

Economisch-Statistische Berichten

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

6^E JAARGANG

WOENSDAG 30 NOVEMBER 1921

No. 309

INHOUD

	Blz.
ONZE SPOORWEGEN I door <i>Ir. E. A. Verweij</i>	1031
De poging der „Hague Rules 1921“ I door <i>Mr. C. C. Gischler</i>	1034
The Hague Rules, 1921 III door <i>Mr. W. Roosegaarde Bisschop</i>	1035
De uitkeering van het Staatsbedrijf der P., T. en T. wegens den vrijdem van Spoorwegvervoer door <i>Mr. G. H. Dijkmans van Gunst</i>	1038
Melk en Zuivel in Nederland III (Slot) door <i>G. J. Blink</i>	1039
Londensche Correspondentie	1040
De Rijksmiddelen	1042
AANTEKENING:	
De toestand in de metaalnijverheid	1042
BOEKAANKONDIGING:	
Herman Wätjen, Das holländische Kolonialreich in Brasilien. Ein Kapitel aus der Kolonialgeschichte des 17. Jahrhunderts, bespr. door <i>Dr. N. Japikse</i>	1043
G. Knop, Handelstechniek, bespr. door <i>Mr. W. Suermond</i> Lzn.	1044
INGEZONDEN STUKKEN:	
De Werkloosheidsverzekering en de Werkgevers door <i>Mr. B. J. M. van Spaendonck</i>	1045
OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN	1045
MAANDCIJFERS:	
Overzicht der Rijksmiddelen	1046
Ontvangsten van Spoor- en Tramwegmaatschappijen, Juli 1921	1047
Productie der Kolenmijnen	1047
Rijkspostspaarbanc	1047
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN	1047—1054
Geldkoersen. | Effectenbeurzen.	
Wisselkoersen. | Goederenhandel.	
Bankstaten. | Verkeerswezen.	

INSTITUUT

VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN

Algemeen Secretaris: *Mr. G. W. J. Bruins*.
Assistent-Redacteur voor het weekblad: *D. J. Wansink*.
Secretariaat: *Pieter de Hooghweg 122, Rotterdam*.
Aangeteekende stukken: *Bijkantoor Ruige Plaatweg 37*.
Telef. Nr. 3000. Telegr. adres: *Economisch Instituut*.
Postchèque- en girorekening *Rotterdam No. 8408*.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 20,—. Buitenland en Koloniën f 25,— per jaar. Losse nummers 50 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.

Advertenties f 0,50 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: *Nijgh & van Ditmar's Uitgevers-Maatschappij, Rotterdam, 's-Gravenhage*.

28 NOVEMBER 1921.

Ook deze berichtswEEK bleef de positie van de geldmarkt onveranderd. Geld voor particulier disconto was wederom weinig voorhanden. Enkele posten konden voor 4% pCt. plaatsing vinden. Prolongatie was aanvankelijk iets vaster, maar liep later beduidend terug; 4% à 4½ pCt., slot 3½ pCt.

De wisselmarkt was in tegenstelling met de voorafgaande week buitengewoon flauw. Alle koersen liepen sterk terug en Londen, dat de voorafgaande week nauwelijks een halve cent schommelde, had daarbij de leiding met een val van meer dan 20 cents. Heden trad weder een reactie in en konden alle koersen aanmerkelijk verbeteren.

LONDEN, 26 NOVEMBER.

Gedurende de afgelopen week was de markt wederom ruimer, terwijl de noteeringen dienovereenkomstig lager waren.

Daggeld deed gemeenlijk 3½—4 pCt.; 7-daags-geld bleef echter onveranderd op 3½ pCt. Deze omstandigheden stelden de markt in staat de bedragen af te lossen, welke de vorige week Woensdag en Donderdag bij de Bank of England waren opgenomen.

Nog steeds bleven de zaken aan de disconto-markt van beperkten omvang, terwijl de disconto's zich konden handhaven op:

2-maands bank-accepten	4 pCt.
3. „ „ „	3 ⁷⁵ / ₁₀₀ —4 pCt.
4. „ „ „	3 ¹⁵ / ₁₀₀ —4 „
6. „ „ „	4 ¹ / ₁₀₀ —½ pCt.
3-maands prima handelswissels	4¼—5 pCt.
6. „ „ „	5½ pCt.

ONZE SPOORWEGEN.

I.

Gaarne wil ik trachten de hoofdlijnen van ons spoorwegbeleid te schetsen.

Gedurende de ruim tachtig jaren van zijn bestaan is ons spoorwegbedrijf een vrijwel op zich zelf staand onderdeel van ons verkeerswezen gebleven.

De vorm is, als die van elk oplevend organisme, samengestelder geworden. Gedurende de eerste decennien kwamen de betrekkelijk weinige lijnen, dat maximum-snelheid en vervoerscapaciteit betreft, overeen met de huidige locaalspoorwegen. Zij ontwikkelden zich tot onze tegenwoordige hoofdspoorwegen. Meer hoofdspoorwegen kwamen hierbij, en ook locaalspoorwegen, intercommunale tramwegen, stadstramwegen, paardentramwegen, niet voor publiek verkeer bestemde lijnen, elk met een andere wettelijke regeling. De mechanische tractie differentieerde zich; naast stoom kregen wij electriche, benzo-electrische, benzine-trekkraft. Er zijn spoorwijdten van 1,435 M., 1,067 M., 1 M. en 0,75 M. Er zijn lijnen in staats-, provinciaal, gemeentelijk en particulier bezit; gesubsidieerd en niet gesubsidieerd; geëxploiteerd door den eigenaar en geëxploiteerd door anderen; tramwegen geëxploiteerd door provinciale of gemeentelijke overheid en tramwegen geëxploiteerd door particuliere ondernemingen.

