

Economisch-Statistische Berichten

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

4^E JAARGANG

WOENSDAG 2 APRIL 1919

No. 170

INHOUD

DE SCHEEPVAART IN 1918 door C. G.	Blz. 326
De 8-uren werkdag in de Chemische Industrie door Ir. G. de Clercq	327
Staatsbeheer over de Spoorwegen in de V. S.	329
Uitgevoerde en voorgenomen Verbeteringen van onze Scheepvaartwegen VI door Ir. V. I. P. de Blooq van Kuffeler	331
Afmetingen van onze Binnenschepen en van onze Binnenscheepvaartwegen door Ir. J. P. Wijtenhorst	333
AANTEKENINGEN:	
Dividend-uitkeering op preferente aandelen	335
Stand der cultures en uitvoer in Suriname	335
Weekstaten van de Oostenrijksch-Hongaarsche Bank ..	335
Organisaties voor den Exporthandel in de Vereen. Staten	335
Vrouwenarbeid in Engeland	336
OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN	337
REGERINGSMAATREGELEN OP HANDELSGEBIED	338
MAANDCIJFERS:	
Postchèque en Girodienst	338
Giro-omzet bij de Nederlandsche Bank	338
Giro-kantoor der Gemeente Amsterdam	338
Productie der Kolenmijnen	338
Emissies	339
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN	339—347
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 Ruige 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.

31 MAART 1919.

In verband met de maandswisseling en de storting op het schatkistpapier bestond er de afgelopen week belangrijk sterker vraag naar geld, dan de voorafgaande weken, terwijl ook de behoeften van den handel langzamerhand beduidend grooter beginnen te worden. Hoewel dan ook op den maandstaat van de Nederlandsche Bank, die per den 29sten is opgemaakt, van de bovenvermelde oorzaken de voornaamste posten

nog geen invloed konden hebben, zijn daarop reeds belangrijke verschuivingen op te merken. Zoowel door de markt als door de regeering werd een beroep gedaan op de bank. De binnenlandsche wissels vermeerderden met 6 miljoen en de beleeningen met 5 miljoen, terwijl de voorschotten aan het Rijk 4½ miljoen grooter werden. Daar verder de diverse rekeningen nog met 3 miljoen vermeerderden en onder andere hoofden geen veranderingen van belang plaats vonden, nam de biljettenomloop met 19 miljoen toe.

De veranderingen in de geldvraag komen in den laatsten tijd hoofdzakelijk tot uitdrukking in de noteeringen van particulier disconto. Ook deze week bleef de prolongatienoteering op dezelfde hoogte; ca. 4 à 4½ pCt. De rente van particulier disconto steeg echter belangrijk. Werd de vorige week dooreengomen voor 3½ pCt. afgedaan, deze week moest voor prima bankaccept meestal 4½ à 4% pCt. toegestaan worden en konden wissels met twee handteekeningen en gemeentewissels niet onder den rentevoet van de Nederl. Bank, nl. 4½ en 5 pCt., plaatsing vinden.

In de aanstaande weken zullen te Parijs uiterst belangrijke beslissingen van financieelen aard genomen moeten worden. Behandeld zal worden de vraag, welke schadeloosstelling Duitschland per saldo zal moeten en kunnen betalen en vooral hoe het die zal kunnen voldoen. Voorts wie het bedrag, dat Duitschland volstrekt noodig heeft om economisch op de been geholpen te worden — men spreekt van 10 milliard goud Mark — verschaffen zal. Met het oog hierop zijn ook de neutrale randsaten van Duitschland uitgenoodigd een gedelegeerde naar Parijs te zenden, waar de Deutsche financiers reeds zijn aangekomen.

De in het vorige bericht vermelde oorzaak van de daling der ponden- en francskoersen werkte ook deze week verder door. In verband met de sterke stijging van den dollarkoers te Londen, terwijl ook verschillende andere belangrijke koersen zich ten nadeele van Engeland wijzigden, zoodat een sterke vraag naar goud voor export zou kunnen ontstaan, zag de Engelsche regeering zich genoodzaakt een algemeen verbod van uitvoer van goud uit te vaardigen, dit te meer, daar, zooals bekend, de Engelsche Joint Stock banken tegenwoordig zelf belangrijke hoeveelheden goud voorradig hebben en dus de Engelsche bank niet in staat is gouduitvoer tegen te gaan.

De koersen voor Londen en Parijs liepen hier dan ook sterk terug. Bovendien kwam er in het begin der

week een groot aanbod van dollars uit de Effecten-arbitrage van aandelen Koninklijke Petroleum Mij. met New York, waardoor een verdere stijging van den dollarkoers werd tegengehouden en zelfs een tijdelijke reactie tot 2,48 intrad.

Ook de Skandinavische koersen waren flauw, in het bijzonder de Noorsche, daar de Engelsche regeering waarschijnlijk er toe overgaat, de groote hoeveelheden haring, die zij daar gekocht en betaald heeft, terug te verkoopen ter doorlevering naar Duitschland en waarvan de waarde op enkele millioenen ponden geschat wordt.

DE SCHEEPVAART IN 1918.

Het afgelopen jaar heeft zich gekenmerkt door de meest drastische maatregelen op scheepvaartgebied door de oorlogvoerenden. Had de verscherpte duikbootoorlog het jaar te voren Engeland en Amerika gedwongen den aanbouw van schepen op reusachtige schaal ter hand te nemen, het toenemend gebrek aan transportmiddelen bracht hen er ten slotte toe de onzijdigen door voedselnood in hun landen te dwingen nagenoeg al hun schepen af te staan, vooral toen de Vereenigde Staten in 't begin van het jaar krachtig aan de oorlogvoering gingen deelnemen en voor het vervoer van troepen en oorlogstuig steeds meer ruimte noodig hadden. Zoo werd met Zweden en Denemarken overeengekomen om, in ruil voor voedsel, het grootste gedeelte hunner scheepsruimte af te staan; een dergelijke overeenkomst werd gemaakt met Noorwegen, welks vloot reeds voor een groot gedeelte in dienst der geallieerden voer. Voorts werd de export van genoemde landen aan banden gelegd, vooral op Duitschland. Nederland werd ten slotte, na schier eindeloos getalm bij de onderhandelingen, de toestemming afgedwongen zijn schepen in het onveilige gebied te laten varen. Daar dit den geallieerden nog niet voldoende was, omdat zij geheel de vrije beschikking over de schepen wilden hebben, om ze desgewenscht te kunnen bewapenen, werden alle in Amerika en Engeland en koloniën liggende schepen eenvoudig afgenomen tegen nader vast te stellen vergoeding, waardoor het verouderde Angarie-recht, dat nooit door Engeland en Amerika erkend was, voor die gelegenheid gesanctioneerd werd. De slachtoffers van deze willekeur deden hierdoor prachtige zaken, omdat zeer hoge vrachtcijfers vastgesteld werden. In de vrije markt werden weliswaar aanzienlijk hoogere vrachten betaald, doch daarvan konden slechts enkele reederijen, die de vaart in het verre Oosten en tusschen Amerika en Indië onderhielden, profiteren. De overige reederijen moesten bijna al haar schepen voor aanvoer naar Nederland afstaan en daar alengs alle invoer onder contrôle gekomen was van het een of andere regeerings-departement, moest gevaren worden tot regeeringsvrachten, welke ver beneden de heerschende bleven.

Konden Nederlandsche reederijen profiteren tengevolge van de inbeslagneming, anders verging het haar voor zoover ze door Duitschland getroffen konden worden. Spoedig na het totstandkomen der overeenkomsten met Scandinavië en het in bezit nemen der Nederlandsche schepen door de Entente en Amerika, vaardigde Duitschland de befaamde Prisen-ordnung '55 (c.) uit, met het gevolg, dat de Nederlandsche scheepvaart op Scandinavië geheel stopgezet werd, alsmede de transatlantische vaart, behoudens het uitvaren van enkele graanschepen en het bekende Indische convoi. Na uiterst langzame onderhandelingen, waarbij de N.O.T. te pas moest komen, omdat Engeland eischte, dat alle goederen aan dat lichaam geconsigneerd zouden worden en Zweden genoodzaakt werd uitvoer te weigeren, tenzij aan die bepaling voldaan werd en waarbij Engeland bovendien gedreigd moet

hebben schepen met Geleitscheine op Scandinavië varende te zullen opbrengen, werd de vaart voor korten tijd hervat om weer bij het eerste het beste voorwendsel onderbroken te worden, juist toen de houtverscheppingen van Zweden in vollen gang waren. Naar bevoerd werd zouden de onderhandelingen van Duitsche zijde gerecht zijn op instigatie van het Reedereiverband, dat voor zijn leden de houtverscheppingen wilde monopoliseeren. Inderdaad vonden die transporten hoofdzakelijk met Duitsche schepen op Delfzijl plaats, waardoor die haven zich in een buitengewone bedrijvigheid mocht verheugen. De scheepvaart op de overige Nederlandsche havens was weder belangrijk minder dan het jaar te voren.

De behaalde resultaten waren verschillend. De oude reederijen, die schepen in de vrije vaart hadden en wier schepen gedeeltelijk in beslag genomen werden, konden grof geld verdienen. Zij ontvingen nl. meer dan het tienvoudige van de vracht, welke vóór den oorlog betaald werd, t.w. 35/- per ton draagvermogen per maand, vrij van alle kosten voor gages, voeding, uitrusting, assurantie en reparaties, terwijl bij teloorgaan der schepen een bedrag vergoed zou worden, hetwelk de aanschaffingskosten ver overschreed. Naar en van Engeland werden zeer loonende vrachtcijfers betaald, doch na het torpedeeren van de „Koningin Regentes”, werd de vaart tijdelijk stopgezet. Later werd met Duitschland overeengekomen, dat slechts een beperkte tonnenmaat op Engeland zou varen. Op Scandinavië waren eveneens hoge vrachten te bedingen, doch door het lange stilliggen der meeste schepen, eerst door verbod tot uitvaren en daarna door beperking tot 50.000 ton laadvermogen, is het resultaat ongunstig, vooral voor de nieuwe reederijen, die met haar dure kleine schepen vrijwel op die vaart aangewezen waren. Na het sluiten van den wapenstilstand vervielen de beperkende bepalingen van Duitsche zijde, doch toen kwam zooveel aanbod van ruimte, dat de vrachten naar beneden gingen, met het gevolg, dat schepen tot oorlogsprijzen gekocht, amper genoeg besomden om kosten en rechte over het kapitaal te verdienen, zonder te kunnen overhouden voor afschrijvingen. De scheepsprizen zijn inmiddels gedaald; in 't begin van het jaar werd nog een transactie op basis van f 750 per ton draagvermogen gemeld, doch in 't eind waren geen koopers te vinden, die f 500 wilden betalen. In de vaart gebracht werden voor Nederlandsche rekening stoom- en motorschepen, metende ca. 110.000 bruto reg. ton. In aanbouw zijn schepen, metende ca. 220.000 bruto reg. ton. Groote bouworders werden gegeven; het materiaal zou gedeeltelijk door Amerika en Engeland geleverd worden, o.a. voor de Holland-Amerika Lijn als vergoeding voor de „Statendam” en aan de Maatschappij Zeeland voor de getorpedeerde „Koningin Regentes”. Tengevolge van molest en gewoon zeegevaar verloor de koopvaardijvloot ca. 30.000 bruto reg. ton.

De Vereenigde Staten bleven den aanbouw krachtig bevorderen; in het afgelopen jaar werden te water gelaten schepen, metende ca. 3 millioen bruto reg. ton. Verwacht wordt een nog grootere aanbouw voor het nieuwe jaar; onderhanden moeten zijn 416 stalen zeestoomschepen, metende 2¼ millioen bruto reg. ton en evenveel houten stoomschepen, metende ca. één millioen bruto reg. ton. Daartegen zullen een groot aantal booten teruggebracht moeten worden naar de Grootte Meren en zullen vermoedelijk de meeste houten schepen niet lang mee kunnen voor de Oceaanvaart. Ook is voor de snel en slordig gebouwde schepen geen intensieve exploitatie te wachten, omdat ze vermoedelijk dikwijls in reparatie zullen liggen.

Uit Engeland komen dezelfde verhalen, vooral over de standaardschepen, die tot betrekkelijk lage prijzen opgeruimd worden. Ook daar zullen de schepen geruimen tijd aan de vaart onttrokken worden, omdat langdurige reparaties, die gedurende den oorlog uitgesteld werden, verricht moeten worden. Voorts wor-

den arbeidsmoeilijkheden op de werven en in de mijnen verwacht, allemaal redenen om aan te nemen, dat de beschikbare scheepsruimte niet zoo groot zal zijn als uit de officieele berichten opgemaakt zou moeten worden. De aanbouw was ca. 185.000 ton grooter dan het jaar te voren, t.w. 1.348.120 bruto reg. ton, waarvan 886.000 bruto reg. ton voor standaard-schepen. In aanbouw zijn 424 schepen, metende ca. 2 miljoen bruto reg. ton.

Zowel in de Vereenigde Staten als in Engeland was de scheepvaart geheel in handen van regeeringsbureaux en van een vrachtenmarkt, voor zoover het de reederijen betreft, was feitelijk geen sprake. De time charter vrachten, die de regeeringen moesten betalen, werden door deze zelf vastgesteld. Ofschoon de vergoeding aan de reederijen zeer hoog en door onoordeelkundig beheer de exploitatie erg onvoordeelig was en het groote aantal oorlogs- en crisisbureaux in beide landen — gelijk ook bij sommige neutralen — enorme sommen verslond, konden de departementen op de exploitatie toch nog groote sommen overhouden, omdat de regeeringen de ontvangers der goederen buitensporig hooge vrachten lieten betalen. De ontevredenheid was dan ook evenredig aan het niveau der vrachten; verwacht wordt echter, dat handel en scheepvaart geleidelijk vrijgelaten zullen worden.

In Frankrijk werden alle koopvaardij-schepen door de regering opgevorderd. Door oorlogshandelingen werd ca. 220.000 bruto reg. ton verloren, totaal voor den duur van den oorlog ca. 920.000 ton of 47 pCt. van de vloot. Aanbouw vond nagenoeg niet plaats (ca. 14.000 ton); eenige aankopen werden gemeld.

Japansche reederijen maakten in het afgeloopen jaar wederom de beste zaken; dividenden van 500 à 600 pCt. werden uitgekeerd door tramp-reederijen. De groote lijnen keerden slechts ca. 50 pCt. uit, doch reserveerden buitengewoon groote bedragen. Japan maakte zich meester van de vaart in het Verre Oosten, voor een gedeelte ten koste van Nederlandsche reederijen, wier schepen in beslag genomen waren. Voor lijnen naar Europa, Noord- en Zuid-Amerika en Australië werden subsidies verleend. Met Amerika werd een overeenkomst gemaakt voor de levering van groote hoeveelheden materiaal voor den scheepsbouw, doch de aanbouw, ofschoon 140.000 ton hooger dan het jaar te voren, bleef ver beneden de verwachtingen; te water gelaten werden schepen, metende ca. 490.000 bruto reg. ton. De uitvoer van kolen, die voor den oorlog 3 miljoen ton bedroeg, werd stopgezet, omdat tengevolge van groote levendigheid in de industrie ze in het land zelf gebruikt werden.

Noorwegen behoorde tot de grootste slachtoffers; de totale verliezen door oorlogshandelingen bedroegen bijna de helft van de tonnenmaat der vloot van vóór den oorlog. Om de verliezen te remplacieren werden in Engeland en Amerika contracten afgesloten voor een groot aantal schepen. In het eind van het jaar probeerden veel Noorsche reederijen, die contracten over te doen zonder veel liefhebbers te vinden. De regering kocht een aantal groote motorboten om zich te voorzien van aanvoer der meest noodzakelijke grondstoffen. De kolenvracht van de Oostkust naar Christiania was in het begin van het jaar Kr. 184 en werd later door de regering verlaagd tot Kr. 50 en in 't eind tot Kr. 25 per ton. Zeilschepen lagen aanvankelijk stil, doch werden later in de vaart gebracht, hoofdzakelijk voor het verkeer tusschen Noord- en Zuid-Amerika tot door de Amerikaansche regeering vastgestelde maximum vrachten. Aangebouwd werden ca. 50.000 ton.

Zweden verloor door oorlogshandelingen ca. 60.000 net. reg. ton ruimte en bouwde 48 nieuwe stoom- en motorschepen, metende 26.000 net. reg. ton. Ingevolge een overeenkomst met de geallieerden werd 400.000 ton scheepsruimte afgestaan. Kolenvrachten van de Oostkust naar Gothenburg verminderden geleidelijk van Kr. 205 tot 50. Houtvrachten waren voor neutrals

schepen hoog en wisselden af tusschen 280 tot 325 Kr. naar de Oostkust en f 115 tot f 170 naar Nederland.

Denemarken stond aan Amerika en de Entente 465.000 ton scheepsruimte af. De overige ruimte was in hoofdzaak onder regeeringscontrole. Het totale verlies door oorlogshandelingen was 256.000 br. reg. ton, waarvan 33.000 ton in 1918.

In Spanje werd de geheele vloot onder staatscontrole gebracht. Voor aanvoer van voedsel werden betrekkelijk lage vrachten vastgesteld; voor vrije ladingen stegen de vrachten tot ongekende hoogte. Zoo werd voor sinaasappelen 30/- en uien 22/6 per kist naar Engeland betaald, terwijl vóór den oorlog o.s. 10 en 4 pence betaald werd. Van Calcutta naar Barcelona bedroeg de vracht 950/- per ton dw., voor huiden van Argentinië 1500 peso en voor kolen 440/- van Cardiff of bijna vijftig maal de vracht in 1914. De reederijen maakten onderling een overeenkomst, waarbij bepaald werd, dat de schepen, welke tot regeeringsvrachten moesten varen, schadeloos gesteld zouden worden uit de vrachten, die in de vrije markt bedongen werden. Zoödoende werden door alle reederijen buitengewoon gunstige resultaten bereikt. Een aantal schepen werd door torpedeering in de z.g. vrije vaargeul tot zinken gebracht, waardoor het land op de grens van oorlog met Duitschland kwam.

De Dardanellen werden heropend; het handelsverkeer op den Donau en de Zwarte Zee werd echter nog niet hervat.

C. G.

Rotterdam, 15-III-1919.

DE 8-UREN WERKDAG IN DE CHEMISCHE INDUSTRIE.

Nu het wetsontwerp tot invoering van den 8-uren werkdag het ministerie van Arbeid heeft verlaten en dus dit instituut binnen afzienbaren tijd te verwachten is, lijkt het mij niet ondienstig te waarschuwen tegen den nadeeligen invloed, dien deze verplichting op de chemische industrie zal uitoefenen. Want wel ligt het in het voornemen van den minister om voor sommige bedrijven in de wet een overgangperiode te lasschen, doch voor de chemische industrie zal deze termijn, gezien de hieronder aangevoerde argumenten, zeer lang moeten zijn. Houdt men hiermede geen rekening, dan zal de wet op den 8-uren werkdag, hoezeer de arbeiders er ook mede gebaat zullen zijn, een onderdeel van onze nijverheid, dat van zoo belangrijken en omvangrijken aard is als de chemische industrie, totaal fnuiken.

Voorals in ons land neemt deze industrie een eigenaardige positie in. Nog betrekkelijk in opkomst, staat zij weliswaar door de financieel goede jaren, die achter haar liggen, sterk, doch zij moet voor het overgrote deel nog toonen hoe hare positie bij vrije concurrentie van het buitenland zal zijn en of zij zich ook dan even goed zal kunnen handhaven als zij dit in de vier laatste jaren in haar isolement heeft gedaan.

Allereerst moeten we vaststellen wat we onder chemische industrie hebben te verstaan. De groote massa pleegt als chemische fabrieken te beschouwen die, welke in het bezit zijn van een eigen laboratorium, connecties onderhouden met een particulier laboratorium of een of andere specifiek chemische stof of bewerking in haar fabricage bezigen, doch van chemisch standpunt is dit onzin. Ik zou derhalve onder chemische industrie willen verstaan, die bedrijven, waarvan het interieure wezen werkelijk chemisch is, d.w.z. waar het grootste deel der fabricage geleid wordt in de banen der theoretische en praktische chemie.

Hoe is nu de invloed van den 8-uren werkdag op deze bedrijven? Zooals boven reeds is medegedeeld, luidt het antwoord op deze vraag: ongunstig. Want de inwendige inrichting der chemische fabrieken verschilt het allermeest van al hare zusterbedrijven, als machinefabrieken e.d., door de functie en de rol, die

de werkman in het chemisch bedrijf vervult. Op een machinefabriek en overal elders, waar stukwerk wordt gemaakt, is de werkman persoonlijk de producent van het werkstuk. Hierin zit derhalve een bepaalde hoeveelheid arbeidsvermogen, die kan worden uitgedrukt in een fysieke grootte als b.v. kilogrammeters/sec., opgehoopt. De hoegrootheid van dit arbeidsvermogen en dus ook de invloed van het loon, dat voor dezen arbeid is betaald, op den productieprijs, is afhankelijk van de handigheid, vlugge werkkracht en capaciteit van den werkman. De loonfractie van den productieprijs houdt dus een persoonlijke factor in, die varieert met de lichamelijke spiercapaciteit of handigheid van elken werkman. En wanneer men er de werklieden toe kan brengen om in 8 uren evenveel of nog meer te produceeren, dan voorheen in 10 of 12 uur, dan zal door de invoering van den 8-uren werkdag in deze bedrijven de productieprijs per fabricage-eenheid niet stijgen.

In de chemische industrie daarentegen is de werkman de trouwe wachter, die toezicht moet houden op de natuurlijke of kunstmatig gekweekte affiniteit der stoffen. Onder zijn leiding verlopen de reacties, d.i. de wisselwerking tusschen de enkelvoudige bestanddeelen der stoffen, volgens de wetten der natuur.

