelfs voor andere schepen dan die van de oeverstaten, een punt waar Engeland altijd voor opgekomen is.

Als zetel van de Centrale Commissie wordt nu Mannheim aangewezen, waar deze Commissie jaarlijks in gewone zitting in Augustus moet samenkomen. Regel is langzamerhand geworden, dat de Commissie ook in Mei, in buitengewone zitting, bijeenkomt.

No. 352 bevat het nieuwe politiereglement van 1869, gegrond op de herziene akte, welk reglement Nederland bij K. B. van 24 Juni 1869 ook geldig verklaart op de Merwede, de Noord en de Nieuwe Maas tot Rotterdam. Het wordt in No. 353 gevolgd door eene verordening op het vervoer van ontvlambare, bijtende en giftige stoffen, vroeger ten deele onder No. 160 geregeld. Volgende besluiten regelen in de verschillende staten de rechtspraak ten aanzien van de Rijnvaart, de schipperspatenten, het onderzoek van vaartuigen, den loodsendienst, enz.

De overgang van Elzas-Lotharingen als Rijkswaterland in 1871 brengt natuurlijk verschillende verordeningen van de nieuwe regering mede en de bevestiging van dat land aan het Deutsche Rijk den bouw van drie strategische spoorwegbruggen over den Rijn, te Hünningen, Neuenburg en Alt-Breisach — No. 403.

In Protocol XVIII van 4 September 1877 van de Centrale Commissie wordt bepaald, dat de protocollen der Commissie voortaan in plaats van in de Fransche en de Deutsche taal, in de Deutsche en Nederlandsche taal zullen worden opgesteld; de mondelinge verhandelingen zullen in de Deutsche taal worden gehouden.

Bij No. 433 wordt de verordening No. 353 uitgebreid tot de ontplofbare stoffen. De verschillende oeverstaten geven in de Nos. 463, 465, 466, 469 en 476 in 1882—1883 verordeningen omtrent de grootste diepte van inzinking der vaartuigen en de daartoe aan te brengen merken (diepgangskrammen).

De verbetering van het vaarwater in den Rheingau — waarop betrekking had No. 274 van 1856 — vormt het onderwerp van een verdrag van 30 Januari 1884 — No. 477 — tusschen Pruisen en Hessen. De wateroppervlakte in den Rheingau is eigenlijk te beschouwen als een meer, waar de Rijn met gering verhang doorloopt en hetwelk hij door het Bingerloch weer verlaat. Het is duidelijk, dat deze gesteldheid aan het vormen van eene behoorlijke vaargeul in den zandigen rivierbodem groote moeilijkheden in den weg legt. Merkwaardig is nu wel, dat Art. II al. 3 van dit verdrag, door het stellen van eischen ten aanzien van de klimatologische gesteldheid, de belangen van de scheepvaart aan die van den wijnbouw ondergeschikt maakt, hoewel zulks de moeilijkheden voor de rivierverbetering zeer vergroot.

No. 492 brengt een nieuw politiereglement en met No. 506 van 1889 doen bepalingen betreffende het vervoer van petroleum in tankschepen hare intrede onder de verordeningen; No. 601 van 1904 brengt eene nieuwe regeling. De Nos. 527 en 528 van 1892 brengen Nederlandsche regelen en voorschriften omtrent den arbeid van de Commissie van deskundigen, No. 530 van 1894 eene verordening omtrent het vervoer van ontvlambare, niet-ontplofbare stoffen, later door die van 1902 — No. 593 — vervangen.

Nadat de ijsbezetting in den strengen winter van 1890—91 met betrekking tot het kunstmatig ijsopruimen in den Rijn eenige moeilijkheden tusschen Pruisen en Nederland ten aanzien van het 7 K.M. lang gemeenschappelijk riviervak bij Lobith heeft gegeven — blijkbaar verwachtte men in Pruisen meer nut van dit kunstmatig opruimen dan bij de Nederlandsche deskundigen het geval was — wordt voor het regelen van deze aangelegenheid op 24 Augustus 1893 de overeenkomst gesloten, welke onder No. 532 is opgenomen en die tot dusverre nog slechts tot ééne zwakke poging om te plaatse ijs op te ruimen geleid heeft, in Februari 1917. Doordat het ijs toen al spoedig in beweging kwam, konden slechts enkele mijnen worden ontstoken. Het blijft nog de vraag of dit werk toen het regelmatig verloop van het afdrijven van het vastzittende ijs langs de Waal heeft bevorderd of benadeeld. Eigenlijk behoorde dit No. 532 niet onder de „Rijndocumenten” te zijn opgenomen, aangezien het niets te maken heeft met de Rijnscheepvaart of vlotvaart, doch uitsluitend betrekking heeft op maatregelen inzake de veiligheid der langs gelegen dijksdistricten.

Onder No. 548 is opgenomen het K. B. van 27 April 1896, waarbij worden aangewezen de ambtenaren en beambten, welke in Nederland met de handhaving van de herziene Rijnvaartakte en van de daarop gegronde politiereglementen zijn belast; eene aanwijzing, waarvan de ervaring de noodzakelijkheid had doen kennen.

No. 555 van 1897 brengt wederom een nieuw reglement van politie voor de sloop- en vlotvaart.

No. 575 bevat het K. B. van 5 December 1899 be-

treffende de Rijnschippers- en -scheepspatenten en de Commissiën van deskundigen voor de Rijnvaart; later vervangen door No. 619 van 1906 en aangevuld bij No. 647 van 1911.

Waar aanvankelijk de Rijnscheepvaart zich meestal niet boven Mainz uitstreckte, echter al spoedig tot Mannheim, ontstond er in de tweede helft der 19e eeuw behoefte aan het tot vaarweg gedurende het geheele jaar geschikt maken van de rivier boven Mannheim, ten einde geregelde vaart naar de havens van Karlsruhe, Straatsburg en Kehl te kunnen onderhouden. Voor de verbetering van het bovenste gedeelte, lang 84 K.M., tusschen Sondernheim en Straatsburg wordt 28 November 1901 een verdrag gesloten, onder No. 592 opgenomen.

De ondernemingsgeest der Zwitsers, die de Rijnvaart tot Basel trachten te brengen, geeft aanleiding tot eene verordening — No. 616 van Juni 1906 — van Baden en Elzas-Lotharingen in zake het bevaren van den Rijn tusschen Straatsburg en Basel. Sedert No. 57 van 1820, hierboven genoemd, dus sedert zes-en-tachtig jaren, werd over scheepvaart op dit riviervak gezwezen; nu heetten het ook nog maar „Versuchsfahrten”. Aan het voor de scheepvaart geschikt maken van dit riviervak wordt intusschen door de betrokken oeverstaten niets gedaan. No. 627 van 1909 en No. 667 van 1917 geven eenige aanvulling aan deze verordening.

Onder No. 637 van 7 Mei 1910 zijn belangrijke stukken opgenomen betreffende eene aanvraag om vergunning tot het bouwen van eene stuw in den Rijn beneden Hünningen tusschen Straatsburg en Basel, ten behoeve van het verkrijgen van waterkracht voor de nijverheid. Natuurlijk zou dan naast de stuw, welke de rivier over de geheele breedte afsluit, eene scheepvaartsluis worden gebouwd, waarvoor aanvankelijk eene wijdte van 25 M. bij eene kolk lengte van 90 M. wordt vastgesteld. De aanvraag wordt toegestaan, doch het werk is voorsnog niet tot uitvoering gekomen.

Nieuwe voorschriften omtrent bouw, bemanning enz. van vloten zijn opgenomen onder No. 639. No. 648 van 1912 bevat het nieuwe politiereglement voor de Rijnvaart, in werking getreden 1 April 1913, in Nederland geldende voor: „den Rijn met inbegrip van de Waal en de Lek.” Het bevat nu o.a. het voorschrift, dat de vaartuigen van 1,50 M. en meer diepgang moeten voorzien zijn van diepgangschalen. In § 7 zijn voor het eerst de beperkingsmerken der vaart bij hooge waterstanden voor Nederland weggelaten. Nos. 650, 651 en 652 bevatten nadere voorschriften voor de diepgangschalen.

* * *

Wij hebben gemeend door bovenstaande opsomming eenig overzicht te geven van den rijken inhoud der twee dikke octavo-deelen, elk ruim 650 bladzijden tellende. Wij moesten ons in hoofdzaak beperken tot eene korte vermelding, zonder op den inhoud der stukken dieper te kunnen ingaan. Toch heeft ons de bewerking van dit overzicht den indruk gegeven, dat wij punten aantekenden uit den levensloop van een rijk leven, een honderdjarig bestaan, dat van betekenende ontwikkeling getuigt.

Hoezeer is het einde: de werkelijk vrije vaart, tengevolge van de herziene akte van 1868, anders dan het begin, waarin men zich hoofdzakelijk bezig houdt met het regelen van de tolheffing. Wat wijzen de steeds in aantal toenemende regelingen voor de scheepvaart in de latere jaren op het meerder gebruik, dat het goederenverkeer van den Rijn maakt — nog in 1860 waren de spoorwegtarieven voordeliger dan de Rijntarieven —; regelingen betreffende de vaartuigen zelve, den bouw, de wijze van beladen, de bemanning, het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoowel als betreffende de verhouding der schepen onderling, het seinwezen, het besturen, het uitwijken, de waarschuwingstations in de bergstreken. Men vergelijkte eens de eerste gemeenschappelijke politieverordening van 1850 — No. 247 — met de thans geldende van 1913 — No.

648! En wat wordt aan elk punt door de Centrale Commissie aandacht gewijd; wat wordt alles goed onderzocht en wat geeft men zich moeite om voor elke bepaling de juiste omschrijving te vinden, er niet tegen opziende om als later de ervaring wijziging wenschelijk maakt, die spoedig aan te brengen.

Zooals wij in den aanhef opmerkten, geeft het te boek stellen van den levensloop van een honderdjarige voorzeker voldoening, als dat leven daarbij blijkt te zijn een leven van vooruitgang, een leven, waarin onvoldoende toestanden hebben plaats gemaakt voor betere en waarin bereikt is, hetgeen men zich in die periode tot taak mocht gesteld hebben. Het wil ons dan ook voorkomen, dat de samensteller van deze „Rijndocumenten” niet alleen zijnen arbeid met liefde voor het werk heeft aangevangen — men zet een zóó omvangrijk werk niet op, als men zich daartoe niet voelt aangehouden, — maar ook, dat het hem eenig genot moet verschaft hebben deze documenten in hunne volgorde bijeen te brengen, omdat dit chronologisch overzicht zoo'n verblijvend beeld geeft van de ontwikkeling van de Rijnvaart en van de verbetering van de rivier als scheepvaartweg. Het zal hem daarbij gegaan zijn als de Technische Commissie bij de stroombevaring van 1908, welke bij de samenstelling van haar slotprotocol de gedachten uitsprak, daar opgenomen in de zinsnede:

„...so weisen doch die ungeahnte Entwicklung der mit dem Rheinverkehr in Beziehung stehenden Industrien und des auf den Rhein angewiesenen Handels, sowie die in dem letzten Jahrzehnt erfolgte ausserordentliche Steigerung des Umschlagverkehrs in den neu erstandenen zahlreichen Hafen- und Werftanlagen darauf hin, dass es im volkswirtschaftlichen Interesse liegt die Wasserstrasse des Rheins bis zu einem solchen Grade zu verbessern, als es die Wasserführung und die Gefällsverhältnisse des Stromes nur irgend gestatten. Dieses Ziel möchte im Auge behalten werden.”

Het is werkelijk verbijsterend, welke vlucht de Rijnvaart en de daarmede verbonden industrieën in de tweede helft der 19e en het begin der 20e eeuw genomen hebben en het is voor de welvaart van de geheele Rijnstreek, niet het minst van ons land, te hopen, dat ook na de zoo moeilijke laatste jaren deze ontwikkeling zal blijven voortgaan.

De verzameling Rijndocumenten begint met eene regeling van het scheepvaart-octrooi, gelukkig eindigt zij niet met stukken van dergelijken inhoud. Toch was daarop kans geweest, zoo Nederland ware ingegaan op de voornemens van Pruisen, om ter wille van de bekende Kanalenwet scheepvaartrechten op den Rijn in te voeren. Dat gevaar is nu wel afgewend en het is niet waarschijnlijk, dat thans, nu, door de te verwachten verandering in het beheer van den Elzas, Frankrijk weder Rijnsoeverstaat zal worden, de plannen voor het invoeren van tolleren op den Rijn nog te berde zullen komen.