Ondanks den meer gecompliceerden vorm is er in

de latere jaren een toenemende vereeniging van belangen. De onderlinge strijd van de directiën van ondernemingen van hoofdspoorwegen behoort reeds tot het verleden. Tramwegdirectiën vechten niet vaak meer met elkander en met de spoorwegdirectie. Tusschen directies en personeel is de overeenstemming sinds 1903 toegenomen. De overheid van onze publiekrechtelijke lichamen staat in afnemende mate tegenover en naast die van ons spoor- en tramwegstelsel; er is op verschillende wijzen toenemende éénwording, en dientengevolge meer economische aanwending van energie.

Vooraf de verhouding tusschen spoorwegen en Staat is voortdurend een voorwerp van belangstelling en strijd geweest.

De strijd van denkbeelden hieromtrent kwam reeds tot uiting in het verslag ¹⁾ van de door Willem I onder voorzitterschap van Anton Reinhard Falck ingestelde commissie „omtrent het belang en de mogelijkheid van den aanleg van spoorwegen in Nederland”, welke in het bijzonder tot opdracht had haar aandacht te vestigen op de vraag of spoorwegondernemingen „al dan niet door het Rijk zelven zouden dienen tot stand gebracht te worden”.

De Commissie toonde al even weinig vertrouwen in het doorzicht en in de voorzichtigheid van het Gouvernement als in de toekomst van de lijn Amsterdam—Haarlem, waarvoor bij het opmaken van haar verslag concessie was aangevraagd. Zij meende — een meening trouwens die door den Koning gedeeld werd ²⁾ — dat door deze lijn „in geen levendig gevoelde behoefte zal worden voorzien”. De lijn zelve, de H. I. J. S. M., bewezen weldra de onjuistheid van deze meening. Haar opvatting omtrent het Gouvernement is langer bij ons volk blijven hangen — tot schade van dit volk, zooals meermalen gebleken en telkens ook weder vergeten is. Die opvatting heeft ons spoorwegbeleid tot nu toe beïnvloed, veelal beheerscht.

Profetisch en behartigenswaardig waren de veroordeeling door de Commissie van het later door Thorbecke verdedigde stelsel van rentegarantie en haar aanprijzing van het in 1921 ook te onzent toegepaste „systema, welke het Fransche gouvernement voor het doelmatigste houdt”: „Het (Fransche gouvernement) wil voor het tot stand brengen van groote lijnen van gemeenschap, alwaar de middelen van particulieren tekort schieten, dezelve te hulp komen door voor een kleiner of grooter aantal actiën, naar gelang de zaak meer of min belangstelling verdient, voor het Rijk in te schrijven. Er was, weliswaar, van de zijde der kapitalisten voorgesteld, dat de regering liever eenen billijken interest aan de ondernemers of geldschietters waarborgen zoude; maar zoo doende zoude het Rijk met het geheele risico, met al de kansen ten nadeele bezwaard worden, zonder uitzigt op eenige directe deelneming aan de voordeelige kansen. In het andere stelsel daarentegen heeft het Rijk zoowel op winst als verlies gelijke aanspraak met andere actiehouders, en oefent in het algemeen belang op de uitvoering van het werk zoodanigen invloed uit, als evenredig is aan het bedrag zijner aandeelen.”

Reeds bij de voorbereiding van den aanleg van Amsterdam—Arnhem bleek de meerderheid van ons volk afkeerig van rechtstreeksche Staatsbemoeying met het spoorwegbedrijf. Op 2 April 1838 verwierp de volksvertegenwoordiging met 46 tegen 2 stemmen een wetsontwerp tot aanleg van een ijzeren spoorweg van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem, met een zijtak van Rotterdam naar Utrecht. Dogma en vrees keerden hier den aanleg niet. Den dertigsten van dezelfde maand gaf de Koning, ondanks het Kamervotum, tot den aanleg last; de kosten zouden worden goedge maakt door een obligatieleening, waarvan de interest door Hem uit Zijn bijzondere fondsen werd gegaran-

deerd. De Nederlandsche Rhijnspoorweg had hieraan zijn totstandkoming te danken.

Meer remmend succes had het dogma toen het in de jaren na 1845 onder de imponeerende leiding van Thorbecke gehanteerd werd. Anders dan Gladstone — ook minnaar en kenner van letteren en rechten, ook op technisch terrein teleurstellend — die in 1844 een mislukte poging deed om den Engelschen Staat te doen deelnemen aan de exploitatie van spoorwegen, ¹⁾ gaf hij aan aanleg en exploitatie door particulieren steeds de voorkeur. In 1855 had Duitschland per oppervlakte-eenheid ruim anderhalf maal zooveel spoorwegen als Nederland. (De achterstand is ingehaald; in 1908 bezat Duitschland aan vollspurige Eisenbahnen, schmalspurige Eisenbahnen en nebenbahnähnliche Kleinbahnen te zamen 13 K.M. per 100 K.M.² oppervlakte; Nederland aan intercommunale lijnen met mechanische tractie 14 K.M. per 100 K.M.² oppervlakte). In 1860 was nog het geheele noorden van ons land, waren b.v. Middelburg, Dordrecht, Tilburg, 's Hertogenbosch, Nijmegen en Deventer zonder spoorwegverbinding.