Het wetenschappelijk onderzoek heeft voor elke reactie, waarvan men in de chemische industrie gebruik pleegt te maken, de omstandigheden nagegaan, waaronder het proces het voordeeligt, d.w.z. met het grootste rendement en het snelst, verloopt. Er zijn verschillende factoren, die een reactie beïnvloeden, als temperatuur, concentratie, de aanwezigheid van bepaalde stoffen (katalysatoren) e.d. Over het algemeen neemt de snelheid, waarmede een reactie verloopt, met de temperatuur toe, doch ook dikwerf b.v. steeds bij bacteriologische processen, waarvan de chemische industrie zich gaarne bedient (men denke aan de gist-, spiritus- en azijnfabricage), is men aan een maximum temperatuur gebonden. Stijgt de temperatuur boven dit optimum, dan gaan de bacteriën dood en hare werking is nihil. Daalt de temperatuur er verre onder, dan verloopt de reactie te langzaam.

De juiste handhaving van al dergelijke omstandigheden is de functie van den werkman in de chemische industrie. Hij regelt door middel van gas- of stoomtoevoer de temperatuur, hij houdt toezicht op den druk, wanneer een reactie onder druk of in vacuum verloopt (indampen). Hij let bij overdistilleeren op, dat de massa niet overkookt en het distillaat helder is. Hij zorgt voor het op het juiste oogenblik toevoegen van stoffen, die voor bepaalde reacties noodig zijn.

Men ziet het, de appreciatie van zijn werk zal niet geschieden naar het door hem gepresteerde arbeidsvermogen, doch uitsluitend naar de betoonde mate van oplettendheid en waakzaamheid. Hoe accurater een werkman is, des te grooter is de economie van het bedrijf. De tijdsduur van elke reactie of bewerking staat vast en de loonfractie in den productieprijs per fabricage-eenheid wordt bepaald door het product van het aantal uren, dat de reactie noodig heeft en het uurloon van den werkman, onafhankelijk van zijn lichamelijke spiercapaciteit of handigheid.

Hieruit volgt dat, als in de chemische industrie de 8-uren werkdag wordt ingevoerd, de loonkosten per fabricage-eenheid precies met een derde zullen toenemen, vergeleken met den 12-uren werkdag.

De practijk heeft dit b.v. voor de suikerfabrieken bevestigd.¹⁾

Een andere vraag is nu: bezit de chemische industrie geen middelen om zich tegen dezen nadeeligen invloed te vrijwaren?

¹⁾ Zie het verslag van de vergadering der Algemeene Technische Vereeniging van Beetwortelsuikerfabrikanten en Raffinadeurs, N. Rott. Crt. 13 Maart, Avondbl., waarin wordt medegedeeld, dat in de suikerraffinaderij te Gorcum een proef is genomen met den 8-urigen werkdag, waarvan het gevolg was, dat de productiekosten 35 pCt. stegen.

Talrijke voorstanders van den 8-uren werkdag hebben als middel aangegeven het vergrooten van de economie van het bedrijf. Zoo schrijft b.v. de heer C. F. Stork: ¹⁾ „Iets anders is het bij de z.g. massafabricage in verschillende industrieën, waar het werktuig geheel overheerschend en de invloed van den man, die het werktuig bedient, op de productie gering is te achten: Daar zal verkorting van werktijd dus wel met productievermindering gepaard gaan. Gelukkig is juist bij dit soort van werk het loon veelal een factor van wat minder beteekenis en wordt aan den anderen kant aan de verbetering der productiviteit van deze soort werktuigen met succes een groote mate van industrieel vernuft besteed, zoodat de bezwaren op den duur te overwinnen zijn.”

De heer J. H. Schaper deelt deze meening, getuige zijn rede over: De economische mogelijkheid van den achturigen arbeidsdag op 19 Maart j.l. te Delft gehouden, waarin hij hieromtrent zegt: ²⁾ „Spreker geeft toe, dat er ervaringen kunnen zijn — zooals medegedeeld in de Nieuwe Rotterdamse Courant van 13 Maart — dat met een vermindering van den arbeidsduur de productiekosten stijgen. Doch alle factoren dienen grondig onderzocht te worden; de fabriek moet goed geoutilleerd en economisch georganiseerd zijn.

Deze opvatting is beslist onjuist. Wie meent, dat het vergrooten van de economie van het bedrijf een wapen is tegen den nadeeligen invloed van den 8-uren werkdag, is niet bekend met de factoren, die het benutten van een maximum economie beïnvloeden. Integendeel, hij veronderstelt, dat de economie van dergelijke bedrijven voor directe verbetering vatbaar is. Dit is dus een motie van wantrouwen aan het adres van de wetenschappelijke leiders en adviseurs der moderne fabrieksbedrijven. Alsof men niet sinds jaren er op uit is om de economie in alle onderdeelen van elk bedrijf zoo hoog mogelijk op te voeren. Het groote financieele voordeel, dat een bezuiniging van enkele procenten in een modern grootbedrijf oplevert, is oorzaak geweest, dat men reeds sinds lang naar een maximale economie streeft. En in het bijzonder de chemische industrie heeft in dit opzicht veel bereikt, dank zij de hulp van de wetenschap, waarvan zij sinds eenige jaren in hare research laboratoria een zoo veelvuldig gebruik heeft gemaakt. ³⁾

Zeker, het is niet onmogelijk, dat de economie van menig chemisch bedrijf in de toekomst nog belangrijk zal worden vergroot, doch deze verbeteringen liggen niet zoo voor het grijpen, als men wellicht geneigd zou zijn op te maken uit de hierboven aangehaalde citaten van de heeren Stork en Schaper.

Een geheel andere weg, die de chemische industrie voor een bevredigende oplossing open staat, is het uitbreiden van het toezicht van elken werkman. Wanneer men bij gelijke capaciteit het aantal werklieden evenredig aan den werktijd vermindert, dan blijven de productiekosten, inclusief de loonfractie, ook met een 8-uren werkdag dezelfde als vroeger bij 10 of 12 uur. Deze oplossing is echter, hoe voor de hand liggend zij ook moge schijnen, in de practijk moeilijk uitvoerbaar, juist omdat men in de chemische industrie reeds lang naar een reduceering van het aantal werklieden heeft gestreefd. En bovendien laat de technische inrichting van de meeste fabrieken de uitvoering van een dergelijke oplossing niet toe. Wel kan men de fabriek er op inrichten, doch hiervoor zullen in de meeste bedrijven belangrijke uitbreidingen noodig zijn, die zware financieele offers eischen, nog afgezien van het feit, dat over dit nieuw in de onderneming gestoken kapitaal

¹⁾ C. F. Stork. Over den 8-urendag en het wetsontwerp Schaper. Econ.-Stat. Ber. 15 Jan. 1919, pag. 50.

²⁾ Geciteerd uit het verslag in de N. Rott. Crt. 20 Maart 1919, Avondbl. Eenzelfde argumentatie voert ook H. Duif aan in: Uit de machinekamer. De 8-uren werkdag. Off. Org. v. d. Alg. Ned. Zuivelbond, 26 Maart 1919.

³⁾ Zie o.a. G. de Clercq, Techniek en Wetenschap. Chem. Weekblad 1919, pag. 1530.

weer extra rente, afschrijving en winst moet worden verdiend, zoodat deze posten de productiekosten zullen verhoogen.

We zien dus, dat de invoering van den 8-uren werkdag voor de chemische industrie weinig voordeel zal brengen. Een andere vraag is echter of de 8-uren werkdag hier zoo noodzakelijk is. Want, naast het bekende pro-argument van den heer Schaper, dat de werklieden in de toekomst meer tijd voor het vereenigingsleven noodig zullen hebben, is toch over het algemeen de vermoedenis van den arbeider de stimulans voor de invoering van den 8-uren werkdag. En deze is in de chemische industrie lang zoo groot niet als b.v. in de metaalnijverheid, waar de arbeider tijdens zijn werk een bepaalde dosis arbeidsvermogen, uit te drukken in een physische grootheid, afstaat

G. DE CLERCO.

Arnhem.

STAATSBEHEER OVER DE SPOORWEGEN IN DE V. S.

Sedert ons vorig artikel (No. 156 van 25 December j.l.) zijn er in zake het spoorwegvraagstuk slechts weinige feiten te constateeren, doch het onderwerp heeft aanleiding gegeven tot een waren regen van plannen voor de toekomstige exploitatie der spoorwegen. De meest belangwekkende ontwerpen zijn uit den aard der zaak die, welke voor het Senaats-comité voor Interstate Commerce (niet te verwarren met de bekende Interstate Commerce Commission) door hun auteurs worden voorgedragen.

Wij zullen trachten een, noodzakelijkerwijs zeer beknopt, overzicht te geven van de quintessence der verscheidene plannen, doch laten het feitelijk nieuws voorafgaan:

De netto ontvangsten over 1918 bedroegen \$ 718.000.000 tegen \$ 968.000.000 in 1917. Wanneer men in aanmerking neemt, dat de gegarandeerde inkomsten, welke de regeering aan de spoorwegmaatschappijen zal hebben te betalen, op \$ 929.000.000 worden geschat, komt het eerste jaar van het staatsbeheer aan de Rijksschatkist op ca. \$ 211.000.000 te staan.

Voorts is gebleken, dat het *Revolving Fund* (zie hierover het nummer van 10 April 1918) ten bedrage van \$ 500.000.000 ten eenenmale onvoldoende is. Wij herinneren er aan, dat in het *Revolving Fund* worden gestort de eventuele surplus-ontvangsten boven de gegarandeerde bedragen, terwijl er aan worden getrokken de tekorten en dat het tevens voorziet in de gelden, benodigd voor uitbreidingen en verbeteringen, voor zoover de spoorwegen zelve deze niet behoorlijk kunnen financieren, of wanneer het wenschelijk wordt geacht, dat de spoorwegen uit de geldmarkt blijven. Een groot deel van de bedragen, uit het *Revolving Fund* betaald, zal dus t.z.t., vermeerderd met 6 pCt. rente, naar de Gouvernementskas terugvloeien. Deze, als tijdelijk aan te merken, voorschotten aan de maatschappijen, bedroegen, inclusief die voor nieuw rollend materiaal, begin Februari ca. \$ 296.000.000.

In de 13 maanden, welke op 31 Januari 1919 waren verlopen, zijn uit het *Revolving Fund* aan de spoorwegmaatschappijen uit hoofde van gegarandeerde ontvangsten of voorschotten op de naderhand contractueel vast te stellen garanties, alsmede voor leeningen voor verbeteringen en uitbreidingen betaald

.....	\$ 730.274.567
-------	----------------

Hiertegenover stonden surplus-ontvangsten van diverse spoorwegen ten bedrage van

.....	„ 294.848.599
-------	---------------

De uitgaven overtroffen dus de ontvangsten met

.....	\$ 435.425.968
-------	----------------

Op 31 Januari was in het *Revolving Fund* nog slechts aanwezig een bedrag van \$ 61.332.738.

Van het uitbreidingsprogram over 1918 moest aan het einde van dat jaar nog een deel, waarvan de kostprijs op \$ 690.000.000 wordt geschat, ten uitvoer wor-

den gelegd. Over 1919 taxeert men de verdere uitgaven voor die doeleinden op \$ 350.000.000.

De Senaat, die op 4 Maart j.l. uit elkaar ging, zonder de door den heer Hines, directeur-generaal, verlangde dotatie ten bedrage van \$ 750.000.000 van het *Revolving Fund* in te willigen, liet dus de spoorwegen in een precairen toestand achter.

Het is aan het particulier initiatief der bankiers te danken, dat sedert onder leiding van de firma J. P. Morgan & Co. een pool is gevormd ten bedrage van \$ 500.000.000 om in de kapitaalsbehoeften der spoorwegen te voorzien.

Wij gaan thans over tot de bespreking der onderscheidene plannen:

1. De heer *McAdoo*, *ex-directeur-generaal*, begon met alle besparingen en voordeelen op te sommen, door het Staatsbeheer verkregen. Het aanzienlijk deficit zou volgens hem niet zijn voorgekomen, indien de verhoogde tarieven het geheele jaar van kracht waren geweest (blijkbaar was hem toen nog niet bekend, dat de netto's over December slechts \$ 45.000.000 bedroegen tegenover \$ 86.000.000 in 1917). Hij gaf als zijn meening te kennen, dat 1918 geen deugdelijke basis vormde voor een opinie over staatsbeheer. Hij drong dan ook aan op voortzetting daarvan gedurende 5 jaren, om dan aan de hand der resultaten rustig de noodige wetten uit te werken. Hij stelde in uitzicht, dat men reeds in 1919 de vrachten zou kunnen verlagen onder behoud der hooge loonen, een belofte met een politiek tintje. Hij ontkende, dat hij een beslist voorstander van naasting is, hoopte, dat men zou komen tot betrekkelijk weinig maatschappijen onder streng regeeringstoezicht en achtte het onmogelijk een bevredigende oplossing te vinden, die niet op een schatting der werkelijke waarde berust.

2. *McAdoo's* opvolger, de heer *Hines*, verklaarde zich tegen naasting. Hij wenschte de spoorwegen in 6 à 12 maatschappijen te groepeeren met een gegarandeerd minimum-inkomen en een verdeling der winsten boven de garantie tusschen de maatschappijen, het Gouvernement en eventueel ook de arbeiders. De kapitalisatie der nieuwe maatschappijen wenschte hij te baseeren op de getaxeerde werkelijke waarde. Over het vraagstuk hoe de gereduceerde kapitalen tusschen de tegenwoordige belanghebbenden moeten worden verdeeld, zwijgt de heer *Hines*.

3. De heer *Edgar Clark*, vertegenwoordigende de *Interstate Commerce Commission*, hield eene oratio pro domo, waarin hij de commissie verdedigde tegen de herhaalde beschuldigingen, dat zij door hare tarievenpolitiek het crediet der spoorwegen zou hebben ondermijnd. De commissie is tegen naasting en vóór teruggave aan het particulier beheer. De overgangsperiode van 21 maanden acht zij daartoe voldoende. Zij stelt voor den spoorwegen toe te staan voort te gaan met het gemeenschappelijk gebruik van rollend materiaal en eindstations en het vermijden van onnoodige mededinging, met de instelling van redelijke tarieven, gebaseerd op het in de spoorwegen belegd kapitaal (dus niet op de geschatte waarde), en van een rijkscmissie, ter vermindering van de vele botsingen, welke onder het oude systeem voorkwamen tusschen de diverse staatscommissies en de *Interstate Commerce Commission*.

4. De *Association of Railway Executives*, waarvan de directies van 92 pCt. van alle spoorwegen lid zijn, verklaarde zich eveneens voor particulier bezit en beheer. Zooda's te verwachten was, is deze Association er op uit de *Interstate Commerce Commission* onschadelijk te maken. Wel handhaaft zij haar als het laatste ressort inzake vaststelling der tarieven, doch de Association stelt voor, dat in de wet zal worden vastgelegd, dat aan de tarieven niet langer de vage eisch van „redelijkheid” zal worden gesteld, doch dat zij ruimschoots voldoende moeten zijn om de spoorwegen in staat te stellen op veilige en doelmatige wijze haar bedrijf uit te oefenen, het belegd kapitaal

te beschermen en nieuw kapitaal tot zich te trekken, terwijl bij de vaststelling behoorlijk rekening dient te worden gehouden met den loonstandaard.

Het ligt in de bedoeling der Association, dat de maatschappijen zelf de vrachttarieven ontwerpen en ze indienen bij de I. C. C. en bij den door de Association voorgestelden nieuwen dignitaris, den Minister van het Transportwezen. De tarieven treden 30 dagen na indiening in werking, tenzij de Minister zijne goedkeuring er aan onthoudt. In dat geval, of wanneer na goedkeuring klachten van de zijde der vrachters rijzen, moet de I. C. C. beslissen, doch zij is dan aan bovengenoemde wettelijke voorschriften gebonden en voor eene willekeurige opvatting van het woord „redelijk” zou dan voortaan geen ruimte zijn.

De Association stelt tevens voor, dat de Minister bevoegd zal zijn zoo noodig vrachten van overladen maatschappijen over andere wegen te leiden, maatschappijen te dwingen materiaal en eindstations ter beschikking van andere te stellen, goedkeuring te geven tot aanleg van nieuwe lijnen, etc.

Ten slotte oppert de Association het denkbeeld van een Rijkscharter, dat alle spoorwegen, welke zich over meer dan één staat uitstrekken, zouden moeten verwerven en waarvan het doel zou zijn de spoorwegen in staat te stellen tot fusies en consolidaties, een en ander behoudens goedkeuring van den Minister. (Een voorstel dus, dat ingaat tegen de Sherman anti-trust-law.)

5. De ook in Nederland welbekende advocaat van spoorwegzaken *Victor Morawetz*, stelt voor:

1. Verdeeling van het spoorwegsysteem in 10 à 15 maatschappijen.

2. Omwisseling van obligatiën en aandeelen der tegenwoordige in obligatiën en aandeelen van de nieuwe maatschappijen, waarvan de rente, resp. minimum dividenden door het Gouvernement gegarandeerd zouden worden.

3. De instelling van een „Federal Railway Board”, met onder-afdeelingen, voor behoorlijke regeling van het spoorwegwezen.

Nadat de heer Morawetz heeft uiteengezet, dat noch de origineele kostprijs, noch de kosten van reproductie, noch de koersnoteringen der uitstaande waarden een behoorlijke basis vormen voor het vaststellen der vrachttarieven, ontwikkelt hij de theorie, dat de eenige wijze om de waarde van een spoorweg en de billijke compensatie, waartoe de eigenaars gerechtigd zijn, vast te stellen is: zoo nauwkeurig mogelijk te schatten de tegenwoordige en de waarschijnlijke toekomstige inkomsten, welke onder een behoorlijk gouvernementstoezicht te bereiken zijn en de aldus verkregen uitkomsten te kapitaliseeren volgens een redelijken rentevoet, die gebaseerd moet zijn op het percentage, waartoe men het noodige kapitaal tot zich kan trekken, terwijl tevens rekening moet worden gehouden met de onzekerheden, verbonden aan het spoorwegbedrijf.

De heer Morawetz stelt voor de gegarandeerde bedragen gedurende het staatsbeheer als leiddraad te nemen voor de taxatie van het „true operating income”, en wijdt aan dit onderwerp nog lange beschouwingen, welke wij hier niet kunnen weergeven.

Hij stelt voor in ruil van de tegenwoordige kapitalisatie aan elke maatschappij uit te reiken:

a. 4 pCt. debentures der nieuwe maatschappijen, gegarandeerd door het gouvernement, en wel tot een dusdanig bedrag, dat de interestlasten gelijk aan 40 pCt. van de geschatte inkomsten der betreffende maatschappij zouden zijn;

b. aandeelen tot een dusdanig bedrag, dat de resterende 60 pCt. van het getaxeerde netto-inkomen voldoende zouden zijn om 6 pCt. dividend te betalen, terwijl het Gouvernement 2½ pCt. op de aandeelen zou garanderen.

Elk dividend boven 4 pCt. zou tusschen het Gouvernement en de aandeelhouders worden verdeeld, terwijl de regeering het recht zou hebben de aandelen à 85 pCt. over te nemen.

Hij zegt dan verder, dat de verdeling der nieuwe waarden onder de obligatiehouders der oude maatschappijen zou moeten geschieden: „by agreement of the parties as in ordinary reorganisations”. Het is ons niet recht duidelijk, hoe een practicus als de heer Morawetz in staat is zulk een voorstel te doen. Wanneer bij gewone reorganisaties de houders der verschillende uitstaande waarden het onderling eens worden, is dat een gevolg van een nauwkeurig wikkelen en wegen der onderlinge machtsverhoudingen, in verband met de noodzakelijkheid de aandeelhouders er toe te bewegen om door bijstorting in aanzienlijke nieuwe bedrijfskapitalen te voorzien. Het komt ons voor, dat bij eene verdeling van de activa, welke uitsluitend zullen bestaan in een niet ruim gegrepen bedrag aan obligaties en aandelen, de oude obligatiehouders eenvoudig hun hypotheekrecht zullen doen gelden, zoodat in de meeste gevallen de aandeelhouders en vaak ook de jongere obligatiesoorten het loodje zullen leggen.

Wij hebben het plan van den heer Morawetz eens aan de practijk getoetst en hebben daartoe gekozen de Kansas City Southern, welker gegarandeerde inkomsten, vóór aftrek van vaste lasten, wij taxeerden op \$ 3.800.000 netto. Volgens het plan van den heer M. zou deze maatschappij verkrijgen \$ 38.000.000 in 4 pCt. gegarandeerde Debentures en \$ 38.000.000 in aandelen, waarop alsdan 6 pCt. zou worden verdiend.

Aannemende, dat de obligaties pari waard zijn en de aandelen ca. 70 pCt. (gelet op den naastingsprijs van 85 pCt.); vertegenwoordigt de nieuwe kapitalisatie een marktwaarde van \$ 64.600.000

Er staan thans uit:

\$ 50.000.000	3 pCt. Obligaties à 65 pCt.	\$ 31.500.000
„ 18.000.000	5 pCt. Ref. Bonds à 85 pCt.	„ 15.300.000
„ 21.000.000	Preferred Shares à 50 pCt.	„ 10.500.000
„ 30.000.000	Common Shares à 17 pCt.	„ 5.100.000
		<u>\$ 62.400.000</u>

De marktwaarden ontkoopen elkaar in dit geval dus niet veel; doch is aan te nemen, dat bij de verdeling de 3 pCt. eerste hypotheekobligaties genoeg zullen nemen met afbetaling à slechts 65 pCt.?

Volledigheidshalve zij hierbij opgemerkt, dat, indien inderdaad 6 pCt. op de aandelen zoude worden uitgekeerd, hiervan 2 pCt., of een bedrag van \$ 760.000, met het Gouvernement zou worden gedeeld.

6. *The National Association of owners of Railroad Securities* betoogde, dat de spoorwegen zoo spoedig mogelijk in particulier beheer moeten terugkeeren, behoudens vooraangaande behoorlijke wetgeving, waarbij de voornaamste eisch is, dat bij de vaststelling der vrachten met een minimum rendement op belegd kapitaal rekening zal worden gehouden. Zij stelt voor een verdeling van het spoorwegsysteem in 6 groepen en wenscht, dat de wet zal voorschrijven, dat de vrachten in elke groep zoodanig zullen worden vastgesteld, dat het rendement op de vereenigde belegde kapitalen van elke groep 6 pCt. zal bedragen.

Indien de maatschappijen meer dan 6 pCt. op het belegd kapitaal zullen verdienen, zal het surplus gelijkelijk worden verdeeld tusschen de maatschappijen, de arbeiders en het gouvernement.