Maar overigens is het voorzeker te wenschen, dat de scheepvaartbelangen op den Rijn zullen behandeld blijven op de wijze, waarop die blijkens de „Rijndocumenten” gedurende de laatste eeuw zijn behandeld en... behartigd. Moge dan de Nederlandsche regering in de keuze van haren vertegenwoordiger in de Centrale Commissie zoo gelukkig blijven als reeds zoovele jaren lang het geval mocht zijn.

Het was, blijkens het „Voorwoord”, de Nederlandsche regering, die in de voorjaarszitting der Centrale Commissie van 1916 het voorstel deed deze verzameling van documenten te vormen en wij begrijpen, dat het dan ook de Nederlandsche Commissaris Jhr. Mr. Dr. W. J. M. van Eysinga is geweest, die de leiding en den hoofdarbeid bij die samenstelling op zich nam.

Aan het slot van het Voorwoord wordt dank gebracht aan verschillende autoriteiten of personen, die hunne medewerking verleenden, maar de samensteller van het geheel wordt niet genoemd. Wij meenen daarom hier ons overzicht te mogen besluiten met een be-

scheiden woord van dank en hulde aan den tegenwoordigen Nederlandschen Gevolmachtigde bij de Centrale Commissie van de Rijnvaart, voor hetgeen hij met betrekking tot deze „Rijndocumenten” heeft verricht.

C. A. JOLLES.

Arnhem, Februari 1919.

Wij ontvingen het Verslag van den toestand der Gemeente Semarang over 1917 met de daarbij behorende losse bijlagen. Bij kennisneming van den inhoud trekt een aantal fotografische opnamen van z.g. pestgevaarlijke woningen de aan lacht.

OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN.

De Economist. — 's-Gravenhage, 15 Februari 1919.

Prof. Mr. Dr. H. W. C. Bordewijk, Robert Liefmann's misvatting van de grensnuttheorie; L. J. van der Waals, De Indische scheepvaartsubsidies; Mr. L. C. N. Bouricius, 40 Jaar Sneltrainverkeer.

Prof. Bordewijk bespreekt in een tiental bladzijden Liefmann's aanval tegen de grensnuttheorie, voorkomend in het in 1917 verschenen eerste deel van zijn „Grundsätze der Volkswirtschaftslehre.”

De heer L. J. van der Waals geeft een gedocumenteerd overzicht van de Indische scheepvaartsubsidies: de Java-China-Japan-lijn, de Java-Australië-lijn, de bootverbinding Batোকaras-Tjilatjap en tenslotte de Kon. Paketvaart Maatschappij.

In het overzicht van buitenlandse tijdschriften bespreekt Mej. Mr. E. C. van Dorp uitvoerig de inderdaad zeer belangwekkende beschouwingen ten vorigen jare door S. Humpter in het Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik onder den titel Das Sozialprodukt und die Rechenpfennige aan het geldvraagstuk gewijd.

De Indische Mercur. — Amsterdam, 14 Februari 1919.

A. D., Plannen met betrekking tot de invoering van den gouden standaard in China.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. — Jena, Januari 1919.

Dr. R. Passow, Die grundherrschafflichen Wirtschaftsverhältnisse in der Lehre von den Wirtschaftssystemen; O. Heyn, Goldwährung oder Goldkernwährung; H. F. Crohn, Unsere Rohstoffversorgung und der Wirtschaftskrieg; G. Jahn, Landwirtschaftliches Neuland; Waldwirtschaft und Sozialisierung; E. Regensburger, Beiträge zur Entwicklung Elsass-Lotharingens; C. H. P. Inhülsen, Englische Finanzfragen.

Prof. Diehl heeft in zijn korten tijd geleden verschenen werk „Ueber Fragen des Geldwesens und der Valuta” met een beroep op hetgeen na de Engelsche bankrestrictie van 1797-1815 was geschied, de stelling verdedigd, dat het wenschelijk was na den oorlog weder tot een niet edel metaal verzadigd ruilverkeer terug te keeren in plaats van concentratie van alle goud bij de centrale bank. Tegen deze inderdaad aanvechtbare stelling keert zich het artikel van Otto Heyn.

Annalen für Soziale Politik und Gesetzgebung. — Berlijn, 1918. 6e Band, 3e und 4e Heft.

Prof. Dr. P. Natorp, Soziale Erziehung; Prof. Dr. Hermann Oncken, Die inneren Ursachen der Revolution; Prof. Dr. A. Manes, Internationale Arbeitergesetzgebung vor und nach dem Weltkrieg; Dr. R. Kuczynski, Deutsche Kriegssteuerpolitik; M. Schipfel, Koloniale Arbeitskräfte und internationaler Wirtschaftskrieg; Prof. Dr. K. Rothenbücher, Staat und Kirche im neuen Deutschland; Prof. Dr. A. Günther, Neuordnung der Sozialgesetzgebung in Deutschland; Prof. Dr. A. Günther, Neuere statistische Graphik und ihre Anwendbarkeit.

Journal des Economistes. — Parijs, 15 Januari 1919.

Yves-Guyot, Le règlement des comptes avec l'Allemagne; A. Raffalovich, Le marché financier en 1918; G. Schelle, L'influence de la guerre sur le pouvoir

de consommation et sur la formation des capitaux; H. Lambert, Les bases de la ligue des nations; A. Andréadès, Les progrès économiques de la Grèce depuis quarante ans; Yves-Guyot, Un avant-projet de M. Claveille.

Journal des économistes. — Parijs, 15 Februari 1919.

Yves-Guyot, L'Allemagne et la conférence de la paix; A. Raffalovich, Les rapports des commissions d'enquête anglaises sur l'assistance financière aux industries de guerre et à l'industrie aurifère; G. Subercaseaux, Effets de la guerre sur la vie économique du Chili; R. Doucet, La bureaucratie et les bureaucrates; A. Andréadès, Les progrès économiques de la Grèce depuis quarante ans; A. Raffalovich, Finances bolcheviques en 1918; Fr. Cosentini, La question de l'Adriatique au point de vue italien.

Revue d'économie politique. — Parijs, Juli—Augustus 1918.

X., L'agriculture française et les prisonniers de guerre; M. Barré, La circulation fiduciaire, la thésaurisation et la hausse des prix; A. Deschamps, Les moyens de la politique de conquête des marchés étrangers au XVIIe et au XVIIIe siècles; R. Picard, Les congrès ouvriers français en juillet 1918; E. Villey, La politique contre les trusts aux Etats-Unis; Ch. Rist, La banque d'émission austro-hongroise et les banques de dépôt en Autriche et en Hongrie.

Political Science quarterly. — New York, December 1918.

F. R. Fairchild, The public finance of Santo Domingo; B. K. Sarkar, Hindu political Philosophy; D. R. Fox, The economic Status of the New York Whigs; W. R. Camp, Limitations of the Ricardian Theory of rent II; Th. R. Powell, The changing Law of Foreign Corporations.

Journal de la Société de Statistique de Paris. — Parijs, 15 Januari 1919.

M. P. Meuriot, La statistique du baccalauréat, des origines (1808) à nos jours.

Journal de la Société de Statistique de Paris. — Parijs, Februari 1919.

M. A. Barriol, Statistique de l'emploi des recettes des compagnies de chemins de fer; M. P. Meuriot, La statistique du baccalauréat, des origines (1808) à nos jours; M. Huber, Chronique de démographie.

Die Bank. — Berlijn, Januari 1919.

A. Lansburgh, Grundsätzliches zur Frage der Steuerflucht; L. Eschwege, Der Abfindungswert der deutschen Auslandspapiere; Dr. E. Gerold, Die Nutzarmachung der Volksintelligenz.

Bank-Archiv. — Berlijn, 1 Februari 1919.

Prof. Dr. Robert Liefmann, Valutakurse und Inlandpreise.

The Bankers' Magazine. — Londen, Februari 1919.

Financial facilities after the war; The progress of Banking in Great Britain and Ireland during 1918.

The Geographical Journal. — Londen, Februari 1919.

A. Hodson, Southern Abyssinia; S. M. Conway, The political Status of Spitsbergen; C. Craufurd, The Dhofar district; E. Heawood, Otesiphon and the palace of Khosroes; M. I. Newbigin, The Human Geography of the Balkans.

REGEERINGSMAATREGELEN OP HANDELSGEBIED.

Uitvoer van haring. Een regeling is getroffen voor den uitvoer van Noordzeeharing der teelt 1918.

Boter- en margarinekaarten. De gel-

digheidsduur van de bons dezer kaarten wordt van 9 dagen teruggebracht tot 8 dagen.

Vleeschvoorziening. Ingetrokken is de bepaling omtrent twee vleeschlooze dagen per week.

Aardappelen voor veevoeder. Van 1 Maart af mogen alle aardappelen die voor directe consumptie ongeschikt zijn, alsmede kriel- en voer-aardappelen vrij worden verkocht voor veevoeder. Het vervoerverbod blijft echter gehandhaafd.

Bureau voor Mededeelingen inzake de voedselvoorziening. Het voornemen bestaat dit Bureau met 1 April a.s. op te heffen.

Binnenscheepvaart. Ingevolge de Binnenscheepvaartwet 1918 zijn bij Kon. besluit van 1 Februari 1919 (Stbl. No. 33), bepalingen vastgesteld inzake heffingen in de binnenscheepvaart. De Minister heeft voorts eene nieuwe binnenscheepvaartregeling vastgesteld, welke is opgenomen in de Nederl. Staatscourant No. 29.

Rijkskantoor Zink. Met ingang van 1 Maart is opgeheven de aan dit kantoor toegevoegde *Commissie van Advies inzake lood*.

Tin. Ingetrokken is met ingang van 1 Maart de beschikking van 29 Augustus 1918, houdende verbod tot vervoer en aflevering van tin. Eveneens zijn ingetrokken de bij beschikking van 23 Januari vastgestelde maximumprijzen voor oud tin.

Lood. Met ingang van 1 Maart is ingetrokken de beschikking van 29 November j.l., houdende verbod tot vervoer en aflevering van maagdelijk blokklood, oud lood en hersmolten blokklood, loodasch, nieuwe en oude looden artikelen.

Looden buizen. Met ingang van 1 Maart is opgeheven de Commissie van Advies inzake het gebruik van looden buizen voor de drinkwatervoorziening voor den nieuwbouw.

Zink. Ingetrokken zijn de verbodsbepalingen op den verkoop, de aflevering en het vervoer van snippers nieuw zink, oud zink en oude zinken artikelen, blokkzink en bladzink.

Antimonium. Met ingang van 1 Februari werden ingetrokken de ten opzichte van den verkoop, de aflevering en het vervoer van antimonium gestelde verbodsbepalingen.

IJzer en staal. Met ingang van 18 Februari zijn ingetrokken de bij beschikking van 23 Januari j.l. vastgestelde maximumprijzen voor handelsmaterialen in ijzer en staal, zoowel oud als nieuw.

Drukletters en lettermetaal. Ingetrokken zijn de verbodsbepalingen op de aflevering en het vervoer van drukletters, letterwit en lettermetaal (zoowel oud als nieuw), holwit, tabel- en tekstwit, lijnen, interliniën, regletten, stypen, stype-specie (zoowel oud als nieuw) en oude galvano's.

Lampen. De Minister van Landbouw heeft met ingang van 1 Maart opgeheven het Rijksbureau voor Lampen.

Soda. Ingetrokken zijn de verbodsbepalingen op de aflevering en het vervoer van watervrije soda (Sel de Soude) en bijtende soda (caustieke soda).

MAANDCIJFERS.

GIRO-OMZET BIJ DE NEDERLANDSCHE BANK

	Januari 1919		Januari 1918	
	Posten	Bedrag	Posten	Bedrag
Voor rekeninghouders waarvan door de H.-bank plaatselijk...	20.941	f 857.805.268	20.280	f 440.200.312
Ter voldoening van Rijksbelast.	5.656	„ 568.739.766	3.827	„ 232.656.670
	999	„ 5.751.565	690	„ 9.958.596

POSTCHEQUE EN GIRODIENST.