In dit jaar eindelijk barstte het volk uit den ondragelijk geworden band van het doctrinarisme. Tot den aanleg van een uitgebreid net van Staatsspoorwegen werd besloten. „Let men op de groote moeilijkheden, die bij den bouw der lijnen van dit net te overwinnen waren en neemt men verder in aanmerking het groot aantal, waaronder hoogst belangrijke, kunst- en andere werken, die gemaakt moesten worden, dan is er zeker alle reden om hulde te brengen aan de voortvarendheid, waarmede bij den bouw van het eerste Staatsspoorwegnet is gewerkt.” ²⁾ Ook de kosten waren niet bijzonder hoog; zij bedroegen tot 30 Juni per K.M. gemiddeld f 181.937,25, terwijl die van de eigen lijnen van de H. I. J. S. M. tot 1 Januari 1889 f 168.172 per K.M. groot waren; bij de vergelijking moet er op worden gelet, dat de Staatslijnen veel meer en moeilijker kunstwerken hebben.

Drie jaren later overwon Thorbecke weder met zijn tweeledig, in zichzelf tegenstrijdig en allerminst steeds met ervaring overeenstemmend dogma, dat „geen ijver en geen bekwaamheid van publieke ambtenaren kan hetgeen particulieren in exploitatie vermogen, evenaren” ³⁾ dat de Staat eerst dan, wanneer particuliere exploitatie onmogelijk blijkt of dreigt te bezwijken, mag inspringen. De exploitatie van de Staatsspoorwegen werd aan een particuliere maatschappij opgedragen. Had de Staat niet zeer spoedig financieel bijgesprongen, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen zou de eerste moeilijke jaren niet zijn te boven gekomen, hoe oprecht zij er ook naar streefde om het kwaad, dat onbesuisde voorliefde voor particulier initiatief aan ons volk berokkend had te temperen, om „den machtigen verkeersstroom van Europa weder over Nederland te leiden.” ⁴⁾

Dank zij den aanleg van Staatswege geraakte de behoefte aan hoofdspoorwegen bevredigd. Toen kwam de tijd voor de stadstramwegen, daarna voor de tramwegen en locaalspoorwegen op het platte land.

Tusschen de jaren '80 en '90 hadden wij zoodoende

¹⁾ E. Cleveland-Steevens. English railways. London. Routledge, 1915. P. 115—116.

²⁾ Gedenkboek van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs. Blz. 66.

³⁾ Handelingen Tweede Kamer. Bijlagen 1862—'63. Blz. 798 en vlgg.

⁴⁾ Zij, die ten einde toe lezen, zullen zien, dat ik niet — zooals de „Nieuwe Courant” van 28 Maart 1918 meende — zonder meer een voorkeur heb voor staatsexploitatie; dat ik integendeel — gelijk de „Nieuwe Courant” van 9 Februari 1918 opmerkte — geen voorstander ben van rechtstreeksche exploitatie door den Staat. Ik waarschuw slechts voor de meening, dat ambtenaren nooit evenveel vermogen als particulieren — een meening die Louis Regout den aanleg van Heerlen—Valkenburg deed vertragen en duurdert maken, een meening, waarvan hij na zijn ervaring als Minister, blijkens zijn rede te Gennep bij de opening van den Maasbuurtspoorweg, terugkwam.

¹⁾ Verzameling van Citters en van Roosendaal, 1832—1859. Blz. 7—20.

²⁾ Gedenkboek H. I. J. S. M. Blz. 5.

H. I. J. S., N. R. S., S. S., N. C. S., N. B. D. S., Z. O. S. (Tilburg—Nijmegen), verschillende Belgische ondernemingen in het Zuiden en tal van ondernemers van locale lijnen, steeds gewikkeld in onderling kraken, steeds zwak tegenover het buitenland.

Verbetering in den toestand bracht de Regeering door de „overeenkomsten van '90". N. R. S. werd opgeheven en het meerendeel van onze hoofdspoorwegen tusschen S. S. en H. I. J. S. verdeeld. Concentratie en concurrentie waren de Leitmotive. Voor Staatsexploitatie was ook de toenmalige Regeering beducht. Wel erkende de Regeering, dat voor de mogelijkheid om later Staatsexploitatie in te voeren moest worden gezorgd door de bevoegdheid voor te behouden om te allen tijde te naasten, waartegenover de maatschappijen het recht erlangden om bij bedrijfsuitkomsten beneden bepaalde minima naasting te eischen. Bij S. S. werd dit minimum reeds bereikt, telkens indien het winstsaldo gedurende twee achtereenvolgende jaren niet meer beliep dan $3\frac{1}{2}$ pCt. van het aandeelkapitaal. Binnen twee jaren nadat de Maatschappij op grond van zoodanige bedrijfsuitkomsten de overeenkomst zou hebben opgezegd, zou de Staat verplicht zijn tot naasting over te gaan. Uit drie wijzen van naasting mocht de Staat een keuze doen:

1. overneming van alle zaken, rechten en verplichtingen tegen 100 pCt. van het aandeelkapitaal, een deel van de reserve en een in 1915 reeds afgelopen premie (balansnaasting);
2. diezelfde overneming met uitsluiting, onder betaling van rouwkoop, van bepaalde zaken, rechten en verplichtingen (beperkte balansnaasting);
3. overneming van in de overeenkomsten omschreven spoorwegen met bijbehorende tegen een in die overeenkomsten geregelden prijs (koopnaasting).