De Association legt er den nadruk op, dat langs dezen weg de kapitalisatie van elke maatschappij kan blijven voortbestaan en dat zodoende zouden worden vermeden de groote moeilijkheden, welke zouden rijzen bij de verdeling van nieuwe waarden, welke volgens het systeem van den heer Morawetz gecreëerd zouden worden.

De Association wijdt alsdan nog beschouwingen

aan de gewenschte samenwerking tusschen de Interstate Commerce Commission en de verscheidene sub-commissies en doet voorstellen om loongeschillen langs den weg van gedwongen arbitrage op te lossen.

Ten slotte geven wij in korte trekken het plan weer, voorgesteld door den heer Plumb; vertegenwoordiger van de verschillende *vakverenigingen der spoorwegaarbeiders*, van welke vereenigingen 1.500.000 man of ca. $\frac{1}{4}$ gedeelte van alle spoorwegaarbeiders lid zijn.

De heer Plumb wenscht naasting van alle spoorwegen tot de geschatte waarde en de oprichting van eene exploitatie-maatschappij, waarvan werkkracht het eenige kapitaal zou uitmaken (an operating organisation where operating ability constitutes its sole capital) en waarvan de aandeelen ten gunste van de arbeiders door een trustee zouden worden bewaard.

Deze maatschappij zou onder volledig toezicht der regering de spoorwegen moeten exploiteeren en de vrachtprijzen zouden zoo moeten worden vastgesteld, dat alle exploitatiekosten, de door het gouvernement gearandeerde rente op de waarden, welke de oude houders hebben ontvangen, en tevens een zeker winstpercentage voor de zooveen genoemde corporation, zouden worden gedekt, welk winstpercentage dus uitsluitend aan de arbeiders ten goede zou komen. Het bestuur zou worden gekozen: $\frac{1}{3}$ door de lagere arbeiders, $\frac{1}{3}$ door de hogere beampten en $\frac{1}{3}$ door den president.

Behalve de hierboven omschreven plannen zijn er nog vele geopperd, waarin nagenoeg dezelfde zienswijzen en voorstellen belichaamd zijn. Wij kunnen ze niet alle noemen. Opmerkelijk is het, dat, met uitzondering van de arbeiders, niemand zonder meer tot naasting adviseert; het lijkt geen twijfel, dat de oppositie tegen naasting veld wint.

Nu het oude Congres op 4 Maart is uiteengegaan zonder eene decisie te nemen, verwachten wij niet, dat met de nieuwe wetgeving, welke door allen noodzakelijk wordt geacht, vóór het najaar een aanvang kan worden gemaakt.

A. A.

Amsterdam, 28 Maart 1919.

UITGEVOERDE EN VOORGENOMEN VERBETERINGEN VAN ONZE SCHEEP- VAARTWEGEN.

*c. Binnenscheepvaartwegen. *)*

De Rijnvaart van Amsterdam had in de vorige eeuw plaats door de zogenaamde Keulsche Vaart langs Amstel en Vecht tot Utrecht en van daar langs den Vaartschen Rijn naar Vreeswijk, waar de Lek bereikt werd; aan de overzijde van deze rivier kon de kanaalvaart langs Zederikkanaal en Linge tot Gorinchem worden voortgezet, alwaar men op de Boven-Merwede kon komen. Daar deze weg voor Rijnschepen zeer gebrekkig was, voeren deze veelal over Gouda en verder den Hollandschen IJssel af om daarna de Lek of de Noord op te varen. In 1879 voeren 207 Rijnschepen met een gezamenlijken inhoud van 53.908 ton langs de Keulsche Vaart, terwijl 402 Rijnschepen via Gouda naar Amsterdam voeren. Daar laatstgenoemde weg langer en duurder was, doen deze cijfers wel zien, dat de Keulsche Vaart voor de toenmalige eischen des tijds geheel onvoldoende was geworden.

In de jaren 1870 tot 1880 zijn dan ook tal van plannen opgemaakt voor een nieuwen vaarweg voor de Rijnvaart naar Amsterdam, waarbij van Amsterdamse zijde steeds groote voorliefde werd betoond voor een kanaal door de Geldersche Vallei. In Maart 1878 werd het Kanalenontwerp Tak van Poortvliet ingediend en daarin was in de eerste plaats genoemd een kanaal van Amsterdam door de Geldersche Vallei

*) Vervolg van pag. 282.

naar de Boven-Waal. Nadat Art. 1 van dit wetsontwerp met één stem meerderheid was verworpen, werd het ingetrokken.

De opvolgende Minister Klerck diende op 6 Januari 1881 een wetsontwerp in tot aanleg van een kanaal van Amsterdam naar de Merwede; het kanaal zou loopen langs Utrecht naar Vreeswijk; daar zou de scheepvaart de Lek kruisen en aan de overzijde zou een kanaal verder naar Gorinchem voeren. De wet verscheen 29 Juli 1881 in het Staatsblad; de uitvoering van het werk heeft 12 jaar geduurd en heeft een bedrag van 20% miljoen gevorderd.

Het Merwedekanaal begint beoosten Amsterdam bij Zeeburg, alwaar een dubbele schutsluis is, die als regel open staat, zoodat dan het eerste pand van het kanaal gemeen ligt met het Noordzeekanaal. Het eerste pand eindigt te Utrecht, waar een dubbele sluis, als regel dus de eerste, waardoor geschut wordt, de verbinding brengt met het tweede pand, dat tot Vreeswijk loopt, alwaar een gekoppelde sluis aanwezig is en die gekoppeld gebruikt wordt, zoodra het waterverschil meer dan 2,20 M. bedraagt tusschen het kanaal en de Lek. Tusschen de Lek en de Merwede bestaat als regel een kanaalpand aan de Noordzijde afgesloten door een gekoppelde, aan de Zuidzijde door een gewone schutsluis; bij hooge Lingestanden komt benoorden Gorinchem nog een tusschengelegen sluis in gebruik. De normale bodembreedte van het kanaal bedraagt 20 M. bij een diepte van 3 M.; de schutsluizen hebben doorvaartwijdten van 12 en 14 M., terwijl de doorvaartwijdte der bruggen eveneens 14 M. bedraagt. De maximum diepgang der schepen, welke volgens het kanaalreglement is toegelaten, bedraagt 2,80 M.; in bijzondere gevallen kan echter grooter diepgang worden toegelaten. Het grootste schip, dat tot dusver het kanaal bevoer, had 2208 ton inhoud bij 2,94 M. diepgang; de grootst voorgekomen lengte van een schip bedroeg 97,45 M., de grootste breedte 11,26 M. Uit deze cijfers blijkt reeds aanstonds, dat het kanaal en bijgevolg Amsterdam voor de grootste Rijnaken van den tegenwoordigen tijd niet meer te bereiken is.

Niettegenstaande deze ongunstige omstandigheid heeft de Rijnvaart op Amsterdam zich sterk ontwikkeld; zoo omvatte het totale Rijnvaartverkeer te Vreeswijk in 1900 3027 vaartuigen met 1.388.687 tonnen inhoud en in 1913 4238 vaartuigen met 2.610.486 tonnen inhoud, dus eene vermeerdering van den inhoud met bijna 100 pCt. Opgemerkt zij, dat deze cijfers slechts betrekking hebben op het Amsterdamsche Rijnvaartverkeer, hetwelk ongeveer 5 pCt. uitmaakt van het totale Rijnvaartverkeer te Lobith. Het scheepvaartverkeer te Vreeswijk kan het best een beeld geven van den omvang van de Rijnvaart, omdat deze steeds de sluisen aldaar passeert, wat te Gorinchem niet het geval is. Zoolang toch de vaardiepte voldoende is, volgen de van en naar Amsterdam varende Rijnslepen den Neder-Rijn, waar men echter slechts een diepte van 2 M. — Gl. W. of bij middelbaren rivierstand een diepte van 3 M. aantreft, dus ruim 1 M. minder dan op de Waal; te Gorinchem passeeren dus slechts die schepen, welke in een voor Rotterdam bestemde sleeptrain zijn meegenomen of welke tijdens lage waterstanden niet op den Neder-Rijn kunnen verkeereren.

Naast de Rijnvaart heeft de binnenvaart zich sterk ontwikkeld op het Merwedekanaal benoorden de Lek, hetgeen wel duidelijk is, wanneer men bedenkt, dat in het geheel aan de Koninginnesluis te Vreeswijk werden geschut in 1900 37.948 schepen met 4.683.639 tonnen inhoud en in 1913 54.456 schepen met 10.592.562 tonnen inhoud; wat den inhoud betreft valt hier dus eene vermeerdering van meer dan 125 pCt. in 10 jaar tijds waar te nemen.

Hiervóór is er reeds op gewezen, dat de grootere Rijnaken tegenwoordig niet meer op het kanaal kunnen komen; naast dit bezwaar doet zich bij de drukke

vaart, die zich op het kanaal ontwikkeld heeft, nog een ander gevoelen, nl. het langdurige oponthoud, dat veelal aan de sluizen en in het bijzonder te Vreeswijk ondervonden wordt; het is daar eenmaal voorgekomen, dat 60 uur gewacht moest worden, terwijl een oponthoud van 20 uur meermalen voorkomt.

Het behoeft dus niet te verwonderen, dat de Minister van Waterstaat gevoelde, dat verbetering dringend noodig is; wil het Merwedekanaal aan de tegenwoordige behoeften blijven voldoen, dan is het noodzakelijk, dat het kanaalprofiel belangrijk verruimd en de schutgelegenheid aan de Lek nabij Vreeswijk uitgebreid zal worden. Bij beschikking van genoemden Minister van 14 Augustus 1915, No. 277, werd dan ook een commissie van Rijkswaterstaatsingenieurs ingesteld om van advies te dienen omtrent de werken, welke zullen zijn uit te voeren voor het maken van een aan de tegenwoordige en de waarschijnlijk toekomstige eischen van het scheepvaartverkeer voldoende scheepvaartweg van Amsterdam naar de Lek, met gebruikmaking zooveel mogelijk van het bestaande Merwedekanaal tot bij den spoorweg Gouda—Utrecht en overigens door aanleg van een nieuw kanaalvak.

De commissie, welke in Maart 1917 haar verslag uitbracht, is van oordeel, dat verruiming van het kanaalprofiel noodig is tot 38 M. breedte in den bodem en 60 M. op den waterspiegel, bij eene bodemdpte van 3,50 M. aan de kanten tot 4,20 M. in het midden van het kanaal, waardoor het kanaal geschikt zou worden voor vaartuigen, lang 110 M., breed 13,50 M. en met een diepgang van 3 M., dus voor de grootste gebruikelijke Rijnaken van omstreeks 3000 ton. Van af de spoorwegbrug in de lijn Utrecht—Gouda heeft zij een nieuw kanaalvak tot bewesten Vreeswijk getraceerd op het peil van het bestaande kanaalpand Amsterdam—Utrecht, waardoor dus een schutsluis nabij laatstgenoemde stad op het nieuwe kanaalpand vervalt en dus als regel zonder schutten van uit de Amsterdamsche haven tot Vreeswijk kan worden gevaren. Aan het einde van het kanaalpand is een gewone schutsluis ontworpen, zoodat het gekoppeld schutten tusschen de Lek en het nieuwe kanaalvak vervalt. De beide groote bezwaren, die thans het Merwedekanaal aankleven, zijn bijgevolg door het plan der commissie zooveel mogelijk ondergaan. De tegenwoordige sluizen te Vreeswijk blijven bestaan en een deel van het verkeer zal dus daardoor geleid kunnen worden; mocht echter op den duur het verkeer door de nieuwontworpen sluis te Vreeswijk te druk worden, dan is er reeds aanstonds op gerekend, dat daarnaast een tweede sluis gebouwd zal kunnen worden. De kosten voor de verbetering van het kanaalvak Amsterdam—Utrecht zijn geraamd op 6,4 miljoen en die van het nieuwe kanaalvak Utrecht—Vreeswijk op 7,1 miljoen gulden.

Het denkbeeld van den Minister om het Merwedekanaal van Amsterdam tot de Lek te verbeteren, heeft geen onverdeelde instemming gevonden. In de eerste plaats werd er op gewezen, dat bij lage waterstanden de Neder-Rijn geen voldoende vaardiepte biedt voor groote Rijnaken. In verband hiermede zij opgemerkt, dat het de vraag is of men er op den duur toch niet toe over zal gaan deze rivier door voortgezette normaliseering meerdere diepte te geven, terwijl bovendien de gelegenheid bestaat om bij lage waterstanden de Lek, die in den laatsten tijd aanzienlijk verdiept is, af te varen en aldus de Noord te bereiken, zij het ook, dat aldus een belangrijke omweg gemaakt moet worden. Wordt op den duur de Neder-Rijn niet verdiept, dan zou ook verruiming van het Merwedekanaal tusschen Lek en Merwede in overweging moeten komen.

In den laatsten tijd werden echter ook weer de plannen voor een kanaal door de Geldersche Vallei op den voorgrond gebracht en om te trachten de zeer slechte afwatering van die landstreek te verbeteren

en om plaatsen als Veenendaal en Amersfoort, met belangrijke industrie, voor de scheepvaart toegankelijk te maken. Een commissie heeft zich in de betrokken streek opgeworpen en deze laat thans een ontwerp voor een kanaal opmaken. Uiteraard tracht deze commissie ook in Amsterdamsche kringen belangstelling voor haar plan op te wekken, omdat het van nut voor de betrokken streek zou zijn, zoo de Rijnvaartweg naar Amsterdam er door heen geleid zou worden. Oogenschijnlijk biedt een kanaal van Amsterdam door de Geldersche Vallei en doorgetrokken tot de Waal (zie het kaartje, opgenomen in het nummer van 1 Januari) groote voordeelen, doordat het een zeer korte verbinding geeft en met den Duitschen Rijn en met het Limburgsche kolengebied, zoodra de Maaskanaliseatie en het Maas-Waalkanaal gereed zullen zijn. Men heeft echter bij een kanaal niet alleen te letten op de lengte van den weg, maar tevens op den duur van de vaart door het kanaal en deze is behalve van de lengte afhankelijk van het aantal sluizen, dat gepasseerd moet worden en nu staat het wel vast, dat het aantal sluizen op het kanaal door de Geldersche Vallei altijd grooter zal zijn dan op het Merwedekanaal, wanneer dit volgens de plannen der commissie verbeterd zal zijn, en daardoor komt het oogenschijnlijk voordeel van dit kanaal te vervallen.

Het gemeentebestuur van Amsterdam, door den Minister gehoord, over de verbetering van het Merwedekanaal, heeft zich dan ook thans niet opnieuw laten vinden voor het kanaal door de Geldersche Vallei, maar heeft als haar meening te kennen gegeven, dat verbetering van het vak Amsterdam—Utrecht zoo spoedig mogelijk uitgevoerd behoorde te worden, maar dat het gewenscht was voor het nieuwe kanaalvak een meer Oostelijke richting te kiezen.

Blijkens de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Eerste Kamer betreffende de Waterstaatsbegroting voor 1918, heeft de Minister gehoor gegeven aan de opmerking van het Amsterdamsche gemeentebestuur, daar hij opdracht gaf om te onderzoeken of de verbetering van den vaarweg van Amsterdam naar den Rijn wellicht verkregen zou worden door den aanleg van een nieuw kanaalgedeelte van Utrecht naar de Waal, al dan niet gepaard met zoodanige werken in de Lek, dat ook van die rivier, als een gedeelte van den vaarweg, gebruik gemaakt zou kunnen worden. „Voor een nieuw kanaal, meer Oostwaarts in de Waal eindigende,” schrijft de Minister, „schijnt thans te meer aanleiding te bestaan, nu daardoor eene goede verbinding ook met de mijnstreek in Zuid-Limburg zou worden verkregen.”

Men dient thans de resultaten van het technisch onderzoek af te wachten, alvorens te kunnen beoordeelen, welke verbinding van af Utrecht naar den Rijn de scheepvaart in de gelegenheid zal stellen om in den kortst mogelijken tijd Amsterdam te bereiken en daarbij is, gelijk uit het voorgaande is gebleken, niet alleen de lengte van den weg maatgevend.

Zooals de zaak zich thans ontwikkeld heeft, schijnt het wel waarschijnlijk, dat binnenkort met de verbetering van het Merwedekanaal aangevangen zal worden, waarbij dan althans de Rijnvaart deels langs een nieuw kanaalvak geleid zal worden; het bestaande deel behoudt dan zijn groote beteekenis voor de binnenvaart, die er zich, zooals de hiervóór gegeven cijfers aantoonen, zeer sterk heeft ontwikkeld.

De kosten zullen betrekkelijk hoog zijn, maar toch wel verantwoord. Men zal zich daarbij niet op het beperkte standpunt moeten stellen, dat de bedragen, welke ten behoeve van een voorloopig betrekkelijk beperkt Rijnvervoer over een tamelijk kleinen afstand zullen besteed worden, hoog zijn; men moet in de werken slechts een deel zien van het geheel, dat noodig is om het groote economische belang, den bloei van de haven van Amsterdam te bevorderen, en daartoe behoort eene goede verbinding met de natuurlijke scheepvaartwegen naar het achterland.

Een Rijnscheepvaartweg door de Geldersche Vallei schijnt dus op het oogenblik nog niet aanstaande; of echter op den duur geen kanaal door de Geldersche Vallei noodig is, is een geheel andere kwestie en wanneer dat kanaal eenmaal komt, is zeker doortrekken daarvan naar Amsterdam aangewezen. De afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee zal wellicht nieuwe perspectieven voor de totstandkoming van dat kanaal openen. Deze zaak is echter thans technisch nog te zeer in wording, om er hier verder op in te kunnen gaan. Een zelfde overweging heeft ongetwijfeld het Amsterdamsch gemeentebestuur er toe doen besluiten om het plan tot verbetering van het Merwedekanaal te doen aangrijpen, daar die verbetering binnen meer afzienbaren tijd te verwezenlijken zal zijn en voor de Amsterdamsche belangen is een spoedig handelen in dezen van het grootste gewicht.

In een volgend nummer mogen ten slotte nog enkele opmerkingen volgen over de Rijnvaart naar België.

VAN KUFFELER.

AFMETINGEN VAN ONZE BINNENSCHEPEN EN VAN ONZE BINNENSCHEEPVAART- WEGEN.

De neiging om voor de binnenscheepvaart zeer ruime wegen te verlangen, opdat deze, aldus tot stand gebracht of verbeterd, in eene verre toekomst aan de behoeften zullen blijven voldoen, moet allicht worden verklaard uit het in de vaart brengen van steeds grooter zeeschepen in het bijzonder voor passagiers en de aanzienlijke verruiming van de toegangswegen naar onze beide groote havensteden, die in een betrekkelijk kort tijdsverloop voor deze is noodig geworden en aan het al te klein opgezet geweest zijn van het plan voor den aanleg van het Merwedekanaal, waarbij met het later eventueel noodige verruimen niet voldoende is rekening gehouden en waarvan thans groote nadeelen worden ondervonden.

Terwijl blijkens het verslag van de Commissie van Advies inzake de verbetering van den scheepvaartweg van Amsterdam naar de Lek van de ruim 60 duizend vaartuigen, die in 1914 de schutsluis in het Merwedekanaal te Zeeburg zijn gepasseerd, er slechts 840 boven de 1000 ton zijn gegaan, slechts 2 daarvan tusschen de 1800 en 2000 ton hebben gemeten en maar 2 de 2000 ton hebben overschreden (bijna 44 duizend zijn zelfs beneden een laadvermogen van 200 ton gebleven), zijn er thans reeds van verschillende zijden stemmen opgegaan om den ook in de naaste toekomst heel wat minder beteekenenden scheepvaartweg van Groningen naar Lemmer voor 2000-tons-schepen in te richten of althans er mede rekening te houden, dat zoodanige schepen daarop te zijner tijd zullen kunnen worden toegelaten.

Eenige beschouwingen ten aanzien van de vraag of van een algemeen standpunt bezien die scheepvaartweg en in het algemeen onze andere hoofd-binnenscheepvaartkanalen voor vaartuigen van zoo groot laadvermogen moeten worden ingericht en of de daaraan eventueel te besteden kosten geacht zouden kunnen worden in het algemeen wel voldoende te zijn gewetigd, mogen hier eene plaats vinden.

Zoals ook uit bovenstaande opgaaf ten aanzien van de scheepvaartbeweging op het Merwedekanaal mag worden afgeleid, wordt van onze belangrijke binnenscheepvaartkanalen het meest gebruik gemaakt door vaartuigen van een niet aanzienlijk laadvermogen, blijvende beneden ongeveer 600 ton en dit ligt voor de hand, omdat deze kanalen de hoofdaderen vormen van een net, waarvan de vertakkingen slechts geringe afmetingen hebben, zoodat voor het bevaren daarvan slechts schepen met een klein laadvermogen kunnen worden gebruikt. Aangezien deze vertakkingen ook in een verre toekomst wel voor het meeren-deel niet zullen worden verruimd, zullen deze vaartuigen wel altijd voldoende reden van bestaan hebben

en zal met het in de vaart blijven van een groot aantal dezer zijn rekening te houden.

Schepen van groote afmetingen, grooter dan 600 ton, komen in het algemeen eerst in aanmerking, indien massa-goederen zijn te vervoeren, als ertsen, steenkool, cokes, grind, kunstmeststoffen, granen, enz. en dit vervoer wordt alleen daar aangetroffen, waar aan de kanalen of aan de daarop aansluitende waterwegen zeehavens, waarin deze goederen worden aan- of afgevoerd, of vindplaatsen van steenkool, cokes, grind, steenzout, enz. zijn gelegen.

Eerst indien van deze goederen een aanzienlijk vervoer is te verwachten, zijn daarvoor met voordeel schepen van groot laadvermogen te bestemmen. De meer-kosten van de daarvoor vereischte ruimere kanalen zullen dan in den regel kunnen worden gedekt door de verlaging der vrachten, die daarvan het gevolg zal zijn.

Het grootste laadvermogen, dat aan deze schepen zal zijn te geven, zal blijkens het voornoemde verslag ongeveer 3000 ton zijn, omdat vaartuigen van grooter laadvermogen te onhandelbaar worden en te gevaarlijk om daarmede op de rivieren te verkeerem.