	December		Januari	
	Aantal	Bedrag	Aantal	Bedrag
Aantal rekeninghouders op u ^o ..	13.222	—	13.991	—
Aantal rekeningen op u ^o	13.720	—	14.496	—
Stortingen	66.607	31.027.289	75.106	36.780.258
Overschrijvingen ..	30.405	61.314.256	38.674	75.894.272
Afschrijvingen	45.082	24.422.919	53.919	25.464.075
Totaal tegoed rekeninghouders op u ^o ..	—	37.898.701	—	49.217.904

OVERZICHT DER RIJKSMIDDELEN.

(In Guldens).

	Januari 1919	Sedert 1 Januari 1919	Overeenkomstige periode 1918
<i>Directe belastingen.</i>			
Grondbelasting	483.866	483.866	415.158
Personeele belasting ..	877.316	877.316	720.459
Inkomstenbelasting ..	2.589.020	2.589.020	3.917.460
Vermogensbelasting ...	394.811	394.811	202.734
<i>Accijnzen.</i>			
Suiker	2.843.714	2.843.714	2.883.179
Wijn	12.933	12.933	13.908
Gedistilleerd	1.484.250	1.484.250	1.941.594
Zout	163.497	163.497	244.729
Bier	48.047	48.047	65.357
Geslacht	1.243.906	1.243.906	1.389.933
<i>Indirecte belastingen.</i>			
Zegelrechten	1.331.691 ¹⁾	1.331.691 ²⁾	1.275.117
Registratierechten ..	1.874.730	1.874.730	1.952.451
Hypotheekrechten ...	—	—	—
Successierechten	2.121.852	2.121.852	1.321.938
<i>Invoerrechten</i>			
Formaatzegel	752.919	752.919	762.014
<i>Gouden en zilveren werken</i>			
Belasting	68.930	68.930	56.658
Essaailoon	69	69	81
Statistiekrecht	106.469	106.469	113.413
<i>Recht op Mijnen</i>			
Domeinen	95.670	95.670	108.666
Staatsloterij	17.101	17.101	17.181
Jacht en visscherij ...	471	471	392
Loodsgelden	74.530	74.530	17.653
Totaal	16.585.792	16.585.792	17.420.073

OPCENTEN VOOR HET LEENINGFONDS 1914.

	Januari 1919	Sedert 1 Januari 1919	Overeenkomstige periode 1918
<i>Directe belastingen.</i>			
Grondbelasting	97.025	97.025	83.149
Personeele belasting ..	151.519	151.519	185.230
Inkomstenbelasting ..	1.174.114	1.174.114	1.425.547
Vermogensbelasting ..	157.641	157.641	77.809
<i>Accijnzen.</i>			
Suiker	568.743	568.743	576.636
Wijn	2.586	2.586	2.782
Gedist. (binn.- en buitl.)	148.425	148.425	194.160
<i>Indirecte belastingen.</i>			
Zegelrecht van buitl. eff.	71.926	71.926	56.087
Registratierechten ...	196	196	1.479
Hypotheekrechten	—	—	—
Totaal	2.372.175	2.372.175	2.602.879

BELASTINGEN IN VERBAND MET DE BUITENGEWONE OMSTANDIGHEDEN.

	Januari 1919	Sedert 1 Januari 1919
Oorlogswinstbelasting	9.508.936	9.508.936
Verdedigingsbelasting Ia	394.418	394.418
Verdedigingsbelasting Ib	1.257.806	1.257.806
Verdedigingsbelasting II	1.349.384	1.349.384
	12.510.544	12.510.544

¹⁾ Hieronder begrepen f 259.842 wegens zegelrecht van nota's van makelaars en commissionairs in effecten, enz. (Beursbelasting). ²⁾ idem f 122.642.

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

N.B. *** beteekent: Cijfers nog niet ontvangen.

GELDKOERSEN.

BANKDISCONTO'S.

Table with columns for bank names (Ned. Bank, Bank van Engeland, etc.), discount rates, and dates (1 Maart 1919, 20 Juli 1914).

OPEN MARKT.

Table with columns for Data, Amsterdam (Part. disconto, Prolongatie), Londen, Berlijn, Parijs, and N. York (Call-money).

1) Het particulier disconto der gemeentewissels was in de afgelopen week ongeveer 1 pCt. hooger. 2) Noteering van 28 Februari.

WISSELKOERSEN.

WISSELMARKT.

De wisselmarkt was in de laatste dagen weder minder levendig. De groote daling in Marken en Kronen schijnt voorloopig geen verderen voortgang te maken.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table with columns for Data, Londen, Parijs, Berlijn, Weenen, België, and New York.

*) Noteering te Amsterdam. 1) Particuliere opgave.

Table with columns for Data, Stockholm, Copenhagen, Christania, Zwitserland, Spanje, and Batavia telegrafisch.

*) Noteering te Amsterdam. 1) Particuliere opgave.

KOERSEN TE NEW YORK.

Table with columns for Data, Cable Londen, Zicht Parijs, Zicht Berlijn, and Zicht Amsterd.

KOERSEN VAN DE VOLGENDE PLAATSEN OP LONDEN.

Table with columns for Plaatsen en Londen, Noteerings-eenheden, 8 Febr. 1919, 22 Febr. 1919, and 27 Febr. 1919.

1) Noteeringen op 90 dagen. 2) Noteering van 19 Febr. 1919.

GOUD EN ZILVER.

Sedert 29 Juli 1916 worden de dagelijksche ontvangsten en onttrekkingen van goud door de Bank van Engeland tijdelijk niet bekend gemaakt.

NOTEERING VAN ZILVER.

Noteering te Londen. te New York

Table showing silver prices for 1 Maart 1919, 22 Febr. 1919, 15 1919, 8 1919, 1 1919, 2 Maart 1918, 3 Maart 1917, and 20 Juli 1914.

1) Noteering van 21 Februari.

N. U. M.

Weekstaat der Nederlandsche Uitvoermaatschappij. Voornaamste posten in duizenden guldens.

Table with columns for Data, Bankiers, Buitel. Schatkistbilj., Debet Diverse reken., 5 pCt. Schuld-brieven, and Credit Diverse reken.

1) Beide rekeningen omvatten, behalve garantiwissels in portefeuille tot het bedrag der buitel. schatkistbiljetten, in hoofdzaak garantiwissels in depôt bij de Ned. Bank.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 1 Maart 1919.

Activa.

Binnenl. Wis- sels, Prom., enz. in disc.	H.-bk. f 82.240.218,26½ B.-bk. „ 632.589,70½ Ag.sch. „ 21.334.842,33	f 104.207.650,30
Papier o. h. Buitenl. in disconto	.....	—
Idem eigen portef.	f 8.334.573,—	—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.	.....	8.334.573,—
Beleeningen incl. vrsch. in rek.-crt. op onderp.	H.-bk. f 128.332.494,22½ B.-bk. „ 13.756.127,44 Ag.sch. „ 66.804.924,42	f 208.893.546,08½
Op Effecten	f 208.846.946,08½	—
Op Goederen en Spec.	46.600,—	208.893.546,08½
Voorschotten a. h. Rijk	.....	4.830.223,08½
Munt en Muntmateriaal	Munt, Goud f 63.399.820,— Muntmat., Goud „ 613.910.890,47½	f 677.310.710,47½
Munt, Zilver, enz.	9.219.162,40½	—
Muntmat., Zilver	.....	686.529.872,88
Effecten	Bel.v.h. Res.fonds. f 5.078.869,32 id. van ¼ v. h. kapit. „ 3.996.789,43	9.075.658,75
Geb. en Meub. der Bank	.....	1.770.000,—
Diverse rekeningen	.....	108.280.217,69½
		f 1.131.921.741,79½

Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	5.079.402,56
Bankbiljetten in omloop	1.018.535.405,—
Bankassigatiën in omloop	2.916.085,02½
Rekening-Courant saldo's:	
Van het Rijk	—
Van anderen	72.368.211,75
Diverse rekeningen	13.022.637,46
	f 1.131.921.741,79½

Beschikbaar metaalsaldo	f 467.313.335,53
Op de basis van ¼ metaaldekking	248.549.395,17
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is	2.336.566.675,—

Verschillen met den vorigen weekstand:

	Meer	Minder
Disconto's	11.689.056,65	
Buitenlandsche wissels		211.343,—
Beleeningen	26.663.386,73	
Goud		7.977,64
Zilver	114.330,20½	
Bankbiljetten	18.341.590,—	
Part. Rek.-Crt. saldo's	8.402.605,32	

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud	Zilver	Bankbiljetten	Andere opschbare schulden
1 Maart 1919	677.311	9.219	1.018.535	75.284
22 Febr. 1919	677.319	9.105	1.000.194	65.696
15 „ 1919	677.328	8.996	1.007.335	66.967
8 „ 1919	684.348	8.951	1.028.734	201.369
1 „ 1919	684.357	8.923	1.071.531	90.116
25 Jan. 1919	684.369	8.791	1.053.508	90.669
18 „ 1919	684.390	8.737	1.062.722	83.614
11 „ 1919	690.424	8.668	1.080.094	99.674
4 „ 1919	691.436	8.588	1.100.948	91.626
28 Dec. 1918	689.441	8.545	1.068.947	90.529
21 „ 1918	689.923	8.381	1.057.448	95.542
14 „ 1918	690.723	8.319	1.059.603	82.497
7 „ 1918	692.375	8.256	1.072.360	73.808
2 Maart 1918	723.746	7.240	870.334	71.288
3 Maart 1917	591.500	6.481	744.585	89.986
25 Juli 1914	162.114	8.228	310.437	6.198

Data	Disconto's		Beleeningen	Beschikbaar Metaalsaldo	Dekking-percentage
	Totaal	Hiervan Schatkist-promessen rechtstreeks			
1 Mrt. 1919	104.208	65.000	208.894	467.313	63
22 Febr. 1919	92.519	50.000	182.230	472.793	64
15 „ 1918	101.348	50.000	186.008	471.008	64
8 „ 1919	231.775	170.000	216.812	446.821	56
1 „ 1919	235.408	181.300	136.960	460.491	60
25 Jan. 1919	221.960	166.800	135.058	463.865	61
18 „ 1919	223.497	162.800	138.702	463.396	60
11 „ 1919	245.184	176.800	145.342	462.674	59
4 „ 1919	252.852	177.800	149.907	461.043	59
28 Dec. 1918	243.691	174.800	139.515	465.624	60
21 „ 1918	236.729	167.800	129.116	467.234	61
14 „ 1918	219.227	146.800	134.380	470.144	61
7 „ 1918	210.203	136.800	142.345	470.915	61
2 Mrt. 1918	26.363	—	124.022	541.907	78
3 Mrt. 1917	78.218	58.000	91.014	430.226	72
25 Juli 1914	67.947	14.300	61.686	43.521½	54

1) Op de basis van ¼ metaaldekking.

Uit de bekendmaking van den Minister van Financiën blijkt, dat uitstonden op:

	22 Febr. 1919	1 Maart 1919
Aan schatkistpromessen.. waarvan rechtstreeks bij de Ned. Bank geplaatst	f 218.290.000,—	f 233.280.000,—
Aan schatkistbiljetten ..	50.000.000,—	65.000.000,—
Aan zilverbons ..	126.625.000,—	143.008.000,—
	60.733.088,50	59.268.294,—

JAVASCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Naast de per mail ontvangen gegevens worden de telegrafisch bekend geworden totaalcijfers der obligo's en uitzettingen en het beschikbaar metaalsaldo van latere data opgenomen.

Data	Goud	Zilver	Bankbiljetten	Andere opschb. schulden
15 Febr. 1919	***	***	326.400	
8 „ 1919	***	***	326.300	
1 „ 1919	***	***	324.300	
28 Dec. 1918	108.017	14.376	197.634	99.237
21 „ 1918	107.414	14.318	196.239	99.801
30 Nov. 1918	104.729	14.694	192.493	96.657
23 „ 1918	102.967	14.577	192.361	90.850
16 Febr. 1918	86.643	20.241	170.100	62.581
17 Febr. 1917	72.498	22.232	159.163	35.822
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634

Data	Dis- conto's	Wissel- buiten N.-Ind. betaalbaar	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Beschik- baar metaal- saldo	Dek- king- per- centage
15 Febr. 1919	198.000			***	69.700	***
8 „ 1919	204.800			***	68.500	***
1 „ 1919	205.100			***	68.300	***
28 Dec. 1918	8.533	18.045	82.954	14.435	63.325	41
21 „ 1918	8.781	18.033	83.055	15.472	62.813	41
30 Nov. 1918	8.772	17.778	82.115	17.994	61.893	41
23 „ 1918	8.965	17.206	81.132	19.754	61.168	42
16 Febr. 1918	8.732	35.183	64.363	23.524	60.584	46
17 Febr. 1917	6.513	36.170	54.164	8.137	56.246	49
25 Juli 1914	7.259	6.395	47.934	2.228	4.842½	44

1) Sluitpost der activa. 2) Op de basis van ¼ metaaldekking.

SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opschb. schulden	Disconto's	Div. rekeningen 1)
11 Jan. 1919	1.068	1.446 2)	1.307	1.319	116
30 Nov. 1918	931	1.676 3)	1.164	1.239	109
23 „ 1918	926	1.613 4)	1.204	1.238	147
16 „ 1918	921	1.627 5)	1.181	1.263	151
12 Jan. 1917	619	1.187	1.103	1.116	505
13 Jan. 1916	709	1.030	959	977	315
25 Juli 1914	645	1.100	560	735	396

1) Sluitpost der activa. 2) Hiervan zilverbons 275 dz. gld. 3) idem 268 dz. gld. 4) idem 275 dz. gld. 5) idem 274 dz. gld.

BUITENLANDSCHE BANKSTATEN.

Aan het eind van ieder kwartaal wordt een overzicht gegeven van enkele niet wekelijks opgenomen bankstaten.

BANK VAN ENGELAND.

Voornaamste posten, onder bijvoeging der Currency Notes, in duizenden p. st.

Data	Metaal	Circulatie	Currency Notes.		
			Bedrag	Goudd.	Gov. Sec.
26 Febr. 1919	81.628	70.336	***	***	***
19 „ 1919	81.769	69.567	312.780	28.500	293.650
12 „ 1919	81.619	69.833	310.905	28.500	292.250
5 „ 1919	81.444	69.987	309.482	28.500	289.247
27 Febr. 1918	59.353	47.251	218.410	28.500	193.025
28 Febr. 1917	54.296	38.585	144.351	28.500	112.573
22 Juli 1914	40.164	29.317	.....	.....	.....

Data	Gov. Sec.	Other Sec.	Public Depos.	Other Depos.	Reserve	Dekking-percentage 1)
26 Febr. '19	50.197	83.130	25.824	119.170	29.743	20,51
19 „ '19	52.235	84.147	30.680	118.333	30.652	20,57
12 „ '19	52.680	83.298	28.158	120.046	30.236	20,40
5 „ '19	50.839	83.470	30.721	115.481	29.907	20,45
27 Febr. '18	56.350	98.641	42.650	124.767	30.552	18,24
28 Febr. '17	82.446	117.383	47.846	167.992	34.161	15,82
22 Juli '14	11.005	38.633	13.735	42.185	29.297	52 1/2

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposite.

DUITSCHER RIJKBANK.

Voornaamste posten, onder bijvoeging der Darlehenskassenscheine, in duizenden Mark.

Data	Metaal	Daarvan Goud	Kassenscheine	Circulatie	Dekking-percentage 1)
22 Febr. 1919	2.268.239	2.247.371	5.786.252	23.747.102	34
15 „ 1919	2.269.959	2.249.545	5.811.614	23.760.696	34
7 „ 1919	2.276.978	2.252.150	5.781.470	23.665.071	34
31 Jan. 1919	2.273.679	2.253.712	5.752.665	23.647.640	34
23 Febr. 1918	2.523.383	2.407.691	1.264.270	11.122.471	34
23 Febr. 1917	2.541.855	2.526.082	368.109	7.881.334	37
23 Juli 1914	1.691.398	1.356.857	65.479	1.890.895	93

1) Dekking der circulatie door metaal en Kassenscheine.

Data	Wissels	Rek. Crt.	Darlehenskassenscheine	
			Totaal uitgegeven	In kas bij de Reichsbank
22 Febr. 1919	26.553.685	9.893.828	16.256.200	5.777.700
15 „ 1919	26.729.605	11.994.682	16.260.900	5.802.900
7 „ 1919	26.030.456	11.389.795	16.190.800	5.774.200
31 Jan. 1919	27.098.634	12.522.737	16.158.600	5.745.500
23 Febr. 1918	12.355.895	6.069.318	7.717.700	1.292.500
23 Febr. 1917	8.502.111	3.934.860	—	—
23 Juli 1914	750.892	943.964	.....	.....

RUSSISCHE STAATSBANK.

Sedert 5 November 1917 is geen bankstaat verschenen.

BANK VAN FRANKRIJK.

Voornaamste posten in duizenden francs.

Data	Goud	Waarvan in het Buitenland	Zilver	Te goed in het Buitenland	Bull.gew. voorsch. a/d. Staat
27 Febr. '19	5.526.818	1.978.308	313.795	***	20.500.000
20 „ '19	5.524.657	1.978.308	314.382	837.404	20.200.000
13 „ '19	5.510.746	2.037.108	314.804	856.678	20.000.000
6 „ '19	5.508.221	2.037.108	315.488	930.226	20.000.000
28 Febr. '18	5.368.646	2.037.108	254.926	1.103.007	12.950.000
1 Mrt. '17	5.148.881	1.945.603	270.512	912.730	9.000.000
23 Juli '14	4.104.390	—	639.620	—	—

Data als boven.	Wissels	Uitgestelde Wissels	Beleening	Bankbiljetten	Rek. Crt. Particulieren.	Rek. Crt. Staat
	1.062.387	982.431	1.189.078	32.716.470	2.656.533	34.088
1.101.102	988.404	1.192.166	32.492.415	2.648.233	37.582	
1.153.745	994.240	1.213.764	32.506.655	2.664.302	67.630	
1.202.936	998.387	1.218.363	32.366.993	2.584.712	53.792	
1.312.234	1.114.635	1.170.383	24.308.307	2.581.225	52.227	
556.823	1.295.948	1.234.469	18.097.436	2.455.566	92.681	
1.541.080	—	769.400	5.911.910	942.570	400.560	

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE BELGIQUE. 1)

Voornaamste posten in duizenden francs.

Data	Metaal incl. buitenl. saldi	Beleening van buitenl. vorder.	Beleening van prom. d. provinc.	Binn. wissels en beleening.	Circulatie	Rek. Crt. saldi
17 Oct. '18	1.216.753	100.082	480.000	97.728	1.507.912	377.440
10 „ '18	1.219.743	100.021	480.000	100.040	1.508.011	382.595
3 „ '18	1.144.781	100.011	480.000	95.287	1.452.612	358.318
26 Sept. '18	1.145.778	99.982	480.000	101.783	1.452.948	365.452
18 Oct. '17	476.043	90.903	480.000	100.351	1.172.474	91.204
19 Oct. '16	352.872	76.033	480.000	39.834	828.739	110.068

1) Sedert einde 1914 met de functie van circulatiebank belast.

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

FEDERAL RESERVE BANKS.

Voornaamste posten in duizenden dollars.

Data	Goud	Waarvan voor dekking F. R. Notes	Waarvan in het buitenland	Zilver etc.	F.R. Notes in circulatie
10 Jan. '19	2.094.070	1.322.960	5.828	67.828	2.590.681
3 „ '19	2.092.694	1.349.151	5.829	60.960	2.648.605
27 Dec. '18	2.090.274	1.372.322	5.829	55.945	2.685.244
20 „ '18	2.078.988	1.276.649	5.829	54.636	2.663.701
11 Jan. '18	1.696.830	803.969	52.500	51.201	1.242.199
12 Jan. '17	775.664	276.294	—	16.769	268.168

Data	Wissels	Totaal Deposito's	Waarvan Kapitaal	Algem. Dekking-percentage 1)	Percent. Gouddekking circulatie
10 Jan. '19	2.035.972	2.288.248	80.812	53,1	52,5
3 „ '19	2.120.133	2.381.858	80.792	53,4	52,8
27 Dec. '18	2.006.611	2.312.500	80.681	53,1	52,2
20 „ '18	1.947.067	2.376.581	80.585	53,0	52,0
11 Jan. '18	829.375	1.779.726	71.603	71,4	78,0
12 Jan. '17	140.334	819.583	55.706	81,4	103,0

1) Verhouding tusschen: den totalen goudvoorraad, zilver etc., en de opeisbare schulden: F. R. Notes en netto deposito's met inbegrip van het kapitaal.

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Voornaamste posten in duizenden dollars.

Data	Aantal banken	Totaal uitgezette gelden en beleggingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal deposito's	Waarvan time deposits
3 Jan. '19	757	13.636.545	1.293.051	12.070.599	1.516.620
27 Dec. '18	758	13.638.935	1.245.251	11.872.604	1.481.556
20 „ '18	758	13.666.141	1.276.938	11.997.668	1.451.316
13 „ '18	755	13.650.692	1.240.998	11.724.441	1.477.074
4 Jan. '18	640	11.235.168	1.193.952	10.697.106	1.460.927

EFFECTENBEURZEN.

Amsterdam, 1 Maart 1919.

Hoewel in vrijwel alle landen onrustbarende voorvallen op het gebied van arbeidsvraagstukken zich bijna dagelijks voordoen, is dit wel in geen land zoo sterk het geval als in Duitschland, hetgeen natuurlijk niet zonder invloed blijft op de beurs te Berlijn. Juist in de laatste dagen zijn weder heftige gebeurtenissen gemeld uit het Rijn- en Roerbekken, gebeurtenissen, die de levenskracht van Duitschland in het hart treffen. Niet te verwonderen is het dan ook, dat de waardeering in het buitenland van de Duitsche valuta voortdurend geringer wordt. Indien men de pariteit van de Mark via neutrale staten uitrekent, komt men tot de conclusie, dat deze valuta in alle landen van Europa, belligerente, zoowel als neutrale, benevens in Amerika, een disagio aantoonde, varieerend van 49 tot 62 pCt. Een uitzondering hierop vormen Rusland en Oostenrijk, doch de valuta's van deze landen maken zoo mogelijk een nog treuriger figuur, zoodat een vergelijking hiermede in geen enkel opzicht een criterium kan vormen. Op de Duitsche beurzen is deze situatie onmiddellijk weerspiegeld in een lageren stand van de Duitsche leeningen, oorlogs-zoowel als oudere uitgiffen en in een buitengewone opgewekte tendens voor alle in buitenlandsche valuta genoteerde waarden. Deze laatste omstandigheid is in de hand gewerkt door het reeds hier ter plaatse gereleveerde besluit van de Regeering, om de buitenlandsche effecten aan te koopen, teneinde hiermede de betalingen aan de Entente ten behoeve der levensmiddelenvoorziening te kunnen voldoen. Hoewel de voorwaarden voor deze Regeeringsaankopen nog niet zijn gepubliceerd, neemt men algemeen aan, dat zij niet ongunstig voor de tegenwoordige bezitters der bedoelde effecten zullen uitvallen, primo, wijl in een overname, welke verlies voor den houder medebrengt, een ongemotiveerde benadeeling van den toevalligen bezitter van een buitenlandsch fonds wordt gezien, secundo, wijl betaling door het Rijk van de thans geldende prijzen nog steeds, bij verkoop in het buitenland, een winstmarge laat. Toch zullen, zelfs bij vergoeding van hooge koersen, door verschillende partijen nog onwillekeurige verliezen worden geleden, o.a. door hen, die een bezit aan buitenlandsche fondsen aanhielden als tegenwicht tegen een verdere depreciatie van de Duitsche valuta. Vooral handelaars, die op een gegeven moment debet-saldi in het buitenland hadden te voldoen, hebben deze verdeling van hun bezit vaak verkozen, waardoor zij steeds in de gelegenheid waren aan hun verplichtingen te voldoen, zonder te zware valuta-offers te moeten brengen. Deze assurantie wordt hun thans derhalve ontnomen.

Het allereerst zullen voor overname in aanmerking komen de volgende soorten: Argentijnen, de fondsen der Provincie Buenos-Aires, inclusief Cedula's, Chileense staatsleeningen, inclusief pandbrieven van hypotheekbanken, Chineesche schuldbrieven, inclusief Tientsin en Hukuang-leeningen, Grieksche, Marokkaansche, Mexicaansche, Roemeensche, Servische en Siameesche leeningen, voorts gegarandeerde prioriteiten van spoorwegleeningen. Buitenlandsche aandelen worden voorloopig niet overgenomen, evenmin als Oostenrijksche en Hongaarsche Kronenleeningen en Russische soorten. Met den aankoop is thans slechts de z.g. „Stempel-Vereinigung" te Berlijn belast, hetgeen voornamelijk te Frankfurt a/M. een storm van verontwaardiging heeft doen opgaan. Laatstgenoemde plaats toch concentreerde in hare beurs vrijwel den geheelen handel in buitenlandsche waarden en de bankiers ter plaatse hebben dan ook steeds het grootste aandeel gehad in de introductie in Duitschland van de betrokken soorten. Inmiddels schijnt het, dat men hier slechts met een voorloopigen maatregel te doen heeft en dat definitieve besluiten ten opzichte van de uitvoering der aankooporders nog genomen moeten worden.