Deze regeling noopte de maatschappijen er toe haar bezittingen op de balans te brengen ten naaste bij tegen dezen sub 3 bedoelden prijs. Een afschrijving op de spoorwegen werd bij de bepaling van dezen prijs niet bedongen; deze bleef voor rekening van den eigenaar, den Staat, die daarvoor een deel van de huur kon reserveeren. Deze huur werd echter slechts betaald over die lijnen, welke de Staat in eigendom had en dan nog slechts tegen een lagen rentevoet. Niet eens op alle voorwerpen, door de pachters, i.c. de spoorwegmaatschappijen, zelf aangeschaft, was een afschrijving voorgeschreven. Zoo b.v. niet op exploitatie-inrichtingen, terwijl de afschrijving op (d.i. vermindering van den koopprijs van) rollend materieel te gering was. Neemt men verder in aanmerking dat alle werken van wijziging, verbetering en uitbreiding en nieuwe werken op kapitaalrekening werden gebracht, onderhoudskosten op exploitatier rekening, — wat bij de exploitanten een neiging deed ontstaan om eer te verbeteren dan te onderhouden — dan wordt het begrijpelijk, dat de spoorwegschuld kon oploopen ten laste van den naastingsprijs, ten nadeele dus van de Staatsfinanciën.

De Staatscommissie de Marez Oyens heeft getracht na te gaan hoe groot dit nadeel is. Zij heeft hiertoe een conto-finto opgesteld voor het spoorwegbedrijf, welke rekening gegrond was op de onderstelling dat het als één enkel bedrijf bij één enkel lichaam in eigendom en exploitatie was. Hiervan uitgaande is onderzocht, welke de uitkomst van de Staatsrekening zou zijn geweest, indien het tekort, door den exploitant bij toepassing der beginselen van het conto-finto geleden, onmiddellijk uit de schatkist ware aangezuiverd. De ingestelde berekening leidde tot de slotsom dat de Staat, nu het verlies niet uit de gewone middelen is gedekt, van 1891 tot 1909 bijna f 45.000.000 is ungeteerd. Telken jare wordt als bijlage bij de memorie van antwoord bij Hoofdstuk I der Staatsbegroting een conto-finto gevoegd, waarbij in het voetspoor der Staatscommissie de intering over het afgelopen jaar wordt nagegaan. Volgens de twee laatst gepubliceerde conti-finti bedroeg deze in 1918 f 6.062.085,93 en in 1919 f 5.389.804,07⁵. Bovendien

kon het tekort in de pensioenfonds der beide spoorwegmaatschappijen, dat de Staat voor het geval van naasting voor zijn rekening heeft genomen, worde geacht in 1918 te zijn toegenomen met ruim f 2.535.000 en in 1919 met ruim f 2.955.000.

(Bij de beoordeeling van deze interingen moet in aanmerking worden genomen, dat zij gebaseerd zijn op voor de afschrijvingen op de spoorwegen, het rollend materieel en de exploitatie-inrichtingen aangenomen percentages, waarvan allerminst onomstootelijk vast staat, dat zij met de werkelijke waardevermindering overeenstemmen. Een juister, zij het vager schijnend, beeld van den toestand zou m.i. zijn verkregen, indien men naast de gepubliceerde berekening twee andere had opgesteld, gebaseerd de eene op de minimum-, de andere op de maximum-afschrijvingen, welke nog redelijk kunnen worden geacht).

Voor de spoorwegmaatschappijen zelve had het sterke oploopen van de balans-waarde van bezittingen en rechten, terwijl in de overeenkomsten van '90 (art. 65) het aandeelkapitaal gelimiteerd was voor S. S. tot f 18.000.000, voor H. I. J. S. tot f 22.500.000, een ongewenschte financieele labiliteit ten gevolge. Blijkens het verslag over 1920 stonden op 31 December van dat jaar, naast deze bedragen voor aandelen obligatieleningen uit voor S. S. ten bedrage van f 198.617.000, voor H. I. J. S. van f 194.111.000. Het stelsel had ten gevolge, dat betrekkelijk geringe verschillen in de netto-winsten betrekkelijk grooten invloed moesten hebben op de bedragen, welke aan aandeelhouders konden worden uitgekeerd dan wel gereserveerd, terwijl jaarlijks het bedrag steeg, dat moest worden verdiend om aan de verplichtingen tegenover obligatiehouders te voldoen.

Van de Leitmotive kwam de concentratie krachtig en duurzaam tot uiting. Hiertoe droeg bij allereerst dat elke der verbindingen van de groote Nederlandse centra met binnen- en buitenland in één hand werd gebracht (voor zooveel noodig door toepassing van medegebruik) en voorts dat S. S. de meerderheid van de aandelen van N. C. S. van N. R. S. overnam, dat zij de exploitatie en later den eigendom van Tilburg—Nijmegen en Sittard—Herzogenrath verkreeg, terwijl haar in '98 de exploitatie van tal van door den Staat genaaste lijnen van Belgische ondernemingen werd opgedragen en in 1919 de exploitatie van de lijnen van N. C. S. en van N. B. D. S. door haar werd overgenomen. De vroegere verbrokkeling maakte zodoende voor toenemende concentratie plaats. Verdere verbrokkeling werd voorkomen doordat de twee groote maatschappijen als exploitante, soms ook als eigenares of aandeelhouster optraden van locaalspoorwegen en tramwegen, die dank zij de in '94 door Lely geïnaugureerde maatregelen sedert in belangrijke mate tot stand kwamen en bijdroegen tot ontsluiting van ons platteland.