Indien echter een druk vervoer van massa-goederen er niet is en ook voorshands niet is te verwachten, zal eene in te stellen berekening moeten uitwijzen of de voordeelen, te verkrijgen door de verlaging der vrachten, die van het grootere laadvermogen het gevolg zullen zijn, zullen opwegen tegen de meer-kosten van den aanleg op ruimere schaal, waarbij dan het kapitaal, de afschrijving, de rente en ook de onderhoudskosten zoowel van het ruimere kanaal als van de grootere schepen zullen zijn in aanmerking te brengen.

Indien deze berekening een ongunstigen uitslag oplevert, zal ruimere aanleg alleen zijn te rechtvaardigen met het oog op indirecte voordeelen of om eventueel noodige of gewenschte mededinging het hoofd te kunnen bieden of uit eenigen anderen hoofde, waarbij economie buiten aanmerking kan blijven.

Voor het geval echter slechts bij uitzondering massa-goederen in eene eenigszins beteekenende hoeveelheid langs een kanaal zullen zijn te verschepen en dit op den duur ook niet is te verwachten, mag worden aangenomen, dat in den regel de kosten voor een zeer ruimen opzet niet voldoende loonend zullen zijn en dat het aanstonds brengen van den scheepvaartweg op die afmetingen moet worden ontraden, omdat bij den tegenwoordigen hoogen rentevoet met heel wat minder kosten de verruiming zal kunnen plaats hebben, zoodra de behoefte daaraan zal zijn gebleken, mits maar daarmede bij den aanleg is rekening gehouden.

In eene verhandeling, voorkomende in de Nos. 7 en 8 van 1918 en de Nos. 2 en 3 van 1919 van het Zentral Blatt der Bauverwaltung, acht de groote Deutsche waterbouwkundige Zympfer voor de kanalen van Midden-Europa ook voor de toekomst een sleep-schip van 1000 ton het meest aangewezen. Indien daar de nieuwe scheepvaartwegen voor zoodanig schip worden ingericht en de bestaande langzamerhand en naar gelang van de behoefte voor dezelfde scheepsafmetingen worden veranderd, verwacht hij, dat in Deutschland een kanalennet zal tot stand komen, waarin de noodige eenheid heerscht en dat, zoowel wat zijne capaciteit als wat zijn commerciëlen opzet betreft, zal blijken aan de eischen ook van de naaste toekomst te voldoen.

Hij komt tot de volgende afmetingen van het schip van 1000 ton laadvermogen:

a. voor schepen, die alleen kanalen bevaren, lengte 80 M., breedte, daaronder de berghouten begrepen, 9,20 M., diepgang bij volle aflading 2 M.;

b. voor schepen, die de kanalen en de rivieren bevaren, lengte 80 M., breedte, daaronder de berghouten begrepen, 10,50 M., diepgang bij volle lading 1,60 M.

en tot de volgende afmetingen van de sluisen:
nuttige sluislengte 85 M. bij enkele sluisen, waarin

de sleepboot niet mede wordt geschut en 105 M. voor-
zoover de sleepboot wel wordt medegeschut;

voor sleeptreinsluizen wordt de lengte naarmate
van de samenstelling der sleepreinen op 185 M.,
225 M., 270 M. en 350 M. bepaald;

de sluiswijdte bedraagt 12 M.;

de diepte in de sluiscolk en op den benedendremmel
3 M.

Indien men mag aannemen, dat voor het Midden-
Europeesch kanalenet een sleepschip van 1000 ton
laadvermogen het meest economisch is geacht, reke-
ning houdende met de daar in den regel voorkomende
geringe rivierdiepte bij lage waterstanden, dan zal
in ons land met zijne grootere diepte op de rivieren
dit laadvermogen nog niet maatgevend mogen zijn,
maar wel zal dit niet uit het oog zijn te verliezen,
omdat immers de voor die kanalen bestemde of daar-
van herkomstige schepen voor een deel althans ook
ons kanalenet zullen moeten volgen en het voor de
reeders weinig voor de hand zal liggen om schepen
in bedrijf te nemen of te laten bouwen, die alleen
maar op ons rivieren- en kanalenet zouden kunnen
verkeeren.

Waar nu naar het vorenstaande voor de verbind-
dingswegen van onze groote havensteden met de rivie-
ren en met de winplaatsen van steenkool en verdere
massa-goederen een scheepvaartweg voor schepen van
2000 ton en grooter een vereischte kan zijn, daar is het
dit zeker niet voor den waterweg van Groningen naar
Lemmer, omdat hierop geen massa-goederen in eenig-
zins beteekenende hoeveelheden zijn te vervoeren en
dit nog te minder, omdat de vaartuigen, alvorens van
uit de groote havenplaatsen Lemmer te bereiken, de
Zuiderzee moeten oversteken, waarin bij laagwater
slechts een diepte van 2,40 M. bij Schellingwoude en
van 2,50 M. aan de overzijde wordt aangetroffen, zoo-
dat slechts met een diepgang van 2 M. onder alle
omstandigheden de Zuiderzee veilig kan worden over-
gestoken en voorts is ook eene groote lengte van de
vaartuigen met het oog op de weinige zeewaardigheid
daarvan niet toelaatbaar.

Indien men zou meenen, rekening houdende met de
afsluiting der Zuiderzee en het in verband daarmee
mogelijk later tot stand komen van een voldoende
diepen scheepvaartweg tusschen Schellingwoude en
Lemmer, aan het kanaal eene grootere diepte te moe-
ten geven, dan is daartegen op te merken, dat,
alvorens die scheepvaartweg eventueel beschikbaar zal
zijn, nog zoovele jaren zullen zijn verlopen, dat men
goed zal doen de meer-kosten, die voor de grootere
diepte zouden worden gevorderd, daaraan voorloopig
niet ten koste te leggen, maar eerder alleen rekening
te houden met eene eventueel later vereischte ver-
dieping.

Aangezien voorts op het verlengde van den scheep-
vaartweg Lemmer—Groningen te Delfzijl via Emden
aansluitende kanalenet van Centraal Europa geen
grootere schepen dan van 1000 ton laadvermogen kun-
nen verkeeren, zijn er ook met het oog hierop geen vol-
doende redenen om dit kanaal geschikt te maken voor
schepen van grooter laadvermogen. Wel zal door aan
den waterweg eene grootere diepte te geven dan als
minimum wordt vereischt de snelheid van voortbe-
weging der vaartuigen daarop grooter kunnen zijn,
maar de voordeelen, daardoor te verkrijgen, zullen
zeker niet tegen de daarvoor vereischte meer-kosten
opwegen.

Wordt dit kanaal ingericht voor schepen van een
maximum laadvermogen van 1000 ton en wordt daar-
aan eene diepte gegeven van 2,50 M., zooals voorge-
steld door de Commissie inzake de verbetering van
dien scheepvaartweg en wordt de maximum scheeps-
lengte, die zij heeft aangenomen op 67 M., gebracht
op 80 M., dan zal kunnen worden overwogen de voor-
gestelde maximum breedte van 8,20 M. op te voeren
tot 9,20 M., opdat de lengte en breedte gelijk zijn aan
die van het Duitsche kanalenet en het draagvermo-

gen dat van de maximum schepen, op dat met varende,
eenigermate zal kunnen overtreffen. Daarmede zullen
dan hooge eischen ook voor de toekomst geacht kun-
nen worden voldoende te zijn bevredigd.

Er bestaat echter voorshands geen reden om dezen
scheepvaartweg in te richten voor vaartuigen van
grooter laadvermogen of om daarmee rekening te
houden, omdat toch in eene verre toekomst als massa-
goederen alleen een enigszins beduidende hoeveelheid
bunkerkolen vanaf onze Limburgsche mijnen naar
Delfzijl zal kunnen zijn te vervoeren, terwijl vanaf
deze haven geen beteekenend vervoer van welke soort
van massa-goederen dan ook is te verwachten. De
opmerking mag hier niet achterwege blijven, dat men
in Groningen reeds met een sleepschip van 1000 ton
verlegen zal zijn, omdat o.a. eene gelegenheid om daar-
mede te zwaaien nog eerst tot stand gebracht zal
moeten worden.

De verbetering van den met het kanaal Lemmer—
Groningen in gemeenschap staanden waterweg van
Harlingen over Leeuwarden naar Fonejacht en de
aanleg van het in verband met de afsluiting der
Zuiderzee te maken kanaal van Harlingen naar Piaam
zullen aan meer bescheiden eischen hebben te voldoen,
omdat langs deze waterwegen nog een kleiner hoeveel-
heid massa-goederen zal zijn te verschepen dan langs
het eerstgenoemde en op uitbreiding daarvan weinig
zal zijn te rekenen.

Verder is hierbij niet uit het oog te verliezen, dat
Delfzijl bereikbaar is voor schepen met 9 M. diepgang
en ligt op den verbindingsweg tusschen de groote Ne-
derlandsche havens en het kanalenet van Centraal
Europa en dat Harlingen, slechts voor 5 M. diep-
gaande schepen bereikbaar, het eindpunt is van een
neventak van dien grooten verkeersweg.

Met het oog op het vorenstaande is het weinig
rationeel te achten om, zooals de Staatscommissie ter
zake van het kanaal tot verbinding van Twenthe met
de scheepvaartwegen in Nederland deed, de meening
uit te spreken, dat dit kanaal geschikt moet zijn voor
sleepschepen van 600 ton laadvermogen en dan de
afmetingen van dit kanaal met zijne kunstwerken
vast te stellen naar de lengte, de breedte en den diep-
gang, die als regel door sleepschepen van dit laad-
vermogen niet worden te boven gegaan.

Indien langs dit kanaal belangrijke hoeveelheden
kolen zijn aan te voeren uit het Ruhrdistrict vanuit
de mijnen, gelegen nabij het Rijn-Hernekanaal, waar-
van de Commissie melding maakte, dan verdient het
aanbeveling het type schip van 1000 ton, voor hetwelk
dit kanaal is ingericht, ook als maatgevend voor het
Twentsche kanaal aan te nemen. Moet worden gerekend
op den aanvoer van Limburgsche kolen via het Maas-
Waalkanaal, dat voor 2000-tons-schepen wordt inge-
richt, of van Engelsche kolen via Amsterdam en Rot-
terdam, dan behoort het kanaal toegankelijk te zijn
voor schepen van grooter laadvermogen dan waartoe
de Commissie als maximum is gekomen.

Eerst wanneer als voldoende vaststaande moet wor-
den aangenomen, dat de hoeveelheid aan te voeren
kolen niet belangrijk genoeg zal zijn en dat ook de
eventueel uit Twenthe te verschepen steenzouten of
andere daar uit te voeren massa-goederen niet zoo-
veel ruimte zullen vorderen, dat op het gebruik van
1000-tons-vaartuigen zal behooren te worden gere-
kend en dat ook de eventueel later daar te ontginnen
kolenlagen daarvoor nog geen voldoende aanleiding
geven, dan zal een scheepstype, kleiner dan 1000 ton,
kunnen worden aanbevolen en is men het daarover
eens, dan zullen de afmetingen, aan het kanaal en zijne
kunstwerken te geven, niet zijn te bepalen naar eenige
vaartuigen van een aan te nemen maximum laadver-
mogen, die eene minder gebruikelijke maat hebben,
maar naar de schepen, die in den regel voor het te
verwachten vervoer worden gebruikt.

Schepen toch van 2,40 M. diepgang bij de als maxi-
mum door de Commissie aangenomen lengte van 60

M. en breedte van 8 M. mogen als uitzonderingen worden beschouwd en men handelt meer commercieel door de kanaalfmetingen te bepalen naar de zeer veel voorkomende lange en breede schepen van geringen diepgang, dan naar diepgaande binnenvaartuigen van betrekkelijk geringe lengte en breedte en die tot de uitzonderingen behooren.

J. P. WIJTENHORST.

Groningen, Maart 1919.

AANTEKENINGEN.

Dividend-uitkeering op preferente aandelen. — Sinds de inwerkingtreding der wet op de dividend- en tantième-belasting 1917 zijn houders van preferente aandelen in eene ongunstige positie gekomen. Het karakter van deze waarden is halfslachtig; eensdeels hebben zij met aandelen gemeen, dat zij alleen uitkeering uit de winst kunnen ontvangen, anderdeels met obligatiën, dat zij eene regelmatige doch beperkte uitkeering genieten. In dezen tijd van duurder levensonderhoud en hoogere belastingen hebben velen in preferente aandelen belegd teneinde een hooger rendement van hun kapitaal te maken. De gunstige conjunctuur tijdens den oorlog bracht bovendien de voordeelen het sterkst naar voren. Men rekende op de uitkeering als op de rente eener obligatie.

De bovenaangehaalde wet haalt echter een leelijke streep door de rekening. De dividend-belasting toch heeft een zuiver zakelijk karakter gekregen. Bij de schriftelijke behandeling der stukken waren aanvankelijk de meeningen daarover verdeeld, maar ten slotte werd men het er over eens, dat de verdeling der winst bij naamlooze vennootschappen moet geschieden alsof er geene belasting was en dat eerst daarna de belasting aan de hand der uitdeelingen moet worden berekend. Het volgende voorbeeld werd gegeven:

Kapitaal der Naaml. Vennootschap f 1.000.000.

Winst „ 150.000.

Winstverdeling volgens statuten: eerst aandeelhouders 5 pCt., van de rest aandeelhouders 60 pCt., tantièmes 30 pCt. en reservefonds 10 pCt.

Dan ontvangen aandeelhouders eerst f 50.000 en van de rest f 60.000. Van de overwinst wordt dus niet eerst de dividend-belasting in mindering gebracht, teneinde aan aandeelhouders hun volle 5 pCt. te kunnen uitkeeren.

Bij preferente aandelen zal hetzelfde systeem gevolgd moeten worden en dus zullen de houders van 6 pCt. preferente aandelen niet meer dan circa 5½ pCt. kunnen ontvangen. En toch is dit nooit de bedoeling geweest.

Het karakter van waarden met vaste uitkeering, dat preferente aandelen met obligatiën gemeen hebben, brengt mede, dat de betaling van de dividend-belasting door de houders der preferente aandelen zelf als eene onbillijkheid gevoeld zal worden en dit ook inderdaad eenigermate is.

De Directie der Vereenigde Hollandsche Margarine-fabrieken heeft dan ook de uitkeeringen op de preferente aandelen ten volle gehandhaafd, al geeft zij toe, dat hierin eene bevoordeeling van de houders der waarden ligt.

Met belangstelling zal men de verslagen van andere maatschappijen afwachten, die eveneens preferente aandelen hebben uitgegeven.

L. H. v. L.

Stand der cultures en uitvoer gedurende het vierde kwartaal 1918 in Suriname. ¹⁾ — Gedurende de drie laatste maanden van 1918 was het vrij droog; de weersomstandigheden waren evenwel niet ongunstig voor den landbouw, daar er in December nu en dan regens vielen. De stand van het jonge riet was ongunstig en verbeterde in December minder dan op grond van de weersomstandigheden mocht worden verwacht. Door-

¹⁾ Zie pag. 37.

dat de grond tusschen 1 December 1917 en Augustus 1918 voortdurend nat is geweest heeft de beworteling van het riet geleden en herstelde het gewas zich dienvolgt na de eerste regens in December slechts zeer langzaam.

De stand van de cacao is over 't algemeen goed. Zoals zich liet aanzien werd zoo goed als geen napluk verkregen. De Liberiakoffie, welke van de droogte in het vorige kwartaal geleden had, heeft zich grootendeels weer hersteld. De regens in December waren onvoldoende voor den kleinen rijstooft, zoodat deze slechts van geringe beteekenis zal zijn.

De uitvoer der voornaamste producten over het 4e kwartaal van 1918 bedroeg in vergelijking met dien van 1917:

		4e kw. '18	4e kw. '17
Balata	K.G.	1.694.365	511.872
Cacao	„	57.031	101.115
Koffie	„	967	369,5
Mais	„	6.080	—
Suiker	„	2.972.286	1.989.539
Rum 50 %	L.	263.473	96.984
Huiden	K.G.	—	2.990,5
Hout	M ³ .	71	780
Letterhout	K.G.	355	21
Goud	Gram	178.203	215.805,4

Tengevolge van de tijdsomstandigheden ondervond de uitvoer der verschillende producten in 1918, zoolwel naar Nederland als naar de Vereenigde Staten, groote moeilijkheden.

Weekstaten van de Oostenrijksch-Hongaarsche Bank. Sedert enkele weken heeft de Oostenrijksch-Hongaarsche Bank de publicatie harer weekstaten hervat. Deze zijn mitsdien onder de hierachter volgende bankstaten opgenomen. In het nummer van 26 December 1917, blz. 972, werden enkele mededeelingen gedaan over het tijdvak tot December 1917. Deze zijn thans aangevuld over 1918. De hoofdstaten van de balans, welke hieronder volgen, toonen duidelijk aan in welke richting de ontwikkeling in dit laatste jaar is gegaan.

	23 Juli 1914	Uit. 1917	Uit. 1918
Activa o.a.			
Goud, munt en baren..	1.237.879	285.137	261.954
Goudwissels	60.000	60.000	23.818
Zilvermunt etc.	291.388	56.484	56.881
Kassenscheine Kriegs-			
darlehenskassen	—	107.217	446.581
Wisselportefeuille	767.830	2.822.043	2.883.186
Beleeningen	186.526	3.429.111	8.349.021
Schuld der Oost. Rege-			
ring	—	9.540.000	22.081.000
Schuld der Hong. Rege-			
ring	—	4.158.000	9.086.000
Kassenscheine voor rek.			
der Oost. Reg.....	—	—	4.718.039
Kassenscheine voor rek.			
der Hong. Reg.....	—	—	2.700.272
Passiva o.a.			
Bankbiljetten in omloop	2.159.759	18.439.695	35.588.603
Giroaldi en andere dag.			
opeisbare gelden ..	291.270	1.938.349	7.141.196
Kassenscheine in omloop	—	—	7.418.332

Organisaties voor den Exporthandel in de Vereenigde Staten. — Het Board of Trade Journal van 6 Maart 1919 geeft een overzicht van organisaties betreffende den exporthandel in de Vereenigde Staten. Na een meer algemeene inleiding worden eenige afzonderlijke organisaties behandeld, welke de bevordering van den exporthandel in het algemeen ten doel hebben, zoodat maatschappijen, welke daadwerkelijk deelnemen aan den exporthandel en corporaties, welke alleen betrekking hebben op een afzonderlijken tak van industrie, buiten beschouwing blijven.

Vijf maanden vóór het uitbreken van den oorlog werd te Washington de eerste National Foreign Trade Convention gehouden. Het besluit werd aldaar genomen tot oprichting van de National Foreign Trade

Council, welke zou voorgaan in de richting van meer samenwerking op het gebied van den buitenlandschen handel. Sindsdien kwam de Convention elk jaar bijeen.

De eerste oorlogsjaren brachten voor Amerika een geweldigen commercieelen opbloei. De export van fabrieken in de periode van 1 Augustus 1914 tot 1 Augustus 1918 was, wat de waarde betreft, evenveel als in de 17 jaar, aan den oorlog voorafgaande, terwijl de export van grondstoffen, niettegenstaande de hoogere prijzen, in waarde daalde. Deze daling in de waarde van den export is toe te schrijven aan de afnemings van den katoenexport.

Nieuwe, niet-officieele, lichamen werden geschapen voor de bevordering van den exporthandel. Organisaties, welke reeds voor dit doel bestonden, werden tot nieuwe activiteit aangewakkerd. Een groot aantal handelsgenootschappen werd opgericht, b.v. de French-American Constructive Corporation. De Webb Pomerene Bill, welke combinaties van ondernemingen voor den exporthandel sanctionneert, is, zooals men weet, wet geworden en de plannen voor belangrijke combinaties van producenten en fabriekanten van koper, staal, kolen, textiel-producten, enz., werden in daden omgezet.

Aan de hand van het genoemde artikel vermelden we eenige bijzonderheden — die geenszins aanspraak maken op volledigheid — van enkele particuliere lichamen, die ontstaan zijn voor het behoud en de uitbreiding van de vreemde afzetgebieden.

Zooals reeds vermeld is, werd op de eerste National Foreign Trade Convention in 1914 de National Foreign Trade Council opgericht, met de speciale medewerking van de American Manufacturers' Export Association, de American Asiatic Association en de Pan American Society. De Council, welke te New York gevestigd is, telt 75 leden, vertegenwoordigende de toonaangevende industrieele, commercieele, transport- en financieele belangen van het land. De functie van het lichaam is onderzoekend en adviseerend en het zoekt in samenwerking met andere organisaties een gezonde buitenlandsche handelspolitiek aan te moedigen. Door middel van comité's oefent de Council haar naspeurende werkzaamheden uit en publiceert van tijd tot tijd rapporten omtrent vraagstukken in den buitenlandschen handel verrijzende.

De National Association of Manufacturers heeft onder hare leden een groot aantal industrieele ondernemingen en was voor vele jaren toonaangevend voor de bespreking van industrieele vraagstukken. Van dit lichaam wordt in het artikel, waaraan wij deze opmerkingen ontleenen, vermeld zijn uitgesproken afkeer tegen vakverenigingen in welken vorm dan ook. De Association onderhoudt van de particuliere ondernemingen verreweg de grootste afdeling, gewijd aan den buitenlandschen handel, welke bij het uitbreken van den oorlog 2400 correspondenten in het buitenland telde.

Van de publicaties der Association kunnen genoemd worden het „Confidential Bulletin”, betreffende de overheidsmaatregelen op het gebied van den buitenlandschen handel en de „Special Foreign Trade Bulletins”, waaronder er verschenen, gewijd aan Rusland en Indië.

De American Manufacturers' Export Association werd gevormd in 1911, met het doel de Amerikaansche fabrikanten te assisteren in hun exporthandel, door hen met de buitenlandsche importeurs in directe relatie te brengen. De Association verricht haar werkzaamheden in nauwe verbinding met het Departement van Handel, de consuls en de Kamers van Koophandel in den vreemde. De organisatie verstrekt informaties aangaande credietwaardigheid en standing van buitenlandsche afnemers.

Een dergelijken voorlichtingsdienst organiseert ook de

krachtige Merchants Association of New York, welke een ledental van 5000 firma's heeft.