Onder den invloed van de ongeregeldeheden, door de Sparcauslieden veroorzaakt, is de beurs voor de overige afdelingen zeer ongeanimeerd gebleven. De belangstelling was miniem en de koersen brokkelden dientengevolge voortdurend af, behalve op enkele dagen, waarop vrij groot aanbod zich heeft ontwikkeld en de koersval dus van meer betekenis was. Weliswaar konden sommige soorten, als Gelsenkirchen, voorbijgaand enkele procenten monteeren, doch dit proces had geen verderen voortgang en bleef overigens ook zonder uitwerking op de rest van de markt.

Te Weenen is de toestand ter beurze vrijwel onveranderd gebleven, d.w.z. de stemming was niet gedeceideerd flauw, doch de omzetten waren van geringe betekenis. Sterk hebben de maatregelen ten opzichte van de valuta hier de aandacht getrokken. De reeds lang aangekondigde

wettelijke bepalingen zijn thans doorgevoerd. Verboden is de invoer van bankbiljetten der Oostenrijksch-Hongaarsche Bank binnen het gebied van Duitsch-Oostenrijk, benevens de greiering van Kronenbedragen naar Duitsch-Oostenrijk, behoudens toestemming van het betrokken Ministerie in bepaalde gevallen. In het grensverkeer is de invoer van Kr. 500 aan bankbiljetten toegestaan. Deze maatregelen hebben tot doel de stabilisatie van de schuld van den Duitsch-Oostenrijkschen Staat. Voorts is bepaald, dat personen, in de nieuwe nationale staten woonachtig, wel hun eventueel tegoed in Duitsch-Oostenrijk naar hun eigen woonplaats of naar een andere plaats in één der nationale Staten kunnen doen overschrijven, niet echter in Duitsch-Oostenrijk zelve of naar het buitenland. Ook mogen geen effecten aan personen of instellingen in de nationale staten worden verkocht, teneinde te beletten, dat op deze wijze bezit van een bepaalde soort tegen Kronenbiljetten wordt geruild. Tegenover het buitenland geldt deze laatste beperkende bepaling niet, zoodat de mogelijkheid blijft bestaan, dat onderdanen der nationale staten langs den omweg via het buitenland toch hun Kronenbezit ten laste van Duitsch-Oostenrijk brengen.

Te Londen is de beurs niet zeer opgewekt geweest in verband met de dreigende mijnwerkersstaking. Wel is hier, door de bemiddeling van Lloyd George, een uitstel verkregen, waarin à tête reposée door de tegenover elkaar staande partijen het vóór en tegen eener staking kan worden overwogen, doch men ontveinst zich over het geheel niet den ernst van den toestand. De beurs is dientengevolge zeer stil geweest en het publiek heeft er de voorkeur aan gegeven, een afwachtende houding aan te nemen.

Te Parijs heeft de mededeeling, dat de staatsbudgetten in de eerstvolgende jaren eer toe dan af zullen nemen, een teleurstellenden indruk gemaakt. De budget-commissie heeft gepubliceerd, dat de uitgaven van het begin van den oorlog af tot einde Maart 1919 op 182 milliard Francs aangenomen kunnen worden, waartegenover slechts 158 milliard aan inkomsten gesteld kunnen worden. Voor de nog komende maanden van het loopende jaar is met twee soorten van uitgaven rekening te houden: de gewone en de buitengewone; de laatste worden getaxeerd op 26 milliard francs, zoodat het totaal-deficit, behalve de gewone uitgaven ad 18 milliard francs, op 50 milliard moet worden aangenomen per einde 1919.

Naast dit vooruitzicht hebben de bedrijfsresultaten der groote spoorwegen teleurstellend gewerkt. Terwijl in 1913 de Noorder-, Ooster- en Paris-Lyon-Méditerranée-spoorwegen overschotten van vrij groote betekenis opleverden, werden thans door verschillende spoorwegen subsidiën opgenomen, die in 1917 tot een totaal van 514,30 millioen francs zijn gestegen.

Te New York is de tendens meerendeels zeer vast gebleven. Langzamerhand hebben de industriële ondernemingen zich aangepast aan de gewijzigde verhoudingen, zoodat de vrees voor een vermindering van inkomsten niet meer in die mate bestaat, als voor enkele maanden het geval is geweest.

Het publiek te New York ziet dan ook met grooter vertrouwen de toekomst tegemoet en is niet meer zoo angstvallig om tot aankopen van de goede soorten over te gaan. Tevens is de aandacht wat meer gevallen op spoorwegwaarden, die bij het groote surplus aan granen van allerlei aard een tijd van voorspoed tegemoet kunnen gaan.

Te onzent is de markt voor inheemsche staatsfondsen eenigszins geïnculceerd door de berichten van annexionistische aard, die van over onze Zuidgrenzen tot ons kwamen. Hoewel officieel van geen enkel streven in die richting melding is gemaakt, heeft onze Regeering het toch dienstig geacht scherp stelling te nemen tegen iedere poging, om de landgrenzen van ons vaderland gewelddadig te wijzigen en heeft zij zelfs de paraatheid van ons leger ingeval van een tweede mobilisatie duidelijk naar voren gebracht. Op de afdeling van onze staatsfondsen heeft dit eenigszins deprimeerend gewerkt, zoodat de meeste soorten tot lagere prijzen verkrijgbaar waren. Van aanbod op groote schaal is echter geen sprake geweest.

In aansluiting aan de zeer opgewekte houding voor exotische waarden te Berlijn, waren ook aan onze beurs de betrokken fondsen vast van toon. Russen daarentegen brokkelden af; in verband met hernieuwde berichten omtrent overwinningen der Bolsjewieksche legers.

	25 Feb.	28 Feb.	3 Mrt.	Rijzing of daling.
4 1/2 % Ned. W. Sch.	1916	91 1/16	91 1/16	91 1/16
4 % „ „ „	1916	84	84	84
3 1/2 % „ „ „	....	70 3/4	70 1/2	70 3/4
3 % „ „ „	....	64	63 1/4	63 1/4 — 3/4

	25 Feb.	28 Feb.	3 Mrt.	Rijzing of daling.
2 1/2 % Cert. N. W. S.	53 3/8	53 1/4	53 7/8	
5 % Oost-Indië 1915	95 1/4	94 1/2	94 3/4	- 1/2
4 % Hongarije Goud	36 1/2	37 1/2	37 1/2	+ 1
4 % Oostenr. Kronenrente	27	28 1/2	28 1/2	+ 1 1/2
5 % Rusland 1906	38 3/4	39	39 1/4	+ 1/2
4 1/2 % Iwangorod Dombro...	31 7/8	30 7/8	29	- 2 7/8
4 % Rusland Cons. 1880..	28 1/2	28 1/16	28 1/8	- 3/8
4 % Rusl. bij Hope & Co...	31	31 1/2	30 3/4	- 1/4
4 % Servië 1895	53	52 3/8	52 3/4	- 1/4
4 1/2 % China Goud 1898 ..	65 1/8	67 1/8	66	+ 7/8
4 % Japan 1899	70	70 1/2	70	
4 % Argentinië Buitenl..	64 3/8	64 3/8	—	
5 % Brazilië 1895	72 7/8	72 7/8	72 7/8	
5 % " 1913	71 1/8	71 1/8	71 1/8	

Van de lokale markten hebben vooral *scheepvaartwaarden* de aandacht getrokken. Reeds enkele dagen voor de officiële aankondiging werd ter beurze bekend, dat op de aandelen der Holland-Amerika Lijn vermoedelijk 40 pCt. dividend zou worden uitgekeerd en dat een nieuwe emissie ad f 5.000.000 nominaal zou worden doorgevoerd. Dit heeft de stemming voor het betrokken fonds krachtig gestimuleerd. Inmiddels heeft de directie bekend gemaakt, dat op den 6den Maart a.s. de inschrijving op 5.000.000 gulden nominaal aan aandelen Gemeenschappelijk Eigendom, met recht van voorkeur voor de oude aandeelhouders, zal worden opengesteld, tot den koers van 327 pCt. In het prospectus dienaangaande worden enkele cijfers betreffende den tegenwoordigen toestand der Maatschappij genoemd, die den kooplust van het publiek alleszins begrijpelijk maken. O.a. wordt vermeld, dat de gezamenlijke vlootwaarde der Mij. op de balans per 31 December 1918 met minder dan f 7 per ton D.W. te boek staat.

Onmiddellijk naast aandelen Holland-Amerika Lijn zijn aandelen Hollandsche Stoomboot-Mij. door hun uiterst geanimeerde houding opgevallen. Hier verluide, dat de directie dezer maatschappij een groot dividend zal uitkeeren (ter beurze noemde men 20 pCt. en meer); ook werden fusiegeruchten te berde gebracht. De koers van het fonds kon dientengevolge tot 219 pCt. monteeren, op welchen prijs echter een zoodanig aanbod intrad, dat het aandeel reeds spoedig een tiental procenten lager noteerde.

Overigens kon het gansche niveau der scheepvaartmarkt zich niet handhaven. Aanvankelijk in opgewekte tendens, daalde reeds spoedig de belangstelling, zoodat het slot der berichtperiode over de geheele lijn lagere koersen dan de hoogst bereikte te aanschouwen geeft. Ook aandelen Holland-Amerika Lijn, benevens de claims ten behoeve der inschrijving, verlaten de week eenigszins gedrukt.

	25 Feb.	28 Feb.	3 Mrt.	Rijzing of daling.
Holland-Amerika-Lijn	415	430 1/2	417 1/2	+ 2 1/2
" " " gem. eig. 398 1/2	398 1/2	414	399 1/2	+ 1
Holland-Gulf-Stoomv.-Mij. .	320	310	310	- 10
Holl. Alg. Atl. Stoomv.-Mij.	161 1/2	161 1/2	—	
Hollandsche Stoomboot-Mij..	197 1/8	214	208 1/8	+ 11
Java-China-Japan-Lijn ...	305 1/2	314	310	+ 4 1/2
Kon. Hollandsche Lloyd ...	175 1/4	175	173 3/4	- 1 1/2
Kon. Ned. Stoomv.-Mij.	235	236	237 1/2	+ 2 1/2
Kon. Paketvaart-Mij.	240 1/2	243 1/2	240	- 1/2
Maatschappij Zeevaart ...	315	331	340	+ 25
Nederl. Scheepvaart-Unie ...	249 3/4	256	252	+ 2 1/4
Nievelt Goudriaan	500 1/2	516	516	+ 15 1/2
Rotterdamsche Lloyd	276 1/4	282 1/2	280 1/4	+ 4
Stoomv.-Mij. „Hillegersberg”	300	298	298	- 2
" " „Nederland” ..	288	296 1/2	292	+ 4
" " „Noordzee” ..	176 1/2	179	175	- 1 1/2
" " „Oostzee”	370	378	387	+ 17

Hetzelfde verloop viel voor de overige afdelingen ter beurze te constateeren. Vooral *suikerwaarden* hadden door een scherpe opwaartsche beweging de aandacht getrokken, waarbij aandelen H.V.A. aan de spits stonden. De oorzaak was hier te vinden in geruchten omtrent een aanmerkelijke bonus, die op de genoemde aandelen zou worden uitgekeerd. Ook werkten berichten omtrent goeden regenval in het suikergebied mede, om de aandelen begeerenswaard te maken. Tegen het slot trad echter een reactie in, ook voor aandelen Javasche Cultuur-Maatschappij, die aanvankelijk in vaste tendens waren in verband met de declaratie van een interim-dividend ad 8 pCt. (tegen een totaal van 8 pCt. in het vorig jaar).