Het andere Leitmotiv, de concurrentie, heeft zich lang doen hooren, vooral, zij het niet altijd even luide, in de eerste jaren na '90. In 1911 werd door de invoering van voor beide maatschappijen gelijke reizigerstarieven reeds een belangrijke samenwerking merkbaar. Uiterst moeilijk om elkander in de haren te vliegen, werd het den maatschappijen gemaakt, toen op 31 Juli 1914 al haar op Nederlandsch grondgebied geëxploiteerde spoorwegen en al haar materieel voor 's Rijks dienst in het belang van 's lands verdediging werd gevorderd, terwijl voor den duur van de vordering de leiding van het gebruik van de spoorwegen en het materieel overging op den Chef van den Generalen Staf, zij het dan dat de uitvoering van den dienst aan de besturen van de maatschappijen bleef. Tijdens deze vordering waarborgde de Staat aan S. S. en H. I. J. S. 4 pCt. van het gestort aandeelkapitaal, met dien verstande, dat over een jaar, waarvoor het Rijk moest bijbetalen, niet meer dan 3 pCt. dividend zou worden uitgekeerd, terwijl het overige, overeenkomend met 1 pCt. dividend, aan de reserve ten goede zou komen. Deze

regeling bleef tot 1 Januari 1920 gehandhaafd.

De onderlinge concurrentie van S. S. en H. I. J. S. werd geheel opgeheven toen, ingevolge overeenkomst van 25 November 1916, met ingang van 1 Januari 1917 deze maatschappijen een belangengemeenschap aangingen. Er werd besloten tot gemeenschap van baten en lasten, niet van kapitaal, ook niet van reservéfondsén. De winst zou naar verhouding van de aandeelenkapitalen voor beide maatschappijen gelijk zijn, zoowel wat dividend als reserves betrof. Beide maatschappijen bleven met haar overeenkomsten met het Rijk ieder een afzonderlijk bestaan voeren, maar de statuten werden in onderlinge overeenstemming gebracht en de Raden van Commissarissen en de directies in dezelfde personen vereenigd. Verbetering van gemeenschappelijke stations zou met minder wrijving en minder geld tot stand kunnen worden gebracht. Het thans steeds volgen van de kortste route zou zuinigheid bevorderen, eenheid bij het seinwezen de veiligheid. Eenheid tegenover het buitenland zou ons sterker doen staan.

Een belangrijke mijlpaal was dus bereikt. Een eindpunt allerminst.

Welken weg moest ons spoorwegbeleid nu uit?

R. A. VERWEIJ.

DE POGING DER „HAGUE RULES 1921”.

Zoals den lezer bekend, nam de Haagsche Conferentie der International Law Association, op aanbeveling van de Commissie voor het Zeerecht, een stel regels aan betreffende het vervoer van goederen ter zee.¹⁾ De Hofstad werd peet, en de Conferentie sprak de hoop uit, dat de „Hague Rules” 1 Februari e.k. in de maritieme wereld zouden debuteeren. Dit laatste, op deze wijze, dat geen cognossement zou worden afgegeven en aangenomen, waarvan de regels geen integreerend bestanddeel uitmaakten, hebbij dan dat ze in het cognossement in extenso werden opgenomen, hetzij dat met eenvoudige verwijzing naar de Hague Rules werd volstaan.

Meer dan het uitspreken dezer hoop vermocht de International Law Association, als particuliere vereeniging, niet. Over de toekomst der regels zal de practijk moeten beslissen, en voorloopig valt dienaangaande nog weinig met zekerheid te zeggen.

Ondertusschen geloof ik, dat men goed zal doen, zijn verwachtingen niet te hoog te bouwen. Dit ondanks adheesie-betuigingen en moties van aanbeveling, waarvan men van tijd tot tijd leest. De kardinale vraag toch blijft: kunnen belanghebbenden met het middel der Hague Rules bereiken wat zij begeeren? M.a.w. kunnen zij door een simpele toepasselijk-verklaring der regels een eind maken aan den belangensstrijd, welke sinds jaren op het gebied van het zee-transport bestaat en daarvoor in de plaats een belangenregeling stellen, die internationaal gelijkvormig zal gelden? Zoo ja, — en de voorstelling wordt vaak gewekt en aangetroffen dat dit het geval is — dan zijn de Hague Rules het offer waard, dat elk internationaal compromis nu eenmaal van de betrokkenen vraagt. Zoo neen, dan vervalt hun reden van bestaan en volgt daaruit onafwijsbaar, dat zij den weg zullen opgaan, welke zoovele goedbedoelde pogingen tot internationale rechtsstelling vóór haar zijn gegaan, den weg der mislukking. Dit laatste zou dan wellicht tevens de overtuiging kunnen bijbrengen, dat de werkwijze van een vergadering als de Haagsche niet de meest geëigende is om de hier bedoelde taak te verrichten. De vergadering telde voortreffelijke namen onder haar leden, heeft in enkele dagen vele belangrijke „papers” onder het oog gehad en zich op zeer verdienstelijke wijze gekwetend van de talrijke sociale functies, welke haar daarnevens wachtten. Zij schiep tijdelijk een internationaal milieu, waarvan bekoring uitging. Zij was vol toewijding. Maar is dit alles vol-

doende en noodig om den bodem voor te bereiden en de verschillende maritieme landen toegankelijk te maken voor een internationaal cognossementen-recht? Wel is daartoe noodig zeer nauwkeurige studie van de ter zake bestaande nationale bepalingen, en ook ge-regelde samenwerking tusschen al de betrokkenen om tot een regeling te komen, die zich zoo nauw mogelijk aan de geldende rechtsstelsels aansluit. Een vergadering, die te gaarne haar werk in een paar dagen met succes ziet bekroond, uitgaat van een toevallig ontwerp, dat van meest gereede zijde bij haar wordt ingediend, en aan dit ontwerp reeds bij voorbaat zoo min mogelijk wil tornen om de vruchtbaarheid der besprekingen niet in gevaar te brengen, een dergelijke vergadering treft regelingen op papier en laat de leus der nationale souvereiniteit rustig voortgaan met de verhoudingen tusschen de menschen op deze wereld verward te maken.