De Chamber of Commerce of the United States is in 1913 opgericht als een federatie van alle Kamers van Koophandel in de Unie. Steeds verder zich ontwikkelende, wijdde ze haar aandacht aan de vorming van gemeenschappelijke actie onder de kleinere handelsondernemingen. Haar werkplan is beoordeeld door middel van referendums, welke aan alle leden onderworpen zijn. Ofschoon de „Chamber of Commerce of the U. S.” tot nu toe nog geen belangrijke factor is geweest in de ontwikkeling van den buitenlandschen handel, in de toekomst zal dit waarschijnlijk veranderen. Sinds kort is de Chamber gekozen als de Amerikaansche vertegenwoordiger om met de Handelsbeurs te Buenos Aires de scheidspreek te leiden in commercieele geschillen, gerezen tusschen Amerikaansche en Argentijnsche kooplieden. In 1907 werd te Honolulu de Pan-Pacific Union georganiseerd, zij laat zich echter niet in de eerste plaats met den handel in en beweegt zich voornamelijk op propagandistisch gebied, door het mededoen aan stichtingen als: Pan-Pacific Clubs, Pan-Pacific Magazine, Pan-Pacific Commercial Museum, Pan-Pacific Commercial College. Evenmin richten zich rechtstreeks tot den export de Pan-American Union en de American Asiatic Association. Beide waren echter geïnteresseerd bij de stichting van de National Foreign Trade Council.

De bovengenoemde lichamen werken dus in de hand een direct contact tusschen fabrikant en verbruiker, resp. importeur in den vreemde; dat heeft wederom aanleiding gegeven aan de belanghebbende Amerikaansche importeurs in het buitenland en exporteurs in de Amerikaansche havenplaatsen, om zich te organiseren. Als zoodanig valt te noemen de American Exporters' and Importers' Association, die tegen de bedoelde directe relatie ageert.

Vrouwenarbeid in Engeland. — In een dezer dagen verschenen „White Paper” wordt een overzicht gegeven van de toeneming van den vrouwenarbeid in de Engelsche industrie gedurende den oorlog, alsmede van den omvang, waarin vrouwelijke werkkrachten de mannelijke hebben vervangen. De volgende tabel geeft een vergelijking tusschen den toestand onmiddellijk voor het uitbreken van den oorlog en dien van zes maanden vóór den wapenstilstand: Aantal vrouwen, werkzaam in Juli 1914 . . . 3.276.000 Toeneming tot April 1918 1.532.000 Daarvan direct ter vervanging van mannen 1.516.000 Verdeeld over de verschillende takken van het bedrijfsleven, krijgt men de volgende cijfers:

	Werkzaam in 1914	Vermeerdering tot April 1918	Daarvan ter vervanging van mannen
industrie	2.176.000	537.000	531.000
regeeringsbedrijven ..	2.000	197.000	187.000
gas, water en electric.*)	600	4.000	4.000
landbouw	80.000	9.000	40.000
transportwezen (spoorwegen)	17.000	78.000	79.500
tramwegen*)	1.200	18.000	17.000
financ. en bankwezen	9.500	63.000	59.500
winkelbedrijf	496.000	354.000	352.000
kantoren, apothek., etc.	50.500	57.000	22.500
hotels, schouwv., etc.	181.000	25.000	44.500
posterijen	60.000	59.500	64.000
burgerlijk bestuur ..	5.500	99.500	89.000
andere gem.diensten..	196.200	31.000	26.000
totaal	3.276.000	1.532.000	1.516.000

*) gemeente-exploitatie.

In April 1918 waren er 1.475.000 vrouwen werkzaam in de oorlogsindustrie en in regeeringsbedrijven; daarvan waren er 701.000 betrokken bij den aanmaak van munitie.

Het aantal vrouwen, dat in Juli 1914 permanent werkzaam was in den landbouw, bedroeg 80.000 en steeg in den loop van den oorlog tot 113.000 in Juli 1918. Vrouwelijke werkkrachten op het platteland vinden hoofdzakelijk emplooi in het melken, de zuivelbereiding en de veehouderij, in het tuinbouwbedrijf en in lichte werkzaamheden op de boerderij; vaak ook besturen zij de wagens (bij het mestrijden, hooien of oogsten) en in enkele gevallen ploegen zij zelfs of hoeden de schapen. In verschillende deelen des lands zijn scholen opgericht voor „tractor ploughing” — het ploegen met tractors in plaats van met paarden — en het werk, door de leden van het Women's National Land Army verricht op het gebied van ploegen, eggen, enz., wordt, ofschoon het niet zoo groot van omvang is, door de boeren hoogelijk gewaardeerd. Uit de rapporten, die uit alle deelen des lands omtrent den vrouwenarbeid in het landbouwbedrijf zijn ingekomen, blijkt, dat het door de vrouwen gepresteerde werk over het algemeen zeer goed is geweest.

In de verschillende winkels (lakenhandelaren, enz., kruideniers, bakkers en suikerbakkers, slaggers, vischverkoopers, melkboeren, handelaren in schrijfbehoeften, boekhandelaren, schoenen- en laarzenhandelaren en apothekers) vonden in Juli 1914 496.000 vrouwen emplooi. In April 1918 was dit cijfer met 354.000 gestegen, waardoor 352.000 mannen vrijkwamen.

Van de 50.500 vrouwen, die in Juli 1914 op particuliere kantoren — banken ter zijde gelaten —, hospitalen, enz., werkzaam waren, of een beroep hadden, waarvoor een hogere mate van geestelijke ontwikkeling noodig is, waren er 14.500 geëmployeerd op accountants-, architecten-, advocatenkantoren, enz., 33.000 in hospitalen, ziekenhuizen, enz. en 3000 in andere beroepen. Van de 33.000 vrouwen, die in Juli 1914 in ziekenhuizen werkzaam waren, waren er 27.000 aangesteld in particuliere ziekenhuizen; dit aantal is vrijwel stationnair gebleven, maar het aantal vrouwen in rijksklinieken en -hospitalen steeg van 700 in Juli 1914 tot 13.600 in Januari 1918, het aantal Roode Kruiszusters steeg in hetzelfde tijdsverloop van 5300 tot 28.600.

In Juli 1914 waren er slechts 1500 vrouwelijke geëmployeerden werkzaam op banken; in April 1918 bedroeg haar aantal 37.600. Vóór den oorlog waren er ruim 7000 vrouwen bij verzekeringsmaatschappijen in dienst; in 1918: 32.300. Het aantal vrouwen, dat bij gemeentelijke tramwegmaatschappijen dienst deed, is gedurende den oorlog van 1200 tot 18.800 gestegen; bij particuliere tramwegmaatschappijen steeg het aantal vrouwelijke geëmployeerden van 200 tot 5800 en bij omnibusdiensten van 300 tot 4300. Het aantal vrouwen, bij spoorwegmaatschappijen in dienst, is van 12.000 tot 65.000 gestegen.

De netto vermeerdering gedurende den oorlog van vrouwelijke geëmployeerden heeft ruim 1.200.000 werkkrachten bedragen.

OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN.

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

Mr. Dr. A. van Gijn, Het kapitaalbegrip; Mr. Dr. W. F. M. Schutte, De taak der spaarbanken in het belang der volkswelvaart; H. Ch. G. J. v. d. Mandere, De coöperatieve beweging in de verschillende landen.

The Journal of political Economy. — Chicago, Januari 1919.

W. Notz, Cartels during the war; Dudley Cates, Preliminary Survey of industrial reconstruction; H. A. Wooster, University schools of business and a new business ethics.

Journal des Economistes. — Parijs 15 Maart 1919.

Yves-Guyot, La ligue des nations; P. Cauboue, De l'amélioration des conditions matérielles de l'existence des troupes pendant la guerre 1914—1918; J. Lefort,

Revue de l'académie des sciences morales et politiques; G. de Nouvion, La situation économique et financière du Japon en 1917—1918; F. Jacq, L'accroissement du prix de la vie et l'avenir de la petite épargne; The Annalist, Cours moyens du „stock market” de New York; A. Raffalovich, La réglementation des émissions en Angleterre. Une fausse manoeuvre de la bureaucratie; Yves-Guyot, Le „Labour Unrest.”

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

A. Neymarck, Les chemineaux de l'épargne; G. Cadoux, L'oeuvre de la Croix-Rouge américaine en France; M. Bellom, Chronique des questions ouvrières et des assurances sur la vie.

Bank Archiv — Berlijn, 15 Februari 1919.

Dr. Fr. Terhalle, Zum Inflationsproblem der Uebergangswirtschaft; Dr. Rautenberg, Kosten und Finanzierung unserer Nahrungsmittelversorgung aus dem Auslande.

Weltwirtschaftliches Archiv. — Jena, 15 Februari 1919.

Dr. Fr. Eulenburg, Der innere Aufbau der deutschen Aussenwirtschaft; Dr. F. Schmidt, Die Wechselkurse und ihre Beherrschung während der Weltkriege und der Uebergangszeit; Dr. H. David, Das deutsche Auslandskapital und seine Wiederherstellung nach dem Kriege; Prof. Dr. E. Francke, Weltarbeitsrecht; Dr. G. Diercks, Neuere Literatur über Marokko; Dr. Chr. Meurer, Die Freiheit der Meere; Bij de „Chronik und Archivalien” o.a.: H. Willemsen, Zur Sicherung der Oel- und Fettversorgung Deutschlands während und nach der Kriegszeit; Dr. L. Feuchtwanger, Zur Beurteilung der Konzentrationsbewegung im englischen Bankwesen; Dr. S. Tschierschky, Die internationalen Kartelle und der Weltkrieg; Dr. S. Schilder, Die Gebiete der offenen Tür in den Jahren 1916 und 1917; Dr. Fr. Karl Mackh, Die prozessrechtliche Stellung der Deutschen in Italien während des Krieges; Dr. H. Wehberg, Aufenthaltbeschränkungen für Deutsche in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Weltwirtschaft. — Berlijn, Februari 1919.

H. Michelau, Der Nordseehäfenkanal Bramsche—Bremen—Hamburg; O. Jöhlinger, Auslanddeutschum und Weltwirtschaftskrieg; Prof. Dr. H. Grossmann, Weltwirtschaftliche Probleme der chemischen Industrie; Dr. E. Jenny, Die Deutschen im Wirtschaftsleben Russlands; P. Dohmen, Zur Lage der deutschen Kolonisten im ehemaligen Zarenreiche; Dr. P. Ostwald, Die politischen Grundlagen der Japanischen Weltmacht.

The Geographical Journal. — Londen, Januari 1919.

G. S. F. Napier, The road from Baghdad to Baku; L. Giles, Translations from the chinese World map of father Ricci; A. R. Hinks, German War maps and Survey, W. J. Harding King, El Wad Suf; E. Heawood, Mercator's Life and Labours.

Id. — Londen, Maart 1919.

J. Berry, Transylvania and its relations to Ancient Dacia and Modern Rumania; E. A. Reeves, A transformation of the magnetic dip chart; S. Chapman, On methods of representing the distribution of magnetic force over the Earth's surface; G. Taylor, The physiographic control of Australian exploration.

Technik und Wirtschaft. — Berlijn, Maart 1919.

A. Günther, Die Sozialversicherung und der Ausgleich von Rechten und Lasten in den Friedensverträgen; H. Kirchhoff, Die Neuordnung unseres Verkehrsens; C. Matschoss, Menschenwertung; Macco, Verstaatlichung der Industrie; O. Heijn, Geld, Währung, Valuta.

Svensk Export. — Stockholm, Januari en Februari 1919 bevat o.m.:

No. 1. Prof. Gustaf Cassel, Socialisering; Hj. Anderson-Tesch, handelsattaché in de V. S., Förenta Staternas Handelspolitik och Exportmöjligheter;

No. 2. Hj. Anderson-Tesch, Förenta Staternas Handelspolitik etc. (vervolg);

No. 3. Geen geteekende bijdragen.

No. 4. Prof. Gustaf Cassel, Vår utrikesrepresentation; Prof. Tor Jonson, Virkesprisen och vår export.

REGEERINGSMAATREGELEN OP HANDELSGEBIED.

Gebrek aan werk. Vele fabrikanten klagen, dat hun bedrijven met stilstand worden bedreigd, aangezien zelfs de geringste bestellingen geheel uitblijven, door de gevestigde verwachting, dat binnen afzienbaren tijd op alle gebied de prijzen zullen dalen. De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft in verband hiermede een circulaire tot de Commissarissen der Koningin in de provinciën gericht, waarin de meening wordt uitgesproken, dat de overheid in dezen behoort voor te gaan, om, zij het slechts door matige bestellingen, de industrie door dezen zwaren tijd heen te helpen.

Levensmiddelen voor Nederlanders in Duitschland. De nieuwe regeling, in ons vorig nummer vermeld, is nog niet in werking getreden, aangezien alle besprekingen daarvoor nog niet beëindigd zijn. Het ligt in de bedoeling normaalpakketten te doen inhouden 1 K.G. kaas, 2 K.G. boter, 1 K.G. inlandsch spek en 1 K.G. melkpoeder.

Liquidatie. De Minister van Landbouw heeft ingesteld een Rijkscommissie van Toezicht op de liquidatie van de vereenigingen, ingesteld tot regeling van de uitvoer en de distributie van bepaalde goederen.

Zomertijd. De vervroeging van den wettelijken tijd met één uur (Zomertijd) zal dit jaar gelden van 7 April tot 29 September.

Gas en electriciteit. Voor het komende tijdvak, ingaande 1 April, zal geen algemeene gas- en electriciteitsrantsoeneering worden vastgesteld. Aan de gasfabrieken en centrales zal door de Rijkskolendistributie worden meegedeeld, hoeveel kolen zij mogen verwerken.

Brood. Van beëindiging der broodrantsoeneering is vooralsnog geen sprake. Den gemeentebesturen wordt door den Minister verzocht streng te controleren, dat geen brood en beschuit zonder bons worden verkocht.

Met ingang van 14 April zal onder regeeringsbloem worden verstaan een mengsel van 47 K.G. Amerikaanse bloem, 8 K.G. aardappelmeel en 45 K.G. bloem, verkregen door uitmaling op 80 pCt. van een mengsel van 90 K.G. inlandsche tarwe en 10 K.G. gedroogde aardappelen.

De samenstelling van regeeringsmeel wordt dan 10 pCt. buitenlandsche tarwe, 50 pCt. inlandsche tarwe, 10 pCt. inlandsche rogge, 15 pCt. maïsmeel en 15 pCt. gedroogde aardappelen of poeder.

Met ingang van denzelfden datum is de inkooprij voor de gemeenten, ingevolge art. 3 der Distributiewet 1916, bepaald op f 44,70 voor regeeringsbloem en f 39,30 voor -meel, beide per 100 K.G.

Aardappelen. Het rantsoen aardappelen is verhoogd van 4 tot 5 K.G. per hoofd per week. Een prijs is vastgesteld, waartegen alle witvleezige zand- en veenaardappelen en de geelvleezige, die voor de consumptie niet meer in reserve behoeven te worden gehouden, zullen worden gevorderd. De maximuminkooprij voor aardappelen voor de gemeenten is met ingang van 25 Maart bepaald op f 920 per 10.000 K.G.

MAANDCIJFERS. POSTCHEQUE EN GIRODIENST.

	Januari		Februari	
	Aantal	Bedrag	Aantal	Bedrag
Aantal rekeninghouders op u ^o ...	13.991	—	14.470	—
Aantal rekeningen op u ^o	14.496	—	14.988	—
Stortingen.....	75.106	36.780.258	65.696	30.858.264
Overschrijvingen..	38.674	75.894.272	35.006	66.903.655
Afschrijvingen....	53.949	25.464.075	48.065	23.306.168
Totaal tegoed rekeninghouders op u ^o ..	—	49.217.904	—	57.985.269

GIRO-OMZET BIJ DE NEDERLANDSCHE BANK

	Februari 1919		Februari 1918	
	Posten	Bedrag	Posten	Bedrag
Voor rekeninghouders	19.048	f 1.009.281.873	18.496	f 603.051.824
waarvan door de H.-bank plaatselijk...	5.633	„ 627.196.203	3.521	„ 270.992.343
Ter voldoening van Rijksbelast.	800	„ 12.992.840	732	„ 5.151.093

GIRO-KANTOOR DER GEMEENTE AMSTERDAM.

	Januari 1919		Februari 1919	
	Posten	Bedrag	Posten	Bedrag
Ontvangen en betaald: in contanten.	151126	f 16.384.601	121877	f 14.479.495
door overschrijving ¹⁾ .	29330	„ 76.727.243	31318	„ 59.574.765
Particuliere rekeninghoud.	2916 ²⁾	„ 24.277.489	3332 ²⁾	„ 20.812.211
Saldo te goed part. rek. u ^o .	—	„ 3.292.474	—	„ 3.760.844

¹⁾ Inclusieve verrekeningen tusschen gemeentendiensten, zijnde p.l.m. f. 17.462.346,— per maand. ²⁾ Aantal.

PRODUCTIE DER KOLENMIJNEN. *)

(Ontleend aan „Maandschrift Centraal Bureau Statistiek”)

Naam van de Mijn	December		Januari	
	1918	1917	1919	1918
<i>Staatmijnen.</i>				
„Wilhelmina”....	42.485	47.094	48.484	49.718
„Emma”.....	49.196	49.338	53.150	53.368
„Hendrik”.....	21.545	—	25.146	8.077
Totaal....	113.226	96.432	126.780	111.163
<i>Particul. mijnen.*</i>				
Domaniale mijn..	42.886	40.924	43.621	41.902
Mijn Laura en Vereeniging.....	37.700	41.100	43.500	43.000
Oranje-Nassau mijnen.....	55.227	65.254	62.356	68.258
Mijn Willem Sophie.....	12.837	21.137	15.000	21.500
Totaal....	148.650	168.415	164.477	174.660
Totaal generaal	261.876	264.847	291.257	285.823

*) In tonnen.

Het „Maandschrift” teekent bij de cijfers aan: zoals uit deze cijfers blijkt, werd in Januari 1919 ruim 29.000 ton méér geproduceerd dan in de voorgaande maand en ruim 5.000 ton méér dan in Januari 1918. Echter bleef de productie nog ruim 41.000 ton beneden die van October 1918, in welke maand zij haar hoogtepunt had bereikt.

EMISSIES IN MAART 1919.

Provinc. en Gemeentelijke leeningen f	2.746.547,50
zijnde:	
Bussum f 100.000,— 4½ % obl. à 93¾ %.	
Deventer f 1.700.000,— 5 % obl. à 97¼ %.	
Opsterland f 33.000,— 5 % obl. à 98¼ %.	
Vlaardingen f 1.000.000,— 5 % obl. à 96¾ %.	
Bank- en Crediet-instellingen	970.000,—
zijnde:	
Mij. v. Gemeentecrediet f 1.000.000,— 5 % obl. à 97 %.	
Hypotheekbanken (Scheepsverband Maatschappijen)	500.000,—
zijnde:	
Mij. voor Schèepscrediet f 500.000,— 5½ % pandbr. à 100 %.	
Industriele Ondernemingen	3.510.000,—
zijnde:	
A. Hillen's Sigaren- en Tabaksfabriek f 750.000,— aand. à 110 %.	
Kon. Utr. Fabriek van Juweelen, Zilverwerken en Penningen van C. J. Beeger f 700.000,— 6 % obl. à 100 %.	
Fabriek van Electr. Apparaten v/h. F. Hazemeijer & Co. f 100.000,— aand. à 105 %, f 200.000,— 6 % cum. pref. winstd. aand. à 100 %.	
N.V. Ned. Staalgieterij v/h. J. M. de Muinck Keizer f 1.400.000,— aand. à 120 %.	
Cultuurondernemingen, Handelsverenigingen en Handelsvenn.	1.028.000,—
zijnde:	
Rotterdam—Tapanoeli Cultuur-Mij. f 500.000,— aand. à 115 %.	
Coöp. Groothandelsver. „De Handelskamer” f 250.000,— 6 % hyp. obl. à 100 %.	
Stroofoedenv. te Soerabaja f 140.000,— aand. à 145 %.	
Scheepvaart-Maatschappijen	16.350.000,—
zijnde:	
N.V. Gem. Eigendom van Aand. Holl.-Amerika-Lijn f 5.000.000,— aand. à 327 %.	
Thee-Ondernemingen	500.000,—
zijnde:	
Banjoewangi Thee- en Rubber-Cultuur-Mij. f 500.000,— 6 % cum. pref. winstd. aand. à 100 %.	
Diversen	300.000,—
zijnde:	
Ver. „Hendrick de Keyser” tot behoud van archit. of hist. belangrijke oude gebouwen f 300.000,— 5 % obl. à 100 %.	
Spoorwegleeningen	9.725.000,—
zijnde:	
Holl. IJz. Spoorw.-Mij. f 10.000.000,— 5 % obl. à 97¼ %.	
Totaal f	35.629.547,50
Totaal der emissies in Januari .. f	351.300.909,—
Februari .. „	32.726.200,—
Maart „	35.629.547,50
Algemeen Totaal	f 419.656.656,50
Bovendien:	
f 45.140.000,— 3/m. Schatkistpromessen a f	990,10
„ 16.560.000,— 6/m. „ „	979,60
„ 18.126.000,— 4½ % Schatkistbiljetten „ „	1002,75

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

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

GELDKOERSEN.

BANKDISCONTOS.

	29 Maart 1919	20 Juli 1914
Ned. (Disc. Wissels. 4½ sedert 1 Juli '15	4½	3½ sedert 23 Mrt. '14
Bank) Bel. Binn. Eff. 4½ „ 1 „ '15	4½	4 „ 23 „ '14
Vrsch. in R.C. 5½ „ 19 Aug. '14	5½	5 „ 23 „ '14
Bank van Engeland 5 „ 5 Apr. '17	5	3 „ 29 Jan. '14
Duitsche Rijksbank 5 „ 23 Dec. '14	5	4 „ 29 Jan. '14
Bank van Frankrijk 5 „ 21 Aug. '14	5	3½ „ 5 Febr. '14
Oostenr. Hong. Bk. 5 „ 12 Apr. '15	5	4 „ 12 Mrt. '14
Nat. Bank v. Denem. 5½ „ 4 Jan. '19	5½	5 „ 6 Febr. '14
Zweedsche Rijksbk. 7 „ 20 Mrt. '18	7	4½ „ 6 „ '14
Bank v. Noorwegen 6 „ 13 Dec. '17	6	4½ „ 11 „ '14
Zwitserse Nat. Bk. 5½ „ 3 Oct. '18	5½	3½ „ 19 „ '14
Belgische Nat. Bk. 5 „ 6 Febr. '19	5	4 „ 30 Jan. '14
Bank van Spanje .. 4 „ 22 Mrt. '17	4	4½ „ 24 Sept. '03
Bank van Italië .. 5 „ 10 Jan. '18	5	5 „ 9 Mei '14
Feder. Res. Bk. N.Y. 3½-4½	—	—
Javasche Bank 3½ „ 1 Aug. '09	3½	3½ „ 1 Aug. '09

OPEN MARKT.