De *rubbermarkt* was voor enkele soorten levendig gestemd, o.a. voor aandelen Koloniale Rubber-Maatschappij. Op de geheele markt is het naderen van den balansstijf merkbaar; allerlei geruchten en taxaties worden gelan-

ceerd, die dan bijna steeds aanleiding worden tot een hausse-beweging in het betrokken fonds. Zoo verluide voor aandelen Koloniale Rubber, dat een dividend van 10 pCt. kan worden verwacht. Ook hier echter was de belangstelling slechts van zeer korten duur.

De *tabakmarkt* was gedurende het grootste gedeelte der berichtperiode verlaten, doch vast van toon.

Petroleumwaarden hebben slechts geringe variaties te aanschouwen gegeven. De handel in aandelen Koninklijke Petroleum-Maatschappij is niet meer van zoo'n uitgebreiden omvang als eenige weken geleden het geval is geweest en het gevolg is dan ook, dat het koersniveau vrij stabiel kon blijven. Daar de berichten uit Roemenië voor het oogenblik geen nieuwe gezichtspunten hebben geopend, waren ook de desbetreffende soorten, als Geconsolideerde Hollandische Petroleum Mij. kalm van toon.

	25 Feb.	28 Feb.	3 Mrt.	Rijzing of daling.
Amsterdamsche Bank	188	188	188	
Ned. Handel-Mij. cert. v. aand.	181	181 1/4	181 3/4	+ 3/4
Rotterd. Bankvereniging ..	142	142	141 7/8	- 1/8
Amst. Superfosfaatfabriek..	172 7/8	174	174	+ 1 1/8
Van Berkel's Patent	147	145 1/2	144	- 3
Insulidene Oliefabriek	251 1/4	249 1/2	247	- 4 1/4
Jürgens' Ver. Fabr. pr. aand.	103 1/4	103 13/16	104	+ 3/4
Ned. Scheepsbouw-Mij.	186 1/2	182 3/4	182	- 4 1/2
Philips' Gloeilampenfabriek	469 3/4	461	429*	- 40 3/4
R. S. Stokvis & Zonen ...	551	554 1/2	556	+ 5
Vereenigde Blikfabrieken ..	139	139	138	- 1
Compania Mercantil Argent.	243	244	242 1/2	- 1/2
Cultuur-Mij. d. Vorstenland.	147 3/4	151 3/4	148 1/2	+ 3/4
Handelsver. Amsterdam ...	407	420 1/4	420	+ 13
Holl. Transatl. Handelsver.	142	140 3/4	140 7/8	- 1 1/8
LindeTeves & Stokvis	223 3/4	223	224 1/4	+ 1/2
Van Nierop & Co's Handel-Mij	174 1/2	174 7/8	174 1/2	
Tels & Co's Handel-Mij ...	153	154	153 1/2	+ 1/2
Gecons. Holl. Petroleum-Mij	227 3/4	231 1/4	230	+ 2 1/4
Kon. Petroleum-Mij.	588	592 1/2	588 1/2	+ 1/2
Orion Petroleum-Mij.	78	78	77 1/8	- 7/8
Steaua Romana Petr.-Mij. .	146 1/2	147 1/8	148	+ 1 1/2
Amsterdam-Rubber-Mij.	185 3/4	188	185	- 3/4
Nederl.-Rubber-Mij.	107	107 1/2	107 1/2	+ 1/2
Oost-Java-Rubber-Mij.	239	238 1/2	236	- 3
Deli-Maatschappij	515	520	520	+ 5
Medan-Tabak-Maatschappij..	229	231	231 1/2	+ 2 1/2
Senembah-Maatschappij ...	478 1/2	489 1/2	484 1/2	+ 6

* ex dividend.

De *Amerikaansche markt* bewoog zich in aansluiting aan Wallstreet op een hooger peil. Ook waren de omzetten hier van niet zoo geringe betekenis. Vooral in aandelen Car & Foundry en preferente aandelen Hide & Leather werden vrij aanmerkelijke kooporders uitgevoerd, ook door de arbitrage, die thans langzamerhand weder in de markt komt. Wel zijn alle beletselen inzake het telegrafisch verkeer met de Vereenigde Staten nog niet weggenomen en bestaan ook nog de bezwaren betreffende de verzending van fondsen, doch allervvegen hoopt men; dat binnen afzienbaren tijd hierin een verandering ten gunste van ons land zal worden gebracht.

	25 Feb.	28 Feb.	3 Mrt.	Rijzing of daling.
American Car & Foundry ..	83 1/4	86 1/2	87	+ 3 3/4
Anaconda Copper	133	130 3/4	133 1/4	+ 1/4
Un. States Steel Corp.	88 3/16	89 1/8	88 1/2	+ 3/16
Atchison Topeka	92 1/8	92 13/16	92 1/8	
Southern Pacific	94 3/4	95	95 3/8	+ 3/8
Union Pacific	134 1/4	136	136 3/16	+ 2 1/16
Int. Merc. Marine afgest.	27 1/8	27 1/8	27 3/16	+ 1/16
" " " " " prefs.	117 1/4	117 1/16	118 1/16	+ 13/16

De *geldmarkt* was op enkele dagen zeer vast van toon, in verband met de eischen, voor de Maart-coupon gesteld; prolongatie is echter thans weder teruggelopen tot 3 1/2 pCt.

GOEDERENHANDEL.

GRANEN.

3 Maart 1919.

Sedert ons laatste bericht is er weinig verandering in den algemeenen toestand gekomen. De oogstberichten betreffende West-Europa blijven gunstig; alleen uit Engeland komen er minder goede berichten. Het veldwerk aldaar is tengevolge van het slechte weer zoet achter, dat men niet verwacht, dat de uitzaai van zomertarwe gelijk aan dien van het vorige jaar zal kunnen zijn. Van de Ver-

Noteringen.

Data	Chicago			Buenos Ayres		
	Tarwe Maart	Maïs Maart	Haer Maart	Tarwe Maart	Maïs Maart	Lijnzaad Maart
1 Mrt. '19	226	131 ^{3/4}	57 ^{1/8}	10,25	4,45	18,15
24 Feb. '19	226	131	59	10,55	4,60	18,25
1 Mrt. '18	220	127 ^{3/4}	89 ^{3/8}	12,95	6,70	22,—
1 Mrt. '17	182 ^{1/2} ²⁾	102 ^{1/2} ²⁾	57 ^{3/8} ²⁾	14,05 ²⁾	9,— ²⁾	21,—
1 Mrt. '16	111 ^{3/4} ²⁾	74 ^{1/8} ²⁾	42 ^{7/8} ²⁾	8,65	5,35 ²⁾	12,30
20 Juli '14	82 ¹⁾	56 ^{1/8} ¹⁾	36 ^{1/2} ¹⁾	9,40 ²⁾	5,38 ²⁾	13,70 ²⁾

¹⁾ per Dec. ²⁾ per Sept. ³⁾ per Mei.

Locoprijzen te Rotterdam/Amsterdam.

Soorten.	3 Maart 1919	24 Febr. 1919	3 Maart 1918
Tarwe (inlandsche)	25,— ¹⁾	25,— ¹⁾	—
Rogge (70 Kg. natuur gew.)	28,50 ¹⁾	28,50 ¹⁾	—
Maïs (La Plata)	—	—	400,— ¹⁾
Gerst (60 Kg. natuur gew.)	23,— ¹⁾	23,— ¹⁾	—
Haver (inlandsche)	23,— ¹⁾	23,— ¹⁾	—
Lijnkoeken (Noord-Ame- rika van La Plata-zaad)	37,50 ¹⁾	37,50 ¹⁾	30,— ¹⁾
Lijnzaad (inlandsch)	40,— ¹⁾	40,— ¹⁾	—

¹⁾ Regeeringsprijs.

De noteringen te Buenos Ayres zijn van 1 Maart 1919, 22 Febr. 1919, 1 Maart 1918, 1 Maart 1917, 1 Maart 1916.

AANVOEREN in tons van 1000 K.G. voor verbruik in Nederland.

Artikelen.	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	23 Febr.— 1 Maart 1919	Sedert 1 Jan. 1919	Ooereenk. tijdoak 1918	23 Febr.— 1 Maart 1919	Sedert 1 Jan. 1919	Ooereenk. tijdoak 1918	1919	1918
Tarwe	—	14.353	—	—	5.970	—	20.323	—
Rogge	—	—	—	—	8.690	—	8.690	—
Boekweit	—	—	—	—	—	—	—	—
Maïs	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerst	—	—	—	—	—	—	—	—
Haver	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijnzaad	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijnkoek	—	—	—	—	—	—	—	—
Tarwemeel	3.650	31.080	—	—	7.429	—	38.509	—
Andere meelsoorten	400	4.539	—	—	—	—	4.539	—

AANVOEREN in tons van 1000 K.G. voor het Buitenland.

Artikelen.	Rotterdam	Amsterdam	Totaal
	23 Febr.— 1 Maart 1919	Sedert 1 Jan. 1919	Ooereenk. tijdoak 1918
Tarwe	—	109.286	57.550
Maïs	—	13.216	10.146
Rogge	—	—	—
Tarwemeel	—	60.378	—
Gerst	—	20.185	—
Haver	5.712	30.692	—
Andere meelsoorten	—	69.316	—

eenigde Staten, waarop Europa met het oog op de groote surplussen der verschillende graansoorten aldaar en tevens wegens de korte zeereis hoofdzakelijk steunt, komen steeds gunstige berichten betreffende de wintertarwe. Men beschouwt de schade door den vorst aldaar toegebracht als zeer gering, terwijl men voor zomertarwe een zeer grooten uitzaai verwacht, wat wel uit den hoogen prijs, die de Regeering den boeren gegarandeerd heeft, af te leiden is. Bericht wordt, dat het congres een credit van 1000 millioen dollars heeft toegestaan ter betaling der tarweoogsten van 1918 en 1919, respectievelijk ter dekking van het verschil tusschen den gegarandeerden prijs en den verkoopprijs, daar het de bedoeling is, den handel in tarwe wederom vrij te laten, bij gevolg den marktprijs naar vraag en aanbod te doen regelen.

In Argentinië is op regen mooi weer gevolgd, wat zeer gunstig voor den maïssoogst is. De prijzen van alle granen in Argentinië zijn in den laatsten tijd zeer gedrukt geweest, wat waarschijnlijk aan de voortdurende moeilijkheden in de havens toe te schrijven is, waardoor het binnenlandsch transport en de verscheping belemmerd worden. De moeilijkheden schijnen sedert de vorige week geëindigd te zijn. Het is te hopen, dat de rust van langen duur zal zijn, daar het binnenlandsch vervoer van lijnzaad en tarwe van den nieuwen oogst in vollen gang is en men binnenkort ook dat van maïs zal kunnen verwachten. Buitendien heeft Argentinië groote surplussen van den vorigen oogst weg te werken en zal Europa, zooals te begrijpen is, met het oog op de schaarschte van scheepsruimte, slechts aarzeland haar schepen naar Argentinië zenden, indien men niet op normale verscheping zou kunnen rekenen.

Nederland. Er zijn 10.000 tons lijnzaad tot f 585 c.i.f. aan de olieslagers hier te lande verkocht, te verschepen met de „Celaeno" en de „Turbinia", door de Nederlandsche Regeering voor dit artikel vrijgegeven. De stoomschepen bevinden zich volgens het laatste bericht in Engeland en ingeval het vertrek uit Engeland niet te zeer vertraagd wordt, kan men het zaad ongeveer half Mei hier verwachten.

SUIKER.

Volgens F.O. Licht zal het oogstresultaat in Duitschland aanmerkelijk beneden de verwachting blijven. Ook de vooruitzichten voor den a.s. bictuitzaai zijn ongunstig,

zoolang niet de prijzen voor biet en suiker verhoogd dan wel de prijzen van andere landbouwproducten verlaagd worden.

Volgens berichten uit Bohemen rekent men daar op eenen oogst van slechts 590.000 tons ruwruiker; wegens gebrek aan werkvolk is eene inkrimping van den aanplant waarschijnlijk.

In Nederland bedroeg de suikerproductie tot einde Januari 172.825 tons tegen 200.426 en 262.900 tons in de twee voorafgaande jaren.

Uit Java werden verdere belangrijke afdoeningen gemeld en zijn thans uit den nieuwen oogst totaal ruim 10 millioen picols verkocht. Voor witte suiker uit den nieuwen oogst wordt f 15^{1/2} betaald, voor ouden oogst is de prijs ongeveer f 18,—, doch gaat er hierin weinig meer om bij gebrek aan aanbod. De berichten over den te velde staanden oogst luiden over het algemeen ongunstig en moet met een kleinen oogst rekening gehouden worden.