Revenons à nos moutons, de Hague Rules. Als poging tot internationaal compromis, verdienen zij sympathie. Laat ik deze betuigen alvorens de regels te beoordeelen.

Bij goederenzendingen over zee zijn tegenstrijdige belangen in het spel. De cognossementen, zooals die thans in de practijk gangbaar zijn, zijn éézijdig opgestelde stukken, waarin alleen de belangen van den reeder tot hun recht komen. Dies wekken zij bij handel, assuradeuren en bankiers ontevredenheid. Ik behoeft hier niet over uit te weiden. De strijd is voldoende bekend. Een compromis is wenschelijk.

Ook een *internationaal* compromis is wenschelijk. Het maritieme verkeer gaat gebukt onder de veelheid van rechtsgebieden, waaronder het wordt uitgeoefend. Men kent de moeilijk- en toevalligheden, die daaruit voortvloeien bij de vele niet-contractueele verhoudingen, waartoe het zeeverkeer aanleiding geeft. Zij zullen in toenemende mate daaruit voortvloeien, als de nationale wetgevers zich ook bij de contractueele verhoudingen opdringen en er daar meer en meer toe overgaan partijen te beperken in haar vrijheid om eigen belangen naar eigen inzichten te regelen.¹⁾ Dit is een ongezonde toestand. Het is niet de nationaliteit van de (veelal toevallige) laad- en losplaats, die het karakter bepaalt van het transport en den aard der daarbij betrokken belangen. Daarom is het onjuist deze nationaliteit in toenemende mate beslissend te maken voor de voorwaarden, waaronder schip en goëd de zee doorkruisen.

Een ernstige poging om tot meer practische rechtsstelling te geraken verdient allen steun. De zee is van ouds geweest het groote verkeersveld der volkeren. Zijn daar dwingende regels noodig, dan geve men dezer een bredere basis, dan de nationale wetgever vermag. Laten daartoe de wachters der vele poorten de handen in elkaar slaan. Het werk zal een offer vragen van ieder, die overtuigd is, dat eigen reglementen uitmunten door gerechtigheid. Maar hij houde in het oog, dat het verkeer door voortreffelijke, conflictieerende bepalingen niet is gediend, en dat de schaar juristen, die — op kosten van dat verkeer —

¹⁾ Om ons tot het vervoer van goederen te bepalen: United States Harter Act, 1893, geldend voor het vervoer van en naar havens daar te lande; New Zealand Shipping and Seamen Act, 1903, geldend voor het vervoer van havens daar te lande; Australian Sea Carriage of Goods Act, 1904, geldend voor het vervoer van havens daar te lande; Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910, geldend voor het vervoer van havens daar te lande; Nederlandsch Ontwerp Zeerecht, thans bij de Kamer ahangig, bedoelt te gelden voor het verkeer van en naar Nederlandsche havens.

Ten slotte bestaat in Engeland, Duitschland, Scandinavië en Frankrijk een sterke strooming onder belanghebbenden, die bij de regeering op invoering van soortgelijke wettelijke bepalingen aandringt. Zie voor Engeland: „Report of the Imperial Shipping Committee on the Limitation of Shipowners' Liability by Clauses in Bills of Lading”, dit jaar uitgebracht.

¹⁾ [Zie pgn. 711, 817, 849 en 905 van dezen jaargang en pgn. 1035 van dit nummer. — Red.]

de daaruit voortvloeiende toepassingsmoeilijkheden moeten oplossen, haar tijd aan nuttiger dingen kon wijden.

Er wordt thans een poging ondernomen: de Hague Rules. Maar of het de poging is die kans heeft op welslagen, betwijfel ik. Niet zoozeer wegens de mindere voortreffelijkheid van sommigen harer bepalingen, als wel, omdat zij in gebreke zullen blijven de eenheid en zekerheid te scheppen, welke haar bestaansreden uitmaakt. De Hague Rules geven een contractuele regeling, maar een regeling, die onvoldoende rekening houdt met de wetsbepalingen, welke ter zake in de verschillende maritieme landen bestaan. Ja, de International Law Association hield er rekening mee. Zij nam bij de geboorte van haar geestesvrucht de volgende resolutie aan:

„Whereas special legislation on the subject dealt with by these Rules exists in various States and is proposed in other States and whereas it will only be possible in such States to bring these Rules into operation if they be in accord with national legislation, it is in the opinion of this Association desirable in order to secure uniformity that such legislation or proposed legislation shall be brought into harmony with these Rules.”

Maar geloofde zij zelf in ernst, dat deze wensch vóór 1 Februari verwezenlijkt zou zijn? Geloofde zij, dat de nationale wetgever, die zoo langzaam werkt en wiens arbeid met zoovele waarborgen omgeven is, zich geroepen zou voelen om op korten termijn zijn bepalingen aan te passen aan wat een particuliere vergadering overhaast uitspreekt?