Data	Amsterdam		Londen	Berlijn	Parijs	N. York
	Part. disconto	Prolongatie	Part. disconto	Part. disconto	Part. disc.	Call. money
29 Mrt. '19	3¾-4¾	4	3¾/32	4-5/8	—	5¾-6 ²)
24-29 M. '19	4¼-5¾ ¹)	4-½	3¾-1½	4-5/8	—	5-6
17-22 M. '19	3½-5/8	4-½	3½-5/8	4-5/8	—	3¾-6
10-15 M. '19	3¼-1½	4-½	3½-1½	4-5/8	—	4½-5
25-28 M. '18	3-¼	4¾-5	3¼/32	4-5/8	—	5½-6
26-31 M. '17	1½-7/8	2¼-1½	4¾-3/8	4-5/8	—	2-½
20-24 Juli '14	3½-5/16	2¼-3/4	2¼-3/4	2½-1/2	2¾	1¾-2½

¹) Het particulier disconto der gemeentewissels was in de afgelopen week ½-¾ pCt. hooger. ²) Noteering van 28 Maart.

WISSELKOERSEN.

WISSELMARKT.

De wisselmarkt was de afgelopen week dooreengenomen flauw gestemd. De pondenkoers daalde om de bekende reden van 11.71 tot 11.45, was daarop iets vaster door vraag uit Zwitserland, hoogste punt ca. 11.57, maar sloot weder flauw op 11.49. Parijs was doorlopend sterk aangeboden 43.15-41.75. Ook België was flauw 41.10-40.—, terwijl heden een verdere daling tot 39.— plaats vond.

Dollars waren aanvankelijk weder sterk gezocht op 2.50 a 2.51. Daarna kwam er sterk aanbod, enkele miljoenen dollars, waardoor de koers tot 2.48 terugliep. De laatste dagen was de vraag echter weder overwegend, zoodat de week weder op het hoogste punt sloot.

Van de centrale wissels was Weenen weder flauw, teruglopend tot ca. 9.75, daarentegen konden markten zich goed handhaven; bijna de geheele week ongeveer 22.50, bij flinken handel.

Van de neutrale wissels was Zwitserland prijshoudend; Skandinavië echter sterk aangeboden, zoodat Denemarken weder op een van de laagste noteeringen gedurende den oorlog kwam, ca. 62.60 en Christiania eveneens weder belangrijk onder den normalen koers daalde, ca. 64.—.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	Londen ¹)	Parijs ²)	Berlijn ³)	Weenen ⁴)	België ¹)	New York ¹)
24 Mrt. 1919..	11.65	43.10	22.25	10.20	41.10	2.50 ¼
25 „ 1919..	11.55	42.95	22.25	10.30	41.—	2.49 ½
26 „ 1919..	11.53½	42.90	22.75	10.45	40.50	2.48 ½
27 „ 1919..	11.45	42.50	22.40	10.15	40.30	2.48 ¾
28 „ 1919..	11.50½	41.90	22.50	9.87½	40.35	2.50 ¼
29 „ 1919..	11.49	41.75	22.50	9.75	40.—	2.50 ½
Laagste d. w. ¹)	11.44	41.65	21.80	9.50	39.90	2.48 ¾
Hoogste „ „ ¹)	11.71	43.55	23.25	11.50	41.30	2.51 ¼
22 Mrt. 1919..	11.73	43.65	23.60	11.52½	41.22½	2.50 ½
15 „ 1919..	11.61	44.40	26.10	12.35	41.90	2.43 ½
Muntpariteit..	12.10½	48.—	59.26	60.41	48.—	2.48 ¾

¹) Noteering te Amsterdam. ²) Particuliere opgave.

Data	Disconto's		Beleeningen	Beschikbaar Metaal-saldo	Dekking-percentage
	Totaal	Hiervan Schatkist-promessen rechtstreeks			
29 Mrt. 1919	119.690	87.000	195.746	459.997	62
22 " 1919	113.894	82.000	190.530	464.262	63
15 " 1919	110.373	79.000	193.785	468.132	63
8 " 1919	101.841	65.000	189.577	470.053	64
1 " 1919	104.205	65.000	208.894	467.313	63
22 Febr. 1919	92.519	50.000	182.230	472.793	64
15 " 1919	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
30 Mrt. 1918	19.165	—	115.737	538.809	77
31 Mrt. 1917	77.537	60.000	86.848	431.495	72
25 Juli 1914	67.947	14.300	61.686	43.521 ¹⁾	54

¹⁾ Op de basis van $\frac{2}{5}$ metaaldekking.

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

	22 Maart 1919	29 Maart 1919
Aan schatkistpromessen... waarvan rechtstreeks bij de Ned. Bank geplaatst	f 302.820.000,—	f 307.820.000,—
Aan schatkistbiljetten ..	„ 82.000.000,—	„ 87.000.000,—
Aan zilverbons ..	„ 135.788.000,—	„ 135.788.000,—
Aan zilverbons ..	„ 58.624.800,—	„ 57.470.900,50

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
22 Mrt. 1919.....	***	***	332.300	
15 " 1919.....	***	***	334.300	
8 " 1919.....	***	***	331.000	
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
23 Mrt. 1918.....	90.043	20.434	173.360	65.794
24 Mrt. 1917.....	72.029	23.060	153.709	37.324
25 Juli 1914.....	22.057	31.907	110.172	12.634

Data	Disconto's	Wissels, buiten N.-Ind. betaalbaar	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Beschikbaar metaal-saldo	Dekking-percentage
22 Mrt. 1919		210.700		***	70.300	***
15 " 1919		214.400		***	68.100	***
8 " 1919		209.600		***	69.100	***
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
23 Mrt. 1918	8.692	33.234	67.261	25.373	62.907	46
24 Mrt. 1917	6.560	38.137	48.161	6.532	57.436	50
25 Juli 1914	7.259	6.395	47.934	2.228	4.842 ¹⁾	44

¹⁾ Sluitpost der activa. ²⁾ Op de basis van $\frac{2}{5}$ metaaldekking.

SURINAAMSCH-BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opschb. schulden	Disconto's	Div. rekeningen ¹⁾
25 Jan. 1919 ..	920	1.654 ²⁾	1.339	1.302	295
18 " 1919 ..	913	1.751 ³⁾	1.244	1.295	372
11 " 1919 ..	1.068	1.722 ⁴⁾	1.307	1.319	116
4 " 1919 ..	1.062	1.770 ⁵⁾	1.282	1.322	98
26 Jan. 1918 ..	631	1.157	1.043	1.090	429
27 Jan. 1917 ..	716	1.021	1.020	971	423
25 Juli 1914 ..	645	1.100	560	735	396

¹⁾ Sluitpost der activa. ²⁾ Hiervan zilverbons 261 dz. gld. ³⁾ idem 270 dz. gld. ⁴⁾ idem 275 dz. gld. ⁵⁾ idem 283 dz. gld.

BUITENLANDSCHE BANKSTATEN.

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

BANK VAN ENGELAND.

Voornaamste posten, onder bijvoeging der Currency Notes, in duizenden pond sterling.

Data	Metaal	Circulatie	Currency Notes.		
			Bedrag	Goudd.	Gov. Sec.
26 Mrt. 1919	84.252	73.649	328.064	28.500	308.577
19 " 1919	83.415	72.208	324.195	28.500	304.612
12 " 1919	82.435	71.409	321.140	28.500	301.651
5 " 1919	81.251	71.092	318.155	28.500	299.234
27 Mrt. 1918	60.611	47.817	228.149	28.500	202.855
28 Mrt. 1917	54.009	38.289	144.587	28.500	110.668
22 Juli 1914	40.164	29.317	—	—	—

Data	Gov. Sec.	Other Sec.	Public Depos.	Other Depos.	Reserve	Dekking-percentage ¹⁾
26 Mrt. '19	56.993	79.452	25.623	121.760	29.053	19.71
19 " '19	56.650	80.845	27.212	121.835	29.657	19.90
12 " '19	55.271	83.584	24.355	125.875	29.476	19.62
5 " '19	59.197	84.734	25.702	128.732	28.609	18,52
27 Mrt. '18	55.951	112.356	43.843	137.549	31.244	17,22
28 Mrt. '17	24.003	139.610	49.945	129.647	34.170	19,02
22 Juli '14	11.005	33.633	13.735	42.185	29.297	52 $\frac{1}{2}$

¹⁾ Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

DUITSCH-BANK.

Voornaamste posten, onder bijvoeging der Darlehens-kassenscheine, in duizenden Mark.

Data	Metaal	Daarvan Goud	Kassenscheine	Circulatie	Dekking-percentage
22 Mrt. 1919	2.209.070	2.188.305	6.108.966	24.502.095	34
15 " 1919	2.260.573	2.239.818	5.947.575	24.351.199	34
7 " 1919	2.265.297	2.244.324	6.018.523	24.247.989	34
28 Febr. 1919	2.266.494	2.245.714	5.932.354	24.102.823	34
23 Mrt. 1918	2.526.110	2.408.381	1.349.443	11.399.211	34
23 Mrt. 1917	2.545.750	2.529.838	347.793	8.224.825	35
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. Cr.	Darlehenskassenscheine	
			Totaal uitgegeven	In kas bij de Reichsbank
22 Mrt. 1919	27.584.093	11.967.850	16.855.600	6.099.300
15 " 1919	28.525.552	13.061.506	16.697.100	5.938.400
7 " 1919	26.515.297	10.899.434	16.738.100	6.009.900
28 Febr. 1919	28.982.397	11.830.636	16.599.700	5.924.000
23 Mrt. 1918	13.469.103	7.129.206	8.093.400	1.336.300
23 Mrt. 1917	9.258.114	4.503.535	3.983.100	333.000
23 Juli 1914	750.892	943.964	—	—

OOSTENRIJKSCH-HONGAARSCH-BANK.

Voornaamste posten in duizenden Kronen.

Data	Metaal en goud-wissels	Disc. en beleeningen	Bijzondere schuld van Oostenrijk en Hongarije	Bankbiljetten	Rek. Cr. saldi
7 Mrt. '19	335.066	12.135.687	32.681.000	37.143.502	7.905.895
28 Febr. '19	336.165	12.127.358	32.408.000	37.569.605	7.216.860
22 " '19	338.666	12.093.332	32.408.000	37.716.494	7.072.331
15 " '19	337.857	12.055.768	32.112.000	37.572.175	6.909.733
7 " '19	338.951	12.067.954	31.862.000	37.108.985	7.134.004
23 Juli '14	1.589.267	954.356	—	2.159.759	291.270

¹⁾ waarvan 262.032 goud, 16.185 buitenlandse goudwissels en 56.849 munt- en muntmateriaal zilver.

BANK VAN FRANKRIJK.

Voornaamste posten in duizenden francs.

Data	Goud	Waarvan in het Buitenland	Zilver	Te goed in het Buitenland	Buit.gew. voorsch. a/d. Staat
27 Mrt. '19	5.542.691	1.978.308	313.012	753.079	21.600.000
20 " '19	5.540.016	1.978.308	314.197	747.716	21.350.000
13 " '19	5.537.954	1.978.308	314.309	743.570	21.200.000
6 " '19	5.537.264	1.978.308	314.155	777.348	20.900.000
28 Mrt. '18	5.373.546	2.037.108	255.425	1.139.495	14.000.000
29 Mrt. '17	5.200.096	1.947.672	263.383	796.963	9.500.000
23 Juli '14	4.104.390	—	639.620	—	—

Data als boven	Wissels	Uitge- stelde Wissels	Beleen- ning	Bankbil- jetten	Rek. Cr. Particulieren	Rek. Cr. Staat
	1.000.447	953.990	1.215.386	33.371.661	3.012.706	—
	1.029.401	963.942	1.217.596	33.262.284	2.768.866	110.043
	1.043.647	970.532	1.200.026	33.234.006	2.715.129	67.480
	1.024.973	976.755	1.211.967	33.091.895	2.570.827	77.199
	1.328.218	1.105.289	1.102.857	25.179.328	2.808.557	47.275
	522.546	1.270.769	1.197.449	18.459.831	2.540.637	173.699
	1.541.080	—	769.400	5.911.910	942.570	400.590

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE BELGIQUE. 1)

Voornaamste posten in duizenden francs.

Data	Metaal incl. buitenl. saldi	Beleen. van buitenl. vorder.	Beleen. van prom. d. provinc.	Binn. wissels en beleen.	Circu- latie	Rek. Cr. 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	Waar- van in het buiten- land	Zilver etc.	F.R. Notes in circu- latie
14 Febr. '19	2.119.347	1.328.476	5.829	65.971	2.468.388
7 " '19	2.108.183	1.334.699	5.829	67.431	2.454.165
31 Jan. '19	2.112.106	1.344.676	5.828	67.540	2.450.729
24 " '19	2.101.317	1.344.099	5.828	67.070	2.466.556
15 Febr. '18	1.758.542	872.698	52.500	60.194	1.281.045
16 Febr. '17	789.662	299.074	—	7.609	291.839

Data	Wissels	Totaal Deposito's	Waar- van Kapitaal	Algem. Dek- kings- percen- tage 1)	Percent. Goud- dekking circu- latie
14 Febr. '19	2.111.969	2.446.127	81.211	54,0	53,3
7 " '19	1.977.103	2.239.022	81.061	53,8	53,1
31 Jan. '19	1.882.421	2.350.911	80.913	53,7	52,9
24 " '19	2.046.572	2.396.124	80.820	53,6	52,7
15 Febr. '18	789.179	1.777.961	73.229	63,1	68,1
16 Febr. '17	145.607	820.660	55.773	73,4	102,4

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
7 Febr. '19	770	13.670.641	1.225.219	11.985.328	1.616.452
31 Jan. '19	771	13.830.442	1.307.421	12.256.613	1.610.581
24 " '19	768	13.799.204	1.275.502	12.070.774	1.587.086
17 " '19	765	13.863.284	1.298.009	12.333.978	1.603.005
8 Febr. '18	670	11.443.117	1.208.992	10.937.616	1.358.737

EFFECTENBEURZEN.

Amsterdam, 29 Maart 1919.

De internationale beurzen zijn deze week opgeschrikt door twee gebeurtenissen, die in haar gevolgen van zeer verstrekkenden aard kunnen worden. In de eerste plaats de revolutie in Hongarije. Oorspronkelijk schijnt deze beweging haar ontstaan te danken te hebben aan de eischen der Entente betreffende de grenslijnen der republiek, doch onder den druk der buitengewoon ongunstige verhoudingen op het gebied der voedselvoorziening en den invloed ondergaande van de propaganda der Bolsjewiki in het aangrenzende Rusland, is de „nationale” omwenteling omgeslagen in een „sociale”, die thans reeds haren invloed op het gansche ingewikkelde stelsel der samenleving doet gevoelen.

Onmiddellijk zijn de nieuwe machthebbers overgegaan tot nationalisatie van de daarvoor in aanmerking komende bedrijven, benevens, naar het Russische voorbeeld, van woonhuizen van particulieren. Bovendien is beslag gelegd op bank-saldi, op den inhoud van safe's, enz., zoodat de gansche situatie een weerspiegeling lijkt van de toestanden, die in het voormalige Tsarenrijk reeds jaar en dag overheerschend zijn. Een uitzondering moet hier naar voren worden gebracht en wel een uiterst gewichtige: de voorloopige Regeering van Hongarije heeft verklaard, dat de buitenlandsche schulden niet, zooals in Rusland, geannuleerd zullen worden. Ongetwijfeld valt af te wachten, in welke richting de ontwikkeling der gebeurtenissen de financiën van het land zal drijven en ook in welke verhouding de republiek tot de omringende volken zal komen te staan, zoodat met de belofte van instandhouden der buitenlandsche schulden de onrust niet geheel uitgeschakeld kan worden geacht. Toch mag het een bewijs worden genoemd voor de innerlijk totaal met Rusland verschillende constellatie, dat het voornemen tot annuleering a priori wordt uitgeschakeld.

De Hongaarsche omwenteling heeft uit den aard der zaak een geweldige beroering op de internationale, doch vooral op de Weensche en Berlijnsche beurzen te voorschijn geroepen. Hoewel de revolutie, bij het westwaarts rukken, de meest grimmige „Begleit-Erscheinungen” wel laat vallen, is toch de beweging op zichzelf schrikbaar genoeg om in de eerste plaats de zoo uiterst gevoelige beurs scherp te doen reageeren. Te Weenen was het aanbod wel niet al te dringend en de beurshandel kon zich in alle kalnte voltrekken, doch het absolute gebrek aan vraag had tengevolge, dat de koersen van alle fondsen, zonder een enkele uitzondering, met tientallen procenten daalden. De vrees voor gebeurtenissen, als in Hongarije, is te Weenen uiterst levendig geworden, te meer, waar de Regeering een zeer tegemoetkomende houding tegenover Budapest heeft aangenomen en zij, bij monde van Adler, zelfs heeft verklaard, zich te hebben voorbereid op alle eventualiteiten. In goed ingelichte kringen beschouwt men deze uitlating wel als ééne van tactischen oorsprong (teneinde de leiding der beweging te kunnen aanvaarden, indien deze met elementaire kracht doorbreekt) doch de algemeene gezindheid van het Rijksbestuur doet een voortschrijden der bolsjewistische of half-bolsjewistische ontwikkeling toch geenszins tot de onmogelijkheden behooren.

Ook de reeds thans genomen maatregelen in Duitsch-Oostenrijk hebben de beurs tot groote voorzichtigheid aangemaand. De particuliere beschikking over de safes is den huurders ontnomen geworden; alle depôts van waarde-papieren (waaronder ook verzekeringspolissen vallen, met uitzondering echter van schade- en ongevallen-verzekeringen) zijn verzegeld, tot de afstempeling dezer waarden plaats heeft gehad. Deze maatregelen beoogen een volkomen inventarisatie van het roerend bezit, teneinde belastingontduiking zoo streng mogelijk te kunnen tegengaan.

Voor de beurs te Berlijn kwam, naast de invloeden, van de Hongaarsche revolutie uitgaande, nog het ultimatum der Entente betreffende het doortrekken van Poolsche troepen door Dantzig, de toch al reeds gedrukte stemming verergeren. Althans in den beginne, toen de eischen der Entente ook werkelijk als een ultimatum werden opgevat. Later echter is gebleken, dat de geassocieerden wel tot onderhandelen bereid zijn; op 3 April nl. heeft Maarschalk Foch een persoonlijke conferentie met Staatssecretaris Erzberger, waar de onderdeelen van den doortocht besproken zullen worden. Door dit besluit is veel van het harde, dat oorspronkelijk in de eischen der Entente werd gezien, uit den weg geruimd, al ziet men in Duitschland niet over het hoofd, dat zeer belangrijke concessies in dit opzicht toegestaan zullen moeten worden. Ook de verlangens van Frankrijk met betrekking tot het Saargebied vervullen de

gemoederen met onrust. In dit verband behoeft het geen verwondering te wekken, dat de beurs overwegend flauw gestemd is gebleven. Alleen scheepvaartwaarden konden de belangstelling in vrij groote mate tot zich trekken; koopers zijn, naar men vermeent te weten, Hamburger en Bremer reederijenkringen, die op een spoedige teruggave van de handelsvloot rekenen.

De oorlogsleening is nog in voortdurend gedrukte tendens. Voorbijgaand konden de koersen eenige verbetering ondergaan op berichten, uit Zwitserland afkomstig, dat de Entente het plan zou hebben opgevat de internationale waarde van de Markvaluta met een dertigtal procenten te verhoogen, zoodat derhalve de Mark in het internationale verkeer een gedwongen koers zou verkrijgen. Hoe sensationeel dit bericht ook was en hoe weinig geloof er over het geheel aan werd gehecht, toch was het voldoende, om een enigszins betere stemming te voorschijn te roepen. Toen echter eenige bevestiging uitbleef en men, na informatie in bank- en bankierskringen vernam, dat hier niets van dergelijke plannen bekend was, verzwakte de invloed van dit bericht, te meer, waar het neutrale buitenland eerder afbrokkende koersen voor de Markvaluta te aanschouwen gaf.

De requireering van in buitenlandsche valuta genoteerde fondsen zal thans binnen zeer korten tijd ter hand worden genomen. Naar men weet, komen in aanmerking alle dergelijke papieren, met uitzondering van Oostenrijksche, Hongaarsche, Bulgaarsche, Turksche en Russische. De fondsen zullen in de eerste plaats moeten dienen tot gedeeltelijke afbetaling van de door Duitschland te verkrijgen levensmiddelen. Het ligt in de bedoeling den houders dadelijk bij requireering een a compto-betaling te verstrekken, terwijl het saldo zal worden verrekend, nadat de Deutsche Regeering zelf volledig op de hoogte van de definitieve opbrengst zal zijn gebracht. Hoewel op deze wijze de houders, resp. koopers, het belegde kapitaal wellicht voor zeer langen tijd disponibel moeten stellen, bestond in de achter ons liggende berichtperiode toch vrij goede belangstelling voor exotische waarden, wijl de Berlijnsche koersen ook thans nog, na de jongste scherpe koersverheffingen, zeer belangrijk onder pariteit genoteerd staan.

De markt te Londen was aanvankelijk onder den gunstigen indruk van de bevredigende regeling betreffende het arbeidersconflict in de mijn-, transport- en spoorwegbedrijven, doch werd reeds spoedig medegesleept door de berichten uit Hongarije. Toch was de tendens hier geenszins sterk ongeanimeerd te noemen, hetgeen echter ook toe te schrijven is aan den geringen omvang, dien de zaken hebben aangenomen. Hetzelfde kan van de markt te Parijs worden gezegd.