Mauritius-suiker werd naar België verkocht.

In Amerika bedroegen de aanvoeren in de 3 Atlantische havens gedurende 1918 2.169.076 tons tegen 2.346.104 en 2.714.051 tons in de beide voorafgaande jaren, terwijl de versmeltingen in dezelfde havens in die jaren resp. als volgt waren: 2.164.000, 2.397.000 en 2.726.000 tons.

Cuba-statistiek:	1919	1918	1917
Ontv. der week tot 15 Febr.	150.506	132.192	122.800 tons
Totaal sedert 1 Dec. ¹⁾	748.190	795.654	692.353 „
Werkende fabrieken	189	193	—
Exp. d. week tot 25 Jan. . . .	44.366	21.457	75.793 tons
Totaal sedert 1 Jan. 1919	138.579	110.835	180.355 „
Totaal voorraad 27 Jan. . . .	180.531	258.649	143.684 „

¹⁾ 1918/17/16.

NOTEERINGEN.

Data	Amsterdam per Maart	Londen			New York 96% Centrifugala.
		Tates Cubes No. 1	White Javas fob.	Amerlc. Granu- lated fob.	
28 Febr. 1919..	f —	64/9	23/6	—	7,28
21 „ 1919..	—	64/9	—	—	7,28
28 Febr. 1918..	—	53/9	14/6	—	—
28 Febr. 1917..	„ 22 ^{3/10}	47 ^{1/2}	—	31/3	5,02 & 5,27
21 Juli 1914..	„ 11 ^{1/2} _{sz}	18/-	—	—	3,26

JAVA-KINABASTEN.

(Opgave van het Kina-Bureau).

Eerste hands Fabrieks- en Pharmaceutische Kinabasten.

Voorraad te Amsterdam op 24 Januari 1919 .. 90 Colli
Aanvoeren: nihil.

90 Colli

Afgeleverd en verkocht:

Suppl. Toewijzing 23 Januari 1919.. 40
Onderh. na Veiling 23 „ 1919.. 50

90 „

Voorraad te Amsterdam op 28 Februari 1919.. 0 Colli

RUBBER.

De markt is in de afgelopen week volkomen onveranderd gebleven. Allerwegen schijnt men een afwachtende houding aan te nemen, in verband met de resultaten, die de besluiten op de Vredesconferentie zullen hebben op den handel in het algemeen en het artikel rubber in het bijzonder.

De noteeringen luiden:

prima crêpe loco 2/1 einde voorafg. week 2/1.
Mrt./Dec. .. 2/1 „ Mrt./Dec. .. 2/1.
Jan./Juni .. 2/1¹/₄
smoked sheets loco 2/-³/₄ „ sm. sheets .. 2/-³/₄
hard cure fine Para..... 2/5 „ Para 2/5

KOFFIE.

(Mededeeling van de Makelaars G. Duuring & Zoon, Kolff & Witkamp en Leonard Jacobson & Zonen).

Noteeringen en voorraden.

Data	Rio		Santos		Wisselkoers
	Voorraad	Prijs No. 7	Voorraad	Prijs No. 4	
1 Maart 1919	674.000	10.900	4.086.000	13.200	13 ³ / ₁₆
22 Febr. 1919	699.000	11.100	4.249.000	13.200	13 ⁵ / ₃₂
15 „ 1919	683.000	— ¹)	4.553.000	13.300	13 ¹ / ₄
1 Maart 1918	697.000	4.300	3.979.000	4.300	13 ¹ / ₂

Ontvangsten.

Data	Rio		Santos	
	Afgevoelen week	Sedert 1 Juli	Afgevoelen week	Sedert 1 Juli
1 Maart 1919 ..	20.000	1.196.000	167.000	5.516.000
1 Maart 1918 ..	36.000	2.131.000	215.000	10.006.000

¹) niet genoteerd.

KATOEN.

Marktbericht van de Heeren Sir Jacob Behrens & Sons, Manchester, d.d. 19 Februari 1919.

Tengevolge van de betere vooruitzichten voor den uitvoer van Amerikaansche katoen, stegen de prijzen deze week dagelijks, totdat gisteren een besliste reactie intrad. De nieuwe voorwaarden van den wapenstilstand wijzen op een handhaving van de beperkingen op de uitvoeren, zoowel naar neutrale als naar vijandelijke landen. Verschillende realisaties waren het gevolg en de toestand werd bemoeilijkt door arbeiderskwesaties en het terugtrekken van de koopers van de plaatselijke markten. Liverpool heeft het voorbeeld van Amerika wel gevolgd, doch de prijzen zijn hier toch nog hooger dan de vorige week. De Egyptische noteeringen zijn Donderdag l.l. verlaagd, na ongeveer twee maanden onveranderd te zijn geweest. De laatste toename in de vraag naar Amerikaansche katoen was niet zonder gunstig gevolg voor de garensmarkt. De prijzen zijn niet verder gedaald en de fabrikanten plaatsten meer bestellingen dan eenigen tijd geleden. Er komt nog wel eenige onregelmatigheid voor in de noteeringen, maar na een daling van 20 pence per pond in de winsten van de spinners is er niet veel gelegenheid meer voor verdere verlagingen, ook in verband met de waarschijnlijke vermindering van het aantal arbeidsuren. Er is geen speciale vraag naar bijzondere soorten, doch de vraag naar „ring beams” is beter en de prijzen zijn gestegen. „Cop twists” zijn minder gedrukt en de vraag naar inslaggarens neemt toe. De exporthandel is nog zeer rustig, maar er zijn eenige bestellingen gedaan, zoowel in enkele als in getwijfde garens. België zou meer kunnen doen, indien het vervoer minder bezwaarlijk was. Dit geldt ook voor Frankrijk, waar de transportmoeilijkheden buitengewoon groot zijn, en er is nog geen vooruitgang na den wapenstilstand te

bespeuren. Over het algemeen is de exporthandel tegenwoordig beperkt tot speciale soorten. Egyptische garens worden bijna niet gevraagd en de prijzen zijn belangrijk lager.

De doekmarkt is levendiger, hetgeen voornamelijk te danken is aan de uit China ontvangen telegrammen, die op een toenemende vraag wijzen. Een alleszins bevredigende handel is in vele kwaliteiten gedaan, meer speciaal in ruwe en gebleekte shirtings. Indië weigert nog steeds te opereeren en men zegt, dat exporteurs hier hunne koopers telegrafisch gewaarschuwd hebben, om niet te lang te wachten in verband met de inkoop voor China. Voor de kleinere markten is meer te doen en de binnenlandsche handel is nog steeds levendig.

12 Febr. 19 Febr.

12 Febr. 19 Febr.

Liverpoolnoteeringen (loco) T.T. op Indië . . . 1/6 1/6
F.G.F. Sakellaridis 27,30 27,09 T.T. op Hongkong 3/2 3/1¹/₂
G.F. No. 1 Oomra 14,57 14,69 T.T. op Shanghai 4/10¹/₄ 4/9

Noteeringen voor Loco-Katoen.

(Midling Uplands).

	3 Mrt. '19	24 Febr. '19	17 Febr. '19	4 Mrt. '18	3 Mrt. '17
New York voor Midling ..	26,25 c	25,90 c	27,20 c	33,30 c	17,75 c
New Orleans voor Midling	26,— c	27,25 c	26,75 c	32,38 c	17,13 c
Liverp. v. Good Midd. Texas ..	17,30 d	18,43 d	18,15 d	24,40 d ¹)	11,48 d ²)

¹) Good Midling Amer.

²) 2 Maart '17 Midling Amer.

Ontvangsten in, en uitvoeren van Amerikaansche havens. (In duizendtallen balen.)

	1 Aug. '18 tot 28 Febr. '19	Overeenkomstige perioden	
		1917—'18	1916—'17
Ontvangsten Gulf-Havens..	4059	4702	5872
„ Atlant. Havens			
Uitvoer naar Gr. Brittannië	3048	1671	2022
„ „ 't Vasteland.		826	1629
„ „ Japan etc...		268	416

Vorraden in duizendtallen	28 Febr. '19	1 Maart '18	2 Maart '17
Amerik. havens	1446	1503	1295
Binnenland	1392	1190	1111
New York	?	141	154
New Orleans	?	455	421
Liverpool	502	466	821

VETTEN EN OLIËN.

Wat in het vorig nummer van dit tijdschrift als eene „mogelijkheid” aangegeven werd is thans een feit geworden, namelijk dit, dat aan die Vetgrossiers welke gedurende den oorlog niet voor rekening van de Regeering gesmolten hebben, thans weder door de N.O.T. import-licenties kunnen worden verleend, in verhouding tot hun vroegere omzetten.

Op grond hiervan zijn reeds voor eenige der betreffende firma's biedingen naar Amerika geseind.

Oleo-Margarine. In Noord-Amerikaansche merken zijn er geen offerten aan de markt, evenmin als in Zuid-Amerikaansche.

Men wil echter voor Zuid-Amerikaansche Ie soort f 125,— en voor IIe soort f 120,—, beide „franco wal hier” opseinen.

Premier-Jus. De genoemde biedingen der Nederl. Regeering van resp. \$ 43,—, \$ 41,— en \$ 39,— f.o.b. Buenos-Ayres voor Ie, IIe en IIIe soort Zuid-Amerik. Premier-Jus, werden gedeeltelijk aangenomen, andersdeels geweigerd met tegenoffert ad \$ 48,— voor gelijke kwantums Ie en IIe soort dooreen. In het geheel werden een 2500 vaten afgedaan.

Neutrallard, zonder zaken, aangezien prijzen te hoog. De offerten varieëeren van f 169,—/f 171,—/f 174,— c.i.f. hier.

Purelard. Aangeboden ad f 168,— tot f 171,— c.i.f. hier. Er werden een 700 vaten tot die prijzen gedaan.

Oleo-Stearine. De noteering is f 90,— c.i.f. hier voor Maart/April-aflading.

Cooking-Fat. Van verschillende zijden werd f 115,— c.i.f. Rotterdam.— verpakking in kisten — geboden, ter zending naar Amerika.

Katoenzaad-Olie. De officieel door de Regeering hiervoor in Amerika daarvoor vastgestelde prijs is onveranderd \$ 22,— pr. 100 Am. lbs.

BANKA-TIN.

In Nederlandsch-Indië zijn in Januari 1919 verkocht 15.740 picols Gouvernements-Bankatin. De opbrengst daarvan bedroeg ongeveer f 2.461.000,—. (St.ct.)

VERKEERSWEZEN.**SCHEEPVAART.**

1 Maart 1919. De vrachtenmarkt in Engeland was in de afgelopen week vast. Er werden echter slechts zaken gedaan voor prompte verscheping, daar gevreesd wordt, dat eerlang nieuwe moeilijkheden met de werklieden over loonen en werktijden ontstaan zullen en als gevolg daarvan stakingen op groote schaal zullen uitbreken. Voor kolen waren de vrachten hooger dan in de laatste weken het geval was.

Katoenvrachten van Amerika, die kort geleden door Amerikaansche reeders tot 125 c. per 100 Pond naar beneden gedrukt werden, herstelden zich tot 225 c.

Van Java naar West-Europa werd 300/- voor een 7000 tonner betaald.

Voor vrachten van Spanje naar Engeland stegen de vrachten van £ 8.— tot £ 9.— per cft.

In de toekomst schijnen hooge vrachten verwacht te worden, omdat een betrekkelijk groot aantal time charter bevrachtingen tot stijgende prijzen vermeld wordt. Zoo werd voor de kolenvaart betaald 22/- per ton draagvermogen per maand voor een tijdperk van 3 jaar, 25/- voor 2 jaar en 28/- voor 1 jaar; voor de Europeesche vaart 25/- voor 1 jaar; transatlantische rondreizen tot 35/- à 37/6.

GRAAN.

Data	Petro-grad Londen/ R'dam	Odessa Rotter- dam	Atl. Kust Ver. Staten		San Lorenzo	
			Rotter- dam	Bristol Kangal	Rotter- dam	Engel- land
24 F./1 Mrt. 1919	—	—	16/-	—	—	—
17/22 Febr. 1919	—	—	16/-	17/6	—	—
25 F./2 Mrt. 1918	—	—	—	50/-	—	200/-
26 F./3 Mrt. 1917	—	—	f 17,—	23/-	—	130/-
Juli 1914	11 d.	7/3	1/11 1/4	1/11 1/4	12/-	12/-

KOLEN.