De International Law Association is een in hoofdzaak Engelsche vereeniging en de Hague Rules werden in Engeland geconcipeerd. Zij zijn een poging van de Engelsche meesters om zich door het opleggen van zelfdwang te vrijwaren voor een wettelijke regeling hunner aansprakelijkheid als vervoerder, waarmee het rapport der Imperial Shipping Committee hen dreigt.

In Engeland vinden de regels slechts de Common Law tegenover zich en niets schijnt daar hun werking in den weg te staan, dan de vrije toestemming der betrokken partijen.

Maar voor een internationaal compromis, moet men óók als Engelschman, zijn aandacht tevens aan andere landen wijden.

In Amerika, Australië en Canada, de groote exporteerende en autonome landen, bestaat op stuk van zaken een uitgebreide wettelijke regeling. Bedoelde wetten komen in algemeen opzet den Hague Rules na, maar zijn toch onderling zeer verschillend en geen van alle met de Hague Rules eensluidend. Men behoeft geen profheet te zijn, om te voorspellen, dat zij op 1 Februari e.k. niet zullen zijn ingetrokken.

Na de Angelsaksers de Continentalen. Ook zij spreken in zeezaken een woordje mee. Buiten Holland, waren zij op de Haagsche Conferentie zwak vertegenwoordigd. Zullen daarom de Duitsche, Scandinavische, Fransche en Belgische reeders bereid worden gevonden zich de zelfbeperking der Hague Rules op te leggen? Gesteld zij blijken hiertoe bereid. Kunnen de regels dan werken?

De vraag: wie draagt de schade aan over zee vervoerde goederen overkomen, is een vraag, die de geldende wetboeken der continentale landen vrijwel geheel aan partijen zelf ter beantwoording overlaten.

Wat dit betreft dus geen moeilijkheden. Maar de Haagsche Regels regelen meer dan dat. Zij stellen ook een termijn, waar binnen de rechtsvordering moet worden ingesteld, waartoe het vervoer aanleiding geeft.¹⁾ Zij regelen ook de bewijskracht van het cog-

¹⁾ Art. III.6: „within 12 months after delivery of the goods”. Met „delivery” wordt waarschijnlijk „lossing” bedoeld; aangezien „vervoer” onder de Hague Rules alleen de periode dekt tusschen lading en lossing in en uit het schip. Termijn van 1 jaar overigens onnoodig lang. Binnen 3 maanden kan men verst afgelegene deelen der wereld schriftelijk bereiken en daarvan antwoord ontvangen.

nossement, de maximum aansprakelijkheid van den vervoerder voor schade aan het vervoerde goed overkomen, en verbieden het afgeven van andersluidende cognossemerten op straffe van niet-verhandelbaarheid van het document. Dit zijn punten waar eenige omzichtigheid geboden is.

Neem b.v. de bewijskracht van het cognossement. In vele landen, o.a. ons land, is het bewijsrecht dwingend recht. De rechter zal daar geen bewijskracht tegen den vervoerder toekennen aan opgaven, welke in het cognossement als door den inlander eenzijdig verstrekt staan aangeduid, opgaven dus, waarvan het den houder van het papier bekend is, dat de vervoerder zich van haar juistheid niet heeft overtuigd. Toch schijnt art. III.4 der Hague Rules deze bewijskracht aan het cognossement toe te denken. De geheele regeling, die de Rules in deze materie treffen, is voor continentaal begrip eigenaardig genoeg om er even bij stil te staan. Onder de bestaande practijk berust — uitzonderingen daargelaten — de aansprakelijkheid van den vervoerder slechts op het stukstal der ingeladen goederen. Aan andere gegevens ter onderkenning van het ingeladene, zoo al in het cognossement opgenomen, wordt door een clause als „weight, quality, quantity and contents unknown”, kracht ontnomen. Uiteraard is voor den handel deze clause niet aangenaam en er wordt van die zijde op gewezen, dat de vervoerder vaak onbekendheid voorwendt om aansprakelijkheid te ontgaan. Dit is een misbruik. Maar aan den anderen kant gebiedt billijkheid te bedenken, dat het vervoer onder zoodanige omstandigheden wordt uitgeoefend, dat dergelijke gegevens bij de inlading in den regel niet worden, veelal niet kunnen worden gecontroleerd. Een vervoerder van goederen overzee oefent nu eenmaal geen veembedrijf uit, ingericht om ten allen tijde in een uitslag gemakkelijk en nauwkeurig vast te stellen. Zoolang dit de feiten zijn, moet men niet trachten in een cognossement de zekerheid te vinden van een ceel.

Evenwel, art. III.3b. der Hague Rules gaat van een andere opvatting uit. Het verplicht den vervoerder niet alleen het (te allen tijde controleerbare) stukstal, maar ook hoeveelheid (inhoud) en gewicht in het cognossement te vermelden en wel volgens de opgaven hem door den inlander vóór de inlading schriftelijk verstrekt. Voor de waarheid daarvan moet de vervoerder tegenover den houder van het cognossement instaan, óf de onwaarheid ervan aantoonen. Alleen voor verschepingen in bulk en volle houtladings wordt een uitzondering gemaakt.