De beurs te New York heeft over het geheel een groote levendigheid te aanschouwen gegeven, met een overwegend vaste stemming. Voor een groot deel is dit toe te schrijven aan de verbetering van de Amerikaansche dollarvaluta, nu de loop hiervan is losgekoppeld van de bewegingen van het pond sterling en den franc; de hoop is levendig geworden in de Vereenigde Staten, dat New York ten slotte toch nog het centrum van den geldhandel zal kunnen worden. Weliswaar moet ook thans nog worden gewaakt tegen een al te sterke depreciatie van de Engelsche en Fransche valuta's, wijl deze dan als rem zoude werken ten aanzien van Amerikaansche exporten, doch zelfs met dit principe voor oogen acht men het in Amerika niet onmogelijk een overwegenden invloed op den geldhandel en de financieele verhoudingen der wereld te verkrijgen. Vooral acht men het van belang, dat van Engelsche zijde wellicht zal worden overgegaan, als eerste steun voor de valuta, tot het verkoopen van thans in Engelsch bezit zijnde aandelen van buitenlandsche en koloniale ondernemingen, waardoor de Vereenigde Staten, alleen reeds door dit aandelenbezit, een gewichtige stem in het kapittel der wereldbeheersching zouden verkrijgen, zonder nog de inkomsten te rekenen, die uit hoofde van dit aandelenbezit naar New York zouden vloeien.

Behalve deze meer algemeene factoren hebben bijzondere oorzaken medegewerkt tot de vaste houding van de beurs te Wallstreet. Waar de staalprijsen thans verlaagd zijn komen de orders op staalproducten in grooter getale bij de fabrieken binnen, waardoor meer werkgelegenheid wordt verschaft en grooter winsten in het vooruitzicht worden gesteld. Bovendien spreekt men in verschillende kringen van het uitkeeren, uit de oorlogswinsten, van eventueel achterstallige dividenden, zoodat de in aanmerking komende fondsen hierdoor een flink stimulans konden verkrijgen. Voorts houdt men rekening met de eerstkomende nieuwe leening, aan het welslagen waarvan een gedeprimeerde marktpositie ongetwijfeld niet ten goede zou komen.

Tenzelfzamen heeft het gebeuren te Hongarije een diepen en verontrustenden invloed gehad. Weliswaar op kleiner schaal, doch in principe gelijk, zag men ter beurze hetzelfde gebeuren als in de gedenkwaardige en roerige dagen van de eerste helft van November 1918 zich heeft afgespeeld. Als symptoom voor het ernstig gehalte der koersreactie moet hier de teruggang in den prijs der inheemsche staatsobligaties worden genoemd. Het was derhalve niet slechts de speculatie, die zich van de h.i. gevaarlijke fondsen onttreed, doch de vrees school ook in de kringen der beleggers, die het schrikbeeld van een gesocialiseerde samenleving thans reeds in het verschiet zagen naderen. Tot op dit oogenblik hebben onze *staatsfondsen* zich van den schok niet kunnen herstellen, al is een zeer kleine verbetering ingetreden.

Van de buitenlandsche soorten waren speciaal Russische staatspapieren flauw gestemd; nu de regeering der bolsjewiki een oogenschijnlijk sterken steun heeft verkregen door de daden der tegenwoordige machthebbers in Hongarije, vrees men algemeen, dat het voortdurend moeilijker zal vallen deze mannen der excessen te overmeesteren of hen te dwingen een mildere politiek ten aanzien van het buitenlandsch kapitaal toe te passen. Toch is in de laatste dagen weder een iets grootere vraag ontstaan, tengevolge van de berichten, dat de Entente de legers, welke de bolsjewiki bestrijden, ruim met levensmiddelen en munitie zal blijven voorzien, zoodat ten slotte toch nog de mogelijkheid van een overwinning op de uiterste groepen binnen de grenzen der mogelijkheid blijft.

	25 Mrt.	28 Mrt.	31 Mrt.	Rijzing of daling.
4 1/2 % Ned. W. Sch. 1916	89	87 1/4	86 1/2	- 2 1/2
4 % " " " 1916	81 1/2	81	79	- 2 1/2
3 1/2 % " " "	70	69 1/2	69 1/2	- 1/2
3 % " " "	63	62	61 7/8	- 1 1/8
2 1/2 % Cert. N. W. S.	53	51 3/4	50 3/4	- 2 1/4
5 % Oost-Indië 1915	92 3/8	92 3/8	92 3/4	+ 1/8
4 % Hongarije Goud	32 1/4	28 1/8	28 1/8	- 4 1/8
4 % Oostenr. Kronenrente	26 1/2	24 3/8	23 3/8	- 3 1/8
5 % Rusland 1906	34	34 5/16	34 1/2	+ 1/2
4 1/2 % Iwongorod Dombr...	28 3/8	22	22	- 6 3/8
4 % Rusland Cons. 1880	21	22	23 7/16	+ 2 7/16
4 % Rusl. bij Hope & Co.	24 1/2	24 1/4	24 1/16	- 7/16
4 % Servië 1895	51	50	48	- 3
4 1/2 % China Goud 1898 ..	69 7/8	69 7/8	69 7/8	
4 % Japan 1899	69	69	69	
4 % Argentinië Buitentl..	64 3/8	64 3/8		
5 % Brazilië 1895	73 7/8	73 7/8	73 7/8	
5 % " 1913	70 1/2	69	69	- 1 1/2

Van de locale markten hebben *petroleumwaarden* wel het meest van de reactie te lijden gehad. Vooral aandelen Koninklijke Petroleum-Maatschappij, waarin juist, gedurende de voorafgaande weken, een scherpe rijzing had plaats gevonden, moesten het ontgelden. Toch is gebleken, hoe uiterst krachtig de marktpositie in het algemeen, doch vooral ook in dit fonds, is geweest. Hoewel het aanbod in sommige gevallen buitengewoon dringend moest worden genoemd, werd het materiaal grif opgenomen, weliswaar met vrij aanzienlijke koersreacties gepaard gaande, doch geenszins in die mate, welke ten opzichte van een fonds met zulk een hooge notering en met zulk een snelle rijzing binnen zeer kort tijdsverloop verwacht had mogen worden, althans bij een enigszins zwakke situatie. En, zoodra de vraag dan ook wederom naar voren trad, was men dadelijk weder bereid het fonds op te nemen, zoodat per saldo de verliezen in aandelen Koninklijke tot een dertigtal procenten beperkt bleven. Sterk heeft ook hiertoe bijgedragen het feit, dat buitenlandsche koopers intusschen hun orders niet hebben ingetrokken, al kwamen nieuwe opdrachten in veel geringer mate binnen.

In verhouding hebben aandelen Geconsolideerde veel sterker van de daling te lijden gehad, doch hierin was het zuiver speculatieve element ook uitgebreider, zoodat de marktpositie wat zwakker moest worden genoemd. Doch relatief was dan ook het herstel hier veel grooter; het fonds verliet de berichtperiode in uiterst vaste tendens.

De overige fondsen in deze afdeling volgden de aanwijzingen van de hier genoemde papieren. Aandeelen Dordtsche Petroleum moesten een gedeelte van hun tevoren behaald avance prijsgeven, evenals aandelen Orion Petroleum-Mij. In deze waarden was het herstel minder groot.

De *tabaksmarkt* heeft geleden onder sterken verkoopdrang, niet alleen in verband met de bekende gebeurtenissen, doch meer nog als gevolg van het jaarverslag der Amsterdam-Deli-Maatschappij, waarin werd voorgesteld geen dividend aan aandeelhouders uit te keeren. Dit heeft een

terugslag op de gansche beursafdeeling ten gevolge gehad; men vreesde, dat dezelfde politiek ook door de overige maatschappijen zal worden toegepast. Doch ook hier kon ten slotte een betere tendens baan breken, zoodat de laagste koersen moesten plaats maken voor hoogere noteringen.

Daarentegen bleef de *rubbermarkt* in gedrukte stemming, ondanks de berichten, volgens welke de rubberexport uit de koloniën is vrijgelaten. In rubberkringen is men er zich te goed van bewust, dat de groote vroegere afnemers, Duitschland en de voormalige Dubbel-Monarchie, in de eerste tijden niet in staat zullen blijken, belangrijke hoeveelheden te betrekken, terwijl de Vereenigde Staten en het Britsche Rijk ten deele nog voldoende voorraden bezitten; ten andere deele de eigen koloniën in de eerste plaats zullen favoriseeren. Toch was het koersverloop in deze afdeeling slechts weinig belangwekkend; waar in de laatste maanden de omzetten reeds van zeer geringe betekenis zijn geweest, is het belang bij rubberwaarden slechts uiterst miniem te noemen, althans wat speculatieve posities betreft. De oudere houders geven er de voorkeur aan, trots alle pessimistische beschouwingen, het naaste verloop af te wachten.

De *cultuurmarkt* heeft ook slechts geringe variaties te aanschouwen gegeven. Wel is het algemeene koerspeil gedaald in gelijke verhouding als dat der overige afdeelingen ter beurze, doch op het verlaagde niveau trad eenige kooplust naar voren, speciaal voor aandelen Handelsvereniging „Amsterdam”, zoodat de daling geen verderen voortgang nam. De met de Indische cultures in verband staande bankinstellingen waren daarentegen minder gezocht, zoodat aandelen Nederlandsch-Indische Handelsbank en Nederlandsche Handel-Maatschappij de berichtsperiode met een lageren stand verlaten.

	25 Mrt.	28 Mrt.	31 Mrt.	Rijzing of daling
Amsterdamsche Bank,	189	189	189	
Ned. Handel-Mij. cert. v. aand.	187	186 ^{3/4}	186	— 1
Rotterd. Bankvereniging	142 ^{7/8}	141 ^{1/2}	142	— 7/8
Amst. Superfosfaatfabriek	168 ^{1/4}	164 ^{7/8}	160 ^{1/2}	— 8 ^{1/4}
Van Berkel's Patent	153 ^{3/4}	151 ^{1/4}	152	— 1 ^{3/4}
Insulindie Oliefabriek	244 ^{1/2}	238 ^{1/4}	242 ^{1/2}	— 2
Jurgens' Ver. Fabr. pr. aand.	105	104 ^{3/4}	104	— 1
Ned. Scheepsbouw-Mij.	178	178	178	
Philips' Gloeilampenfabriek	434	420 ^{1/2}	425	— 9
R. S. Stokvis & Zonen	614	598	595	— 19
Vereenigde Blikfabrieken	133	126	123 ^{1/2}	— 9 ^{1/2}
Compania Mercantil Argent.	263	260	262	— 1
Cultuur-Mij. d. Vorstenland	152	149 ^{1/2}	149 ^{1/2}	— 2 ^{1/2}
Handelsver. Amsterdam	439	425 ^{1/2}	432	— 7
Holl. Transatl. Handelsver.	138 ^{1/2}	134 ^{3/8}	136	— 2 ^{1/2}
Linde Teves & Stokvis	229 ^{1/2}	224 ^{3/4}	225	— 4 ^{1/2}
Van Nierop & Co's Handel-Mij	186	180	184	— 2
Tels. & Co's Handel-Mij	166	159 ^{1/4}	162	— 4
Gecons. Holl. Petroleum-Mij.	273	255	264	— 9
Kon. Petroleum-Mij.	649	638	645	— 4
Orion Petroleum-Mij.	84	79 ^{1/2}	81 ^{1/2}	— 2 ^{1/2}
Steana Romana Petr.-Mij.	156 ^{1/2}	149 ^{1/2}	149	— 7 ^{1/2}
Amsterdam-Rubber-Mij.	190	185	186	— 4
Nederl.-Rubber-Mij.	108 ^{1/2}	104	104	— 4 ^{1/2}
Oost-Java-Rubber-Mij.	234	225	226	— 8
Deli-Maatschappij	507 ^{1/2}	487 ^{1/2}	490	— 17 ^{1/2}
Medan-Tabak-Maatschappij	228	217	222 ^{1/2}	— 5 ^{1/2}
Senembah-Maatschappij	487 ^{1/2}	460	470	— 17 ^{1/2}

De *scheepvaartafdeeling* is doorgaans zeer stil gebleven; de gebeurtenissen op het gebied der buitenlandsche politiek hadden hier een niet zoo sterken invloed, als bij de overige beursafdeelingen het geval is geweest. Plotseling echter, ontstond hier een zeer goede kooplust, vooral voor de Indische lijnen, zoodat het slot slechts onbeduidende verschillen met den aanvang der berichtsperiode te aanschouwen geeft.

	25 Mrt.	28 Mrt.	31 Mrt.	Rijzing of daling
Holland-Amerika-Lijn	405 ^{1/2}	402 ^{1/2}	409 ^{1/2}	+ 4
„ „ „ „ gem. eig.	385 ^{1/2}	382 ^{1/2}	385 ^{1/2}	
Holland-Gulf-Stoomv.-Mij.	290	290	290	
Holl. Alg. Atl. Stoomv.-Mij.	161 ^{1/2}	161 ^{1/2}	161 ^{1/2}	
Hollandsche Stoomboot-Mij.	191*	190 ^{1/2}	194 ^{1/2}	+ 3 ^{1/2}
Java-China-Japan-Lijn	311	306 ^{1/4}	311	
Kon. Hollandsche Lloyd	171	169 ^{3/4}	173	+ 2
Kon. Ned. Stoomv.-Mij.	231 ^{1/2}	225 ^{1/2}	230	— 1 ^{1/2}
Kon. Paketvaart-Mij.	242	240 ^{3/4}	242	
Maatschappij Zeevaart	355 ^{1/4}	338 ^{1/2}	338	— 17 ^{1/4}
Nederl. Scheepvaart-Unie	255	250 ^{1/2}	253 ^{1/2}	— 1 ^{1/2}
Nievelt Goudriaan	500	490	490	— 10

* ex dividend.

	25 Mrt.	28 Mrt.	31 Mrt.	Rijzing of daling
Rotterdamsche Lloyd	283	277	281 ^{1/4}	— 1 ^{1/4}
Stoomv.-Mij. „Hillegersberg”	320	316	316	— 4
„ „ „Nederland”	304	297	306	+ 2
„ „ „Noordzee”	169 ^{1/2}	167	171	+ 1 ^{1/2}
„ „ „Oostzee”	375	360	368	— 7

De *Amerikaansche markt* had meestentijds een zelfstandig verloop, onafhankelijk van de aanwijzingen van Wallstreet. Over het geheel was de tendens hier voortdurend vast te noemen, voornamelijk in verband met de hierboven reeds gerefereerde omstandigheid van de rijzing van den dollarkoers, waardoor de aan onze beurs verhandelde fondsen, ipso facto, zelfs zonder een corresponderende koersverheffing te New York, een hoogere waarde verkrijgen. Op den voorgrond stonden wederom aandelen International Mercantile Marineshares, vooral de preferente aandelen en de preferente Hide & Leather; op beide soorten is nl. nog dividend achterstallig. In de allerlaatste dagen echter is de belangstelling wat minder groot geworden, wij men in het onzekere verkeert aangaande de verplichting tot afdracht ten behoeve der Amerikaansche income-tax, indien het grootere bedragen betreft.

	25 Mrt.	28 Mrt.	31 Mrt.	Rijzing of daling
American Car & Foundry	88 ^{7/8}	89	89 ^{1/2}	+ 5/8
Anaconda Copper	130 ^{1/16}	128 ^{1/8}	130	— 1/16
Un. States Steel Corp.	93 ^{1/2}	94 ^{1/2}	95	+ 1 ^{1/2}
Atchison Topeka	94	94 ^{1/4}	94 ^{1/16}	+ 1/16
Southern Pacific	97 ^{1/8}	95	97 ^{1/8}	
Union Pacific	137 ^{3/8}	136	135 ^{1/4}	— 2 ^{1/8}
Int. Merc. Marine afgest.	28 ^{7/8}	28 ^{7/8}	28 ^{1/2}	— 3/8
„ „ „ „ prefs.	135 ^{1/2}	137 ^{7/16}	136	+ 1/2

De *geldmarkt* is vrij kalm gebleven; prolongatie 4 à 4^{1/4} pCt.

GOEDERENHANDEL.

GRANEN.

1 April 1919.

Oogstberichten blijven gunstig in alle uitvoerlanden behalve Britsch-Indië, waar de te velde staande oogst zich weliswaar vrij goed heeft ontwikkeld, doch de bebouwde oppervlakte zeer ten achter is gebleven bij normale jaren. In Frankrijk heeft het vochtige weder eenig kwaad gedaan, doch de door deze oorzaak geleden schade is vooral van betekenis in Engeland. Nog steeds kan in vele streken het land niet worden bewerkt voor den voorjaarsuitzaai en deze zal zeker sterk achterblijven bij het vorige jaar. Gelukkig staan daartegenover de ruime voorraden, in Engeland opgestapeld en de zeer groote hoeveelheden, die nog in uitvoerlanden op verscheping wachten. Met genoegen ziet men in die uitvoerlanden het moment naderen van den aanvang der verschepingen naar Duitschland en de andere tot voor korten tijd geblokkeerde deelen van Europa. De betaling der in de Centrale landen in te voeren goederen baart echter nog groote moeilijkheden, die op oplossing wachten.

In ons vorig weekbericht wazen wij reeds op de sterke Noord-Amerikaansche prijsverhooging, die vooral van die verwachte verschepingen het gevolg is geweest. Op die prijsstijging is eene reactie gevolgd met niet onbelangrijke lagere prijzen voor vrijwel alle artikelen. In de Europeesche landen, die op dit oogenblik werkelijk reeds in de gelegenheid zijn in Amerika in te koop (en daarbij behoort Duitschland nog niet) verminderde wegens de hooge prijzen de kooplust. Men richtte daar zijne aandacht weer meer naar het veel goedkoopere Argentinië, doch volgens de laatste berichten uit de Vereenigde Staten is in de laatste dagen de exportvraag daar weder verbeterd, hetgeen eene nieuwe prijsstijging heeft ten gevolge gehad, die bijvoorbeeld mafs te Chicago weder gebracht heeft tot ver boven het in de vorige week bereikte hoogste punt. De concurrentie van Argentinië weegt blijkbaar voor Noord-Amerika nog niet zwaar en de markten te Buenos Aires en Rosario blijven onbewogen, waarschijnlijk door het uitblijven van verbetering in de verschepingsgelegenheid. De voortdurende stakingen in Argentinië, vooral te Buenos Aires, hebben die verbeteringen tegengehouden. Wel schijnt de toestand nu beter te zijn, doch normaal is hij nog lang niet. Verder werken de minimumprijzen, welke de Argentijnsche regering voor te exporteeren graan heeft vastgesteld, remmend op exportzaken en de marktprijzen blijven steeds zeer ver beneden de minimumprijzen.

Nederland. De Nederlandsche Regeering heeft in de afgelopen week ruim 7000 tons Amerikaansche voergerst, aangekomen te Rotterdam en Amsterdam, bij inschrijving

Noteringen.

Data	Chicago			Buenos Ayres		
	Tarwe	Mats	Haver	Tarwe	Mats	Lijnzaad
	Mei	Mei	Mei	April	Mei	April
29 Mrt.'19	226	147 ¹ / ₈	68 ³ / ₈	10,60	5,10	19,45
22 Mrt.'19	226	145 ¹ / ₂	67 ³ / ₈	10,50	5,20	19,55
30 Mrt.'18	220	125 ⁷ / ₈	85	12,95 ³)	6,35	24,65 ⁴)
29 Mrt.'17	198 ¹ / ₈	119	62 ¹ / ₂	13,10	9,55	21,40
29 Mrt.'16	112 ³ / ₈	73 ¹ / ₄	44	8,20	5,05	11,50
20 Juli '14	82 ¹)	56 ³ / 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.	31 Maart	24 Maart	31 Maart
	1919	1919	1918
Tarwe (inlandsche)	25,— ¹)	25,— ¹)	—
Rogge (70 Kg. natuur gew.)	28,50 ¹)	28,50 ¹)	—
Mais (La Plata)	—	—	420,— 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,— ¹)	37,50 ¹)	30,— ¹)
Lijnzaad (inlandsch)	40,— ¹)	40,— ¹)	—

¹) Regeeringsprijs.

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

Artikelen.	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	23-29	Sedert	Overeenk.	23-29	Sedert	Overeenk.	1919	1918
	Maart 1919	1 Jan. 1919	tijdoak 1918	Maart 1919	1 Jan. 1919	tijdoak 1918		
Tarwe	—	14.353	—	—	5.970	—	20.323	—
Rogge	—	—	—	—	8.690	—	8.690	—
Boekweit	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais	—	1.500	—	—	—	—	1.500	—
Gerst	—	—	—	—	—	—	—	—
Haver	—	5.056	—	—	—	—	5.056	—
Lijnzaad	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijnkoek	909	909	—	—	—	—	909	—
Tarwemeel	—	39.432	—	—	17.645	—	57.077	—
Andere meelsoorten	—	16.188	—	—	306	—	16.494	—

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

Artikelen.	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	23-29	Sedert	Overeenk.	23-29	Sedert	Overeenk.	1919	1918
	Maart 1919	1 Jan. 1919	tijdoak 1918	Maart 1919	1 Jan. 1919	tijdoak 1918		
Tarwe	4.173	177.751	68.508	—	—	—	177.751	68.508
Mais	—	13.216	24.647	—	—	—	13.216	24.647
Rogge	—	—	3.451	—	—	—	—	3.451
Tarwemeel	—	94.014	—	—	—	—	94.014	—
Gerst	9.044	29.229	—	—	—	—	29.229	—
Haver	—	65.527	—	—	—	—	65.527	—
Andere meelsoorten	—	74.519	—	—	—	—	74.519	—

verkocht. Bij de overigens meeststellende vraag naar veevoeder heeft die gerst een veel hogere prijs opgebracht dan door velen verwacht werd. Toch ondervinden enkele houders moeilijkheden bij den verkoop, omdat de vraag naar veevoeder niet groot is. Vooral voor niet dadelijk leverbare partijen bestaat zeer weinig animo en zaken voor verlading met eenige booten, die onlangs zijn uitgevaren of dezer dagen zullen uitvaren naar Noord- en Zuid-Amerika, gaan zeer moeilijk. Voor dadelijk leverbare partijen bestaat wel iets meer belangstelling, doch groote hoeveelheden zijn slechts tot dalende prijzen te plaatsen. Dit blijkt uit de veilingen der Regeering van peulvruchten voor veevoeder, waarvoor gisteren te Rotterdam lagere prijzen werden betaald dan de vorige week. Wel betaalt men voor direct leverbare zemelen nog hoge prijzen. Wanneer het weder verbetert en de koeien in de weide kunnen worden gezonden, zal het daarmee waarschijnlijk gedaan zijn. De uitvoer van veevoeder uit België naar ons land schijnt minder gemakkelijk te gaan dan de vorige week verwacht werd. Nadat eenige partijen waren aangekomen, zijn voorloopig verdere niet gevolgd.