Data	Cardiff				Oostk. Engeland	
	Bor- deaux	Genua	Port Said	La Plata Rioiter	Rotter- dam	Golhen- burg
24 F./1 M. 1919	54/-	47/6	52/6	55/-	f 10	Kr.40
17/22 Febr. 1919	54/-	47/6	47/6	50/-	„ 10	„ 70
25 F./2 M. 1918	69/-	101/3	—	—	„ 45	„ —
26 F./3 M. 1917	34/-	59/3	—	70/-	„ —	„ —
Juli 1914	fr. 7,—	7/-	7/3	14/6	3/2	4/-

DIVERSEN.

Data	Bombay West Europa (d. w.)	Birma West Europa (rijst)	Vladivo- stock West Europa	Chili West Europa (salpeter)
	24 Febr./1 Mrt. 1919....	—	—	—
17/22 Februari 1919....	—	—	180/-	—
25 Febr./2 Mrt. 1918....	275/-	500/-	—	200/-
26 Febr./3 Mrt. 1917....	220/-	272/6	—	—
Juli 1914....	14/6	16/3	25/-	22/3

Graan Petrograd per quarter van 496 lbs. zwaar, Odessa per Unit, Ver. Staten per quarter van 480 lbs. zwaar.
Overige noteringen per ton van 1015 K.G.

RIJNVAART.

Week van 25 Februari tot 3 Maart 1919.

Ook in de afgelopen week hadden bevrachtingen naar Duitschland niet plaats, aangezien de aanvoeren te Rotterdam zeer gering waren; slechts enkele schepen met levensmiddelen voor de troepen in het bezette gebied van Duitschland, zijn vertrokken.

Overigens was er geen sleepwerk, mede omdat de mijnwerkers in het Ruhrgebied het werk nog niet hebben hervat en dus verladingen van kolen hetzij met bestemmingen aan den Rijn, hetzij voor Holland, nog niet kunnen plaats hebben. Vrachtnoteeringen hadden dan ook in Duisburg niet plaats, terwijl de scheepvaart nagenoeg stil lag.

Het water was weder iets wassende, Cauber Pegel wees einde der week 4,47 Mtr. aan.

INKLARINGEN.**TE IJMUIDEN.**

Landen van herkomst	Februari 1919		Februari 1918	
	Aantal schepen	N. R. T.	Aantal schepen	N. R. T.
Binnenl. havens.	3	694	4	1.707
Groot-Brittannië	18	15.819	11	5.271
Noorwegen	2	689	3	808
Zweden	5	2.470	2	220
Denemarken....	1	720	—	—
Frankrijk	1	474	—	—
Ned. Oost-Indië.	1	4.169	—	—
Vereen. Staten..	7	16.188	—	—
Totaal	38	41.223	20	8.006
Jaarperiode	69	69.048	54	21.182 ¹⁾
Nationaliteit.				
Nederlandsche ..	37	40.575	19	7.523
Britsche	1	648	—	—
Noorsche	—	—	1	483
Totaal	38	41.223	20	8.006

¹⁾ 1913, 347 schepen met 396.205 N. R. T.

(Halverhout & Zwart's Scheepsagentuur.)

NIEUWE WATERWEG.

Landen van herkomst	Februari 1919		Februari 1918	
	Aantal schepen	N. R. T.	Aantal schepen	N. R. T.
Binnenl. havens.	113	6.067	13	2.340
Groot-Brittannië	143	101.172	60	49.032
Noorwegen	10	3.292	4	724
Zweden	10	2.732	5	1.083
Denemarken....	2	130	—	—
België	7	6.873	—	—
Frankrijk	14	12.934	—	—
Spanje	1	683	—	—
Oostkust Afrika	1	3.844	—	—
Achter-Indië ..	3	10.109	—	—
Vereen. Staten..	22	65.978	10	26.513
Argent., Uruguay	1	2.492	1	2.180
Totaal	327	216.306	93	81.852
Periode Jan./Feb.	659	592.141	178	141.166 ¹⁾
Nationaliteit.				
Nederlandsche ..	120	83.065	55	39.091
Britsche	165	77.287	26	14.088
Duitsche	7	—	—	—
Noorsche	7	5.780	1	2.464
Belgische	1	755	6	17.296
Zweedsche.....	2	1.142	4	7.298
Deensche	3	2.284	—	—
Vereen. Staten..	14	31.250	1	1.615
Andere	8	14.743	—	—
Totaal	327	216.306	93	81.852

¹⁾ 1913, 1.709 schepen met 1.987.804 N. R. T.

(Dirkzwager's Scheepsagentuur.)

TE DELFZIJL.

Landen van herkomst	Februari 1919		Februari 1918	
	Aantal schepen	N. R. T.	Aantal schepen	N. R. T.
Duitschland	3	3.072	26	19.847
Zweden	3	435	3	3.388
Totaal	6	3.507	29	23.235
Nationaliteit.				
Nederlandsche ..	1	80	—	—
Duitsche	3	791	28	21.148
Zweedsche.....	1	205	—	—
Andere	1	2.431	1	2.087
Totaal	6	3.507	29	23.235

(A. van Dijk.)

De N.V. Nederlandsche Huistelefoon-Maatschappij

ROTTERDAM

Telefoon 3600

AMSTERDAM

Telefoon N 5580

'S-GRAVENHAGE

Telefoon H 280, 300

LEEUWARDEN

GRONINGEN

Telefoon 1555

ARNHEM

Telefoon 2723

levert uit voorraad TELEFOON-, SCHEL-, ELECTR. KLOK-INSTALLATIES, etc.,
in huur en koop.

Herstelt en onderhoudt onder garantie ook alle niet door haar uitgevoerde installaties.

PROSPECTUS GRATIS.

NEDERLANDSCHE GRONDBRIEFBANK

HEERENGRACHT 495, AMSTERDAM

5 pCt. Obligatiën (Grondbrieven)
Gecertificeerd door de Centrale Trust-Compagnie

Verkrijgbaar in stukken van f 2500,—, f 1000,—, f 500,— en f 100,—
op elk goed effectenkantoor

KONINKLIJKE HOLLANDSCHE LLOYD AMSTERDAM

Geregelde Passagiers- en
Vrachtdienst met nieuwe,
moderne post-stoomschepen

TUSSCHEN

AMSTERDAM

EN

ZUID-AMERIKA

VIA

CORUÑA, VIGO, LISSABON, LAS PALMAS.

Eerstvolgende afvaart voor
passagiers en vrachtgoederen
(behoudens onvoorziene omstandigheden):

S.S. „GELRIA”

12 MAART a.s.

GEBROEDERS CHABOT ROTTERDAM

KASSIERS en MAKELAARS in ASSURANTIËN

Deposito's. — Rekening-Courant. — Franco Chèque-Rekening.
Aan- en Verkoop van Wissels op het Buitenland. — Aan- en Ver-
koop van Fondsen. — Bewaarneming en Administratie van Effecten.

Oorlogs-, Transport-, Casco-, Brand-, Diefstal-, e. a. verzekeringen
van elken aard.

GEBR. VAN UDEN

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ZAANDAM

Reeders en Cargadoors
Bevrachtingsagenten - Expeditieuren
KOOP en VERKOOP VAN SCHEPEN

Telegram-Adres: „VANUDEN”

Economisch-Statistische
Berichten

Te Koop gevraagd:
Exemplaren Nr. 91, 95
en 96 van jaargang 1917.

Aanbieding Secretariaat Economisch-
Statistische Berichten, Pieter de Hoogh-
weg 122, Rotterdam.

Accountantskantoor

James Polak

(Lid Ned. Inst. v. Accountants)

POSTHOORNSTEEG 7B

ROTTERDAM.

PRACTISCH EFFECTENBOEK

ter vereenvoudiging van admini-
stratie en ten gebruike voor de

VERMOGENSBELASTING

Prijs f 1,25

NIJGH & VAN DITMAR'S UITG.-MIJ. R'DAM

Nijgh & van Ditmar's Uitgevers-Maatschappij

WIJNHAVEN 111-113 - ROTTERDAM

TELEFOON 7841-7842-7843-7861

BIJKANTOREN te AMSTERDAM, 's-GRAVENHAGE en HAARLEM

Belast zich met het verzorgen van uitgaven en tijdschriften op elk gebied

NEDERLANDSCHE BANKINSTELLING

VOOR WAARDEN BELAST MET VRUCHTGEBRUIK EN PERIODIEKE UITKEERINGEN
's-GRAVENHAGE

Directie: Mr. H. R. van MAASDIJK en Mr. H. van BLOMMESTEIN
Geplaatst Kapitaal f. 5.000.000,- Reserves ruim f. 815.000,- Pandbrievkapitaal ruim f. 23.500.000,-
4½ EN 5 % PANDBRIEVEN

N.V. W. van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen

ROTTERDAM

Reeders, Cargadoors, Expeditours, Zeebevrachtingsagenten

Telegramadres: FIAT.

Telefoonnummers: 1958, 1977, 1997.

GEBROEDERS SCHEUER

Assuradeurs en Assurantiebezorgers

Expeditours en Cargadoors

AMSTERDAM EN ROTTERDAM

Verzekering van Koopmansgoederen tegen
transport, molest, brand en diefstal tegen
concurrerende premiën.

FRANSCH-HOLLANDSCHE
OLIEFABRIEKEN

„CALVE-DELFT”

TE DELFT

ARTIKELEN:

Delftsche Slaolie

Arachide-olie

Sesam-olie

Soya-olie

Bakkers-olie

Plantenvet Delfia

Cocos-olie N. O. F.

Grondnotenkoeken en -meel

Sesamkoeken en -meel

Cocosmeel

NAAMLooZE VENNOOTSCHAP

Wilton's Machinefabriek en Scheepswerf

ROTTERDAM

Scheepsbouw en Machinefabriek

Speciale inrichting voor reparatiën van elken omvang

Drie droogdokken met lichtvermogen tot 14000 ton

Dwarshelling

Drijvende kranen met lichtvermogen tot 120 ton

Telefoon: 7303 en 7304

Telegramadres: „WILTON” Rotterdam

WERKSPoor, AMSTERDAM

Land- en Scheeps-Machines - Dieselmotoren

Installatiën voor Suikerfabrieken - Polderbemalingen

Rollend Spoorwegmateriëel - IJzerconstructiën

HEEMAF

Telefoon Nos. 54, 82 en 119

**HENGELO**

Telegram-Adres: HEEMAF-HENGELO

**ELECTRISCHE
APPARATEN EN
INSTRUMENTEN**

**ELECTRO-
MOTOREN EN
GENERATOREN**

COMPLETE ELECTRISCHE INSTALLATIES

MAATSCHAPPIJ

voor

**Scheeps- en Werktuigbouw
„FIJENOORD”
ROTTERDAM**

Kruisers — Torpedobooten
Onderzeebooten

Mailstoomschepen
Vrachtstoomschepen
Baggermateriaal

Machine-installaties
tot 65000 P.K.

Scheeps-Zoelley-Turbines

Machines en apparaten voor
Suikerfabrieken, enz.

De Erven de Wed. J. van Nelle
ROTTERDAM

Tabaks- en Sigarenfabrieken
Koffiebranderij - Theehandel

ONTVANG- EN BETAALKAS

NIEUWE DOELENSTRAAT 20—22 AMSTERDAM

KAPITAAL EN RESERVEN f 5.500.000,—

DEPOSITO'S VOOR 1 JAAR FIXE à 4 PCT.

GELDEN OP DEZEN TERMIJN GESTORT ZIJN NA AFLOOP VAN HET
JAAR ZONDER OPZEGGING BESCHIKBAAR.

NIET OPGEVORDERD ZIJNDE, WORDT DE POST STILZWIJGEND VOOR
GELIJKEN TERMIJN VERLENGD.

DE RENTE KAN NAAR VERKIEZING PER KWARTAAL, PER HALF JAAR
OF PER JAAR ONTVANGEN WORDEN.

Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika

London

AMSTERDAM

Pretoria

389 Keizersgracht - Telef. Noord 85



CORRESPONDENTEN EN AGENTEN IN ALLE BANKPLAATSEN
IN ZUID-, OOST- EN WEST-AFRIKA

OVERMAKEN VAN GELD PER KABEL EN PER BRIEF
FINANCIERING VAN EXPORT EN ALLE ANDERE BANKZAKEN