SUIKER.

NOTEERINGEN.

Data	Amsterdam per Maart	Londen			New York 96 % Centrifugals.
		Tates Cubes No. 1	White Javas fob.	Americ. Granu- lated fob.	
28 Maart 1919..	f —	64/9	25/-	—	7,28
21 „ 1919..	—	64/9	24/-	—	7,28
28 Maart 1918..	—	53/9	13/6	—	5,92
28 Maart 1917..	„ 22 ¹ / ₂	47 ¹ / ₂	—	31/6	5,64 à 5,77
21 Juli 1914..	„ 11 ¹ / ₂	18/-	—	—	3,26

In Duitschland moet nu spoedig een regeeringsbesluit genomen worden over de toekomstige maatregelen ten opzichte van suikercultuur en -industrie. Eene algeheele vrijlating van den handel, waarop de industrie aandringt, schijnt de regeering nog niet voor wenschelijk te houden. Aangaande de voorziening met suiker tot aan den volgende oogst levert het rijks-voedingsbureau het volgende commentaar:

De suikervoorziening wordt door den algemeenen econo-

mischen toestand niet onbelangrijk benadeeld. De suikerproductie is, zooals bekend, in de oorlogsjaren zeer teruggegaan.

Aan bieten werden verwerkt in de jaren:

1913/14	1914/15	1916/17	1917/18	1918/19
16.939.979	15.964.517	9.570.777	9.242.519	8.423.000 tons.

De daaruit gewonnen ruw-suiker bedroeg in de jaren:

1913/14	1914/15	1916/17	1917/18	1918/19
2.617.937	2.510.102	1.557.930	1.547.936	1.250.000 tons.

De voor 1918/19 genoemde cijfers berusten op schattingen, daar geen vaste gegevens voorhanden zijn. Ook zijn in deze cijfers niet begrepen de in de provincie Posen verwerkte bieten en verkregen ruw-suiker. De suikeroogst van Posen bedraagt ongeveer 10 pCt. der productie van het Deutsche rijk, doch thans kan nog nauwelijks meer daarop gerekend worden. De vermindering der bietenverwerking en ruw-suikerproductie is te wijten aan de moeilijkheden, die zich na het sluiten van den wapenstilstand voordeden ten opzichte van de kolenvoorziening en het arbeidersvraagstuk. De door het beëindigen van den oorlog bespaarde, doch vaak zeer overschatte kwantiteit suiker kan den toestand niet verbeteren. De voor munitie gebruikte suiker bedroeg in het laatste jaar slechts 65.000 tons, hetgeen bij de eindrekening weinig gewicht in de schaal legt. Voor leger en marine werden met inbegrip van voor marmelade, kunst-honing en biscuit benodigde suiker totaal 226.000 tons verwerkt. Ook hieruit kan eene verbetering der suikervoorziening niet voortvloeden, daar de voor leger en vloot bestemde kwantiteiten suiker ter beschikking der verschillende „Kommunaleverbände" gesteld moeten worden. De toestand der suikervoorziening is hierdoor uiterst moeilijk. Echter bestaat de gegronde hoop, dat het rantsoen voor de bevolking niet verminderd behoeft te worden. Eventueel zal bij uitzondering in plaats van geraffineerde suiker ruw-suiker verdeeld kunnen worden, indien de raffinaderijen verhinderd worden door te werken. Voor de fabricatie van marmelade en kunst-honing is niet voldoende suiker voorradig om de verdeling daarvan op dezelfde schaal als tot dusver te kunnen voortzetten. Ook voor den inmaak van vruchten kunnen niet dezelfde kwantiteiten suiker als in de voorafgaande jaren in uitzicht gesteld worden.

In Böhmen wordt naar eene vereeniging van alle bietverbouwers gestreefd. De suikerfabrieken zouden zich dan moeten verplichten alleen van leden der vereeniging

te koopeu. De prijzen voor industriesuiker werden het laatst vastgesteld op: Kr. 270,— voor ruwsuiker en Kr. 290,— voor geraffineerd. Voor suikerbieten wordt Kr. 15,— betaald. Over vaststelling der consumptieprijzen wordt nog onderhandeld. In verband met de moeilijke arbeidstoestanden wordt met eenige inkrimping rekening gehouden.

Uit Java werden geen nieuwe afdoeningen gemeld. De telegrafische communicatie is langzamer dan ooit. De Februari-afschepingen bedroegen 196.000 tons tegen 87.000 tons verleden jaar, zoodat de voorraden snel verminderen.

Cuba statistiek:

	1919	1918	1917	
Ontv. der week tot 15 Maart	80.794	154.714	118.000	tons
Totaal sedert 1 Dec. ¹⁾	1.302.659	1.383.376	1.219.153	"
Werkende fabrieken	192	195	—	"
Exp. d. week tot 15 Febr.	97.098	46.333	75.000	tons
Totaal sedert 1 Jan. l.l.	392.698	280.316	351.140	"
Export U.K. 1/1—22/2	54.456	44.582	73.983	"
" Frankrijk "	—	7.440	—	"
Totaal voorraad 17 Febr.	355.494	515.236	299.848	"

¹⁾ 1918/17/16.

RUBBER.

De markt te Londen voor Plantage-rubber was in de afgelopen week iets vaster. Verkoopen van prima Crêpe a 2/-¹/₄ tot 2/-³/₄, smoked Sheets 2/- tot 2/-¹/₂, verdere termijnen een fractie hooger.

De noteeringen zijn:

prima crêpe loco	2/- ³ / ₄	einde voorafg. week	2/- ¹ / ₂
April/Juni	2/1		2/- ¹ / ₂
Juli/Dec.	2/1 ¹ / ₄		2/1
Jan./Juni	2/1 ¹ / ₂		2/1 ¹ / ₄
smoked sheets ¹ / ₄ d. minder.		¹ / ₄ à ¹ / ₂ d. minder.	
hard-cure fine Para	2/4 ³ / ₄		2/4 ³ / ₄

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	
29 Maart 1919	590.000	10.950	3.359.000	13.100	13 ¹¹ / ₈₂
22 " 1919	648.000	11.175	3.544.000	13.100	13 ¹¹ / ₈₂
15 " 1919	650.000	11.100	3.968.000	13.200	13 ¹¹ / ₈₂
29 Maart 1918	—	—	—	—	—

Ontvangsten.

Data	Rio		Santos	
	Afgeloope week	Sedert 1 Juli	Afgeloope week	Sedert 1 Juli
29 Maart 1919	28.000	1.307.000	121.000	6.007.000
29 Maart 1918	34.000	2.277.000	93.000	10.533.000

KATOEN.

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

De prijs van Amerikaansche katoen is gedurende deze week geregeld vaster geworden tengevolge van het slechte weer in de katoendistricten en de daaruit volgende vertraging in de grondbewerking. Het weder schijnt nu iets beter te zijn en daar de bodem door de zware regens, in goede conditie is, is een kleine vertraging in het begin misschien niet zoo heel erg. In elk geval hebben de betere vooruitzichten weer meer verkoopers gebracht, zoodat de markt ten slotte weer flauwer sloot. De prijs van Egyptische katoen is onveranderd.

Garens van Amerikaansche katoen toonen heel weinig verandering. Wel is de vraag iets beter, doch prijzen blijven flauw en de marge voor spinners is al heel gering. Elke verhooging van katoenprijzen komt ten koste van de spinnersmarge, daar een verhooging van garenprijzen geheel uitgesloten is. Hoewel ongeveer de helft van de spindels reeds stilstaan, meent men, dat alleen een geheele stopzetting van de spinnerijen eenige verbetering zou brengen. De gevone wintervraag voor export, die meestal jaarlijks van October tot Maart het beste is, is dit seizoen al zeer gering geweest en het schijnt, dat de garens, die reeds eenigen tijd geleden gekocht zijn en nu langzamerhand vrij komen, wel voldoende zijn om in de eerste behoefte te

voorzien. Egyptische garens worden nog minder gevraagd dan Amerikaansche garens en prijzen zijn weer lager.

De doekmarkt blijft rustig en de algemeene stemming is zeer ongunstig, daar er slechts de helft van de weeftouwen loopt, terwijl het onmogelijk schijnt om meer orders te krijgen. De enorme vertraging in het telegraafverkeer met Indië en China geeft groote moeilijkheden en doet dikwijls orders, vooral voor spoedige levering, afspringen. Prijzen zijn bepaald ten gunste van koopers, doch behalve voor China en enkele kleine zaken voor het binnenland, wordt er bijna niets gekocht. Exporteurs zijn over het algemeen niet genegen groote contracten af te sluiten, ook al in verband met de groote onzekerheid omtrent de arbeidsvoorwaarden.

	12 Maart	19 Maart	12 Maart	19 Maart
Liverpoolnoteeringen (loco)	T.T. op Indië	1/6	1/6	
F.G.F. Sakellaridis	27,09	27,09	T.T. op Hongkong	3/0 ³ / ₄ 3/1 ¹ / ₄
G.F. No. 1 Oomra	11,97	12,35	T.T. op Shanghai	4/6 4/6 ¹ / ₂

Noteeringen voor Loco-Katoen.
(Middling Uplands).

	31 Mrt. '19	24 Mrt. '19	17 Mrt. '19	1 April '18	31 Mrt. '17
New York voor Middling	28,30 c	27,65 c	28,70 c	34,95 c	19,20 c
New Orleans voor Middling	25,25 c	27,— c	27,50 c	33,63 c	18,75 c
Liverp. v. Good Midd. Texas	16,80 d	16,70 d	16,39 d	24,84 d ¹⁾	12,70 d ²⁾

¹⁾ 28 Maart '18 Good Middling Amer.

²⁾ 30 Maart '17 Middling Amer.

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

	1 Aug. '18 tot 28 Maart '19	Overeenkomstige perioden	
		1917-'18	1916-'17
Ontvangsten Gulf-Havens..	4493	5174	6177
" Atlant. Havens			
Uitvoer naar Gr. Britannië	3488	1777	2127
" " 't Vasteland.		891	1714
" " Japan etc.		354	440

Voorraden in duizendtallen	28 Maart '19	29 Maart '18	30 Maart '17
Amerik. havens	1330	1540	1226
Binnenland	1460	1225	1030
New York	?	145	119
New Orleans	?	450	409
Liverpool	?	458	707

WOL.

Londen. De eerste wol-veilingen van op 2 April. Deze veilingen worden gehouden onder toezicht van de Engelsche regeering, welke minimum-prijzen voor de verschillende soorten vaststelt. Er worden totaal ca. 80.000 balen aangeboden, waarvan ongeveer 60.000 balen karnwol en ca. 20.000 balen lakenwol; bijna alle partijen zijn afkomstig uit Australië. Per dag zullen ca. 10.000 balen geveild worden. Het grootste gedeelte van deze veilingen (ongeveer 70.000 balen) is uitsluitend bestemd voor Engelsch gebruik, terwijl ca. 10.000 balen mogen geveild worden voor Fransche, Italiaansche en Belgische rekening.

Amsterdam. Tot nu toe zijn geen buitenlandsche wollen aangevoerd, doch men verwacht binnenkort uit Zuid-Amerika de eerste zendingen, welke gedeeltelijk voor fabrikanten direct bestemd zijn, en gedeeltelijk bij veiling zullen worden verkocht. De vooruitzichten zijn op het oogenblik voor handel en industrie niet zeer gunstig, aangezien de fabrikanten tengevolge van de malaise in de manufactuurbranche bijna geen orders voor hun fabrieken kunnen krijgen, terwijl men algemeen daling van prijzen verwacht.

HUIDEN.

Bericht van de firma Grisar & Co.:

Sinds ons laatste bericht zijn er enige veranderingen gekomen in de Regeeringsmaatregelen. De maximumprijzen zijn opgeheven voor alle artikelen, het huidenvak betreffende en looistoffen kunnen wederom direct aan de looierij verkocht worden, doch onder controle van het R.H.L. omtrent de quantiteit, in verband met de rantsoenering. Er is dus reeds een verandering ten goede ingetreden, die

tot dankbaarheid stemt, maar waarover de belanghebbenden nog volstrekt niet voldaan zijn. Er drukken nog veel te veel uitzonderingsbepalingen, die belemmerend werken, en er wordt met ongeduld opheffing van die belemmeringen tegemoet gezien.

Intusschen heeft de onverwachte opheffing der maximum-prijzen de looierij eenigszins verrast en onthoudt deze zich van het doen van inkoop op de basis van 10/15 cent boven de maximumprijzen. Tot deze prijzen werd echter wel gekocht, toen de maximumprijzen nog bestonden! De grootste vrees bij de leerlooierij bestaat in de terughouding, die zowel de lederhandel als de schoenfabrieken aan den dag leggen bij het doen van inkoop, vooral met het oog hierop, dat partijen leder van Amerika verwacht worden, die in scherpe concurrentie komen met de slechtere soorten leder, die in den laatsten tijd in Nederland gefabriceerd zijn. De fabrikanten echter, die steeds goede huiden verwerken en goed leder leveren, maken nog steeds volle prijzen voor hunne croupous. Aangezien nu ook de looistoffen vrijkomen en er reeds met enkele booten afgeladen is naar Rotterdam, zoo is wel te verwachten, dat de handel in huiden en leder zeer spoedig in normale banen zal terugkomen.

Van buitenlandsche huiden is zeer weinig te vermelden. Er kwamen hier 2000 huiden per s.s. „Rotterdam” aan, die tot hooge prijzen verkocht werden. De aanbiedingen in huiden vertoonen geen groote veranderingen in prijs, doch de kooplust is niet groot, op grond van de onzekerheid van aflading.

Inlandsche kalfsvellen: Met goede vraag, doch de overdreven prijzen worden niet ingewilligd. Er zullen eerstdaags groote partijen naar Amerika worden verzonden, indien de N.U.M. consent verleent en daartoe den steun van het R.H.L. ontvangt.

Looistoffen: Van Engelsche zijde wordt in korte looistoffen nogal aangeboden c.i.f. Rotterdam en toonen enkele looiers daarvoor belangstelling. De prijzen noteeren voor myrabolanen, naarmate van kwaliteit, van f 17,— tot f 22,— per 100 K.G. c.i.f. Rotterdam en voor mimosa tus-schen f 18,— en f 22,—. Kastanje-extract is leverbaar c.i.f. Rotterdam op basis van f 1,25 tot f 1,30 per uniteit. Er is op het oogenblik aan de markt eene partij van ongeveer 50 ton Cubes Gambier, waarvoor vraagprijs is f 2,50 per uniteit per 100 K.G. Bij groote partijen vermoedelijk iets lager te koop.

Rotterdam, 29 Maart 1919.

METALEN.

Loco-Noteringen te Londen:

Data	IJzer Clev. No. 3	Koper Standard	Tin	Lood	Zink
31 Mrt. 1919..	nom.	71.5/-	233.10/-	38.10/-	27.10/-
24 „ 1919..	nom.	77.10/-	238.10/-	38.10/-	28.-/-
29 Mrt. 1918..	nom.	110.-/-	316.-/-	30.10/-	52.-/-
30 Mrt. 1917..	nom.	136.-/-	214.17/6	30.10/-	—
20 Juli 1914..	51/4	61.-/-	145.15/-	19.-/-	21.10/-

VETTEN EN OLIEN.

Oleo-Margarine. Dit in gewone tijden zoo belangrijke artikel blijft nog zonder handel, aangezien prijzen in verhouding tot andere vetten te hoog zijn. De noteringen zijn onveranderd.

Premier-Jus. In Noord-Amerikaansche gaat niets om en daarin zijn ook geen eigenlijke offerten aan de markt. De oorzaak is evenals bij Oleo-Margarine te hooge prijzen. Zuid-Amerikaansche: Nadat biedingen van f 115,— voor Ie en f 112,— voor IIe soort geweigerd waren met tegen-offerten ad resp. f 127,— en f 123,—, gelukte het verkoo-pers van beide soorten tot laatstgenoemde prijzen eenige honderden vaten te plaatsen. Daarna werd een ander merk (eveneens Ie soort) ad f 125,— gehandeld, terwijl voorts nog verdere Ie soorten ad f 124,— tot f 126,— en IIe soorten ad f 121,—/123,— aangeboden werden. Er loopen nog biedingen van f 124,— en f 121,— resp. voor Ie en IIe soort. Alles c.i.f. Rotterdam, spoedigste aflading van Buenos-Ayres. Cookingfat werd ook deze week bij partij ad f 120,— afgedaan.

Eetbare Talken. Noord-Amerikaansche „Edible Tal-low” is gedaan ad f 117,— c.i.f. Rotterdam. Eenige partijen Australische Beef- en Mutton-Tallow, loco Londen, werden ad prijzen van f 102,— tot f 110,— c.i.f. hier verkocht.

Purelard. Er zijn „stoomend” eenige partijtjes ad f 195,— gedaan. Op aflading wordt f 189,— en hooger (al naar merk) verlangd.

Neutrallard. Men vraagt f 197,— en hooger, voor „stoomend”. Op aflading zoude wellicht ad enkele guldens lager te slagen zijn.

VERKEERSWEZEN. SCHEEPVAART.

29 Maart 1919. Vrachten waren in de afgelopen week stijgend. Van Noord-Amerika naar Fransche westkust-havens werd voor prompte schepen \$ 45,— en voor Mei-verscheeping \$ 35,— a \$ 40,— op de net form betaald. Naar Nederland werd een afdoening op basis van f 100,— per ton zwaar graan gemeld. Timecharter-vrachten wisselden voor groote booten af van 20/- tot 25/- per ton d.w. per maand voor een tijdvak van 6/12 maanden. Voor de vaart tusschen Amerika en West-Indië werd 35/- betaald. Van Engelsch-Indië naar Engeland betaalde de regeering 75/- per ton, doch de ontvangers der goederen moeten aanzienlijk hogere vrachten betalen. Van Zuid-Amerika werden bevrachtingen tot verhoogde vrachtcijfers gemeld; de beschikbare ruimte is echter schaarsch. Naar Nederland werd voor eenige kleine booten tot f 132,50, f 135,— en f 145,— afgesloten. In Buenos Ayres kwamen de moeilijkheden met de havenarbeiders tot een eind, doch tengevolge van oopen-hooping van goederen geschiedt de belading langzaam.

GRAAN.

Data	Petro-grad Londen R dam	Odessa Rotter- dam	Atl. Kust Ver. Staten		San Lorenzo	
			Rotter- dam	Bristol Kanaal	Rotter- dam	Engel- land
24/29 Maart 1919	—	—	f 21,—	15/-	f 140,—	120/-
17/22 „ 1919	—	—	„ 22,—	15/-	„ 125,—	115/-
25/30 Maart 1918	—	—	—	50/-	—	200/-
26/31 Maart 1917	—	—	—	32/-	—	135/-
Juli 1914	11 d.	7/3	1/11 1/4	1/11 1/4	12/-	12/-

KOLEN.

Data	Catdiff				Oostk. Engeland	
	Bor- deaux	Genoa	Port Said	La Plata Rivier	Rotter- dam	Gothen- burg
24/29 Mrt. 1919	28/-	47/6	47/6	45/-	f 10	Kr. 50
17/22 „ 1919	27/-	47/6	47/6	50/-	„ 10	„ 50
25/30 Mrt. 1918	32/6	101/3	—	150/-	—	—
26/31 Mrt. 1917	51/-	101/3	100/-	100/-	—	—
Juli 1914	fr. 7,—	7/-	7/3	14/6	3/2	4/-

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 24 tot 31 Maart 1919.

Gedurende de afgelopen week was de toestand in de laadhavens van het Ruhrgebied onveranderd tengevolge van de stakingen, die in de verschillende mijnen aanhielden. Er werd weinig verscheppt, terwijl daardoor ook weinig aanbod van sleepwerk van de Ruhr naar Mannheim was. De vracht werd genoteerd met Mk. 2,50 per ton en het sleeploon met Mk. 3,30 per ton.

De waterstand was gunstig; Cauber Pegel wees einde der week Meter 2,48 aan.

Van Rotterdam naar Ruhrort was de toestand ook onveranderd, alleen in het sleepvaartbedrijf trad een kleine verandering in tengevolge van de aankomst van schepen met kolen uit België, bestemd voor Strassburg. De sleep-loonen werden genoteerd met 80/70 cents boven het 50 cents tarief. Bevrachtingen naar den Rijn hadden niet plaats. De levensmiddelen voor de geallieerde troepen in het bezette gebied worden nog steeds met Deutsche schepen en sleepbooten vervoerd.

ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN.

TE KOOP GEVRAAGD:

Exemplaren Nr. 91, 95 en 96 van jaargang 1917.

Aanbiedingen

Secretariaat Economisch-Statistische Berichten,
Pieter de Hooghweg 122, Rotterdam.

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

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.

KONINKLIJKE HOLLANDSCHE LLOYD

AMSTERDAM

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

TUSSCHEN

AMSTERDAM

EN

ZUID-AMERIKA

VIA

CORUÑA, VIGO, LISSABON, LAS PALMAS.

GEBR. VAN UDEN

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ZAANDAM

Reeders en Cargadoors
Bevrachtingsagenten - Expeditieus
KOOP en VERKOOP VAN SCHEPEN

Telegram-Adres: „VANUDEN”

VAN RIJN & C^o

UTRECHT — POSTBUS 40

EENIGE FABRIKANTEN
VAN DE UTRECHTSCHÉ

FIJNE TAFELMOSTERD

TE KOOP GEVRAAGD:
Jaargang 1916 en 1917
van
Economisch-Statistische
Berichten.

Aanbiedingen aan NIJGH & VAN
DITMAR'S UITG.-MIJ., 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