Art III.5 komt blijkbaar den vervoerder te hulp. De inlander blijft tegenover hem voor de juistheid zijner opgaven garant. Maar hoe zelden zal deze bepaling toepassing vinden? Voor schepen, die in ongeregelde vaart stukgoederen varen, is de garantie van een verren inlander weinig waard. Maar afgescheiden hiervan; kan de vervoerder bewijzen, dat de hem door den inlander verstrekte gegevens onjuist waren, dan kan hij ook de bewijskracht van die gegevens tegenover den cognossementhouder ontzenuwen en komt zijn regresrecht op den inlander niet te pas. Ten slotte bepaalt art. III.3 dat de vervoerder niet verplicht is de opgaven van den inlander in het cognossement op te nemen, indien hij redelijken grond heeft aan de juistheid ervan te twifelen. Hoe zal deze bepaling practisch werken? Als achteraf blijkt, dat zijn twijfel ongerechvaardigd is geweest, wordt de vervoerder dan schadeplichtig tegenover den inlander, aan wien hij weigende het begeerde cognossement te verstrekken?

C. C. GISCHLER.

THE HAGUE RULES, 1921.

III.

Mij is herhaaldelijk gevraagd, welk onthaal de overeenkomst, die in den Haag tusschen de partijen, betrokken bij een cognossement getroffen werd, in En-

geland of liever in Groot-Brittannië heeft onderzocht en of nu werkelijk verwacht kan worden, dat door het Vereenigd Koninkrijk op 1 Februari 1922 deze voorschriften in connossementen algemeen zullen worden ingevoerd.

Het zij mij vergund, door tusschenkomst van de Econ. Stat. Berichten een algemeen antwoord op die vragen te geven. Wellicht, dat meerderen belang stellen in den loop van de beraadslagingen en debatten over deze Hague Rules in dit land gevoerd, temeer daar die debatten niet van wrijving waren ontbloot en er zich een vrij scherp afgebakend verzet tegen hun aanneming kenbaar maakte.

Over het algemeen gesproken, geloof ik te mogen constateeren, dat de Hague Rules in Groot-Brittannië hun beslag hebben gekregen en dat wij op het in werking treden ervan na 31 Januari 1922 mogen rekenen. De reeders, die deze week in internationale conferentie in Londen vergaderen, hebben weliswaar de Hague Rules op de agenda geplaatst van hun besprekingen en hebben zich derhalve nog niet vóór hun aanneming verklaard, doch die aanneming mag vrijwel als vaststaand worden aangénomen, nu de geïnteresseerden onder de bevrachters zich met een overgrootte meerderheid ten gunste van hun aanneming hebben verklaard.

Aan kritiek heeft het niet ontbroken. Het merkwaardige is echter, dat bij alle — en somtijds vrij heftige — kritiek, op een enkele uitzondering na, geen punt is aangeroerd en geen argument is aangevoerd waaruit zou blijken, dat de Hague Rules te kort schoten in hun karakter van te zijn een billijke oplossing der geschillen tusschen reeder en bevrachter.

De enkele uitzondering vormt een zeer technisch punt onder Artikel III, Rule 4, waarbij het bewijsrecht van connossementen wordt geregeld en over het hoofd schijnt gezien te zijn, dat voor het vervoer van houtvracht in de meeste chertepartijen het connossement als afdoend bewijs wordt aangemerkt, d.w.z. dat in die chertepartijen de zogenaamde „conclusive evidence” clause is opgenomen, die met een regeling als vervat in bovenstaande „rule” natuurlijk in strijd komt.

Houtvrachten echter, evenals het vervoer van graan, wol en andere artikelen, die meestal volle ladingen beteekenen en het charteren van schepen in de „wilde” vaart, hebben te allen tijde hun bijzondere chertepartijen en vrachtovereenkomsten gehad. Die overeenkomsten zijn dikwijls tot stand gekomen na vele moeilijkheden en na veel strijd tusschen reeders en bevrachters. Het is te begrijpen, dat belanghebbenden weinig geneigdheid toonen om aan die eens vastgestelde regelen te tornen en dat zij met weinig sympathie een beweging begroeten, die een algemeene strekking heeft waarvan de gevolgen niet zoo in eens zijn te overzien en die — mocht zij geen bevrediging bieden — in den maalstroom hun duur bevochten privileges zouden meeslepen.

Al die vervoerovereenkomsten betreffen echter speciale artikelen, speciale goederen, „goods in bulk” en daarvoor werden de Hague Rules niet in de eerste plaats in elkaar gezet. Het katoenvervoer b.v. van Noord-Amerika naar de Engelsche havens gaat bijna zonder uitzondering op doorconnossement en „received for shipment” connossement, twee documenten, die nog heel wat hoofdbreken zullen kosten alvorens zij behoorlijk geregeld zijn en rechtens vaststaan. De katoenhandel heeft echter onderling een organisatie tot stand gebracht, waardoor het mogelijk is, ondanks al deze moeilijkheden, met vrij-groote zekerheid het vervoer te doen geschieden. Voor den katoenhandel waren de Hague Rules niet noodig, zeker niet in de eerste plaats.

Het zijn de z.g. „liners”, de vaste scheepvaartlijnen, die stukgoederen vervoeren en die niet op chertepartij varen, doch voor wie het connossement, en niet in één, doch in duizenden exemplaren, het eenige papier van waarde vormt voor het bewijs van het vervoer

contract, voor wie de Hague Rules in de eerste en de voornaamste plaats werden geschreven. Dat is in Engeland goed begrepen en de Kamers van Koophandel en Commercieele instellingen, die gevestigd zijn in die districten waar voornamelijk handel in stukgoederen plaats heeft, waren onder de eerste, om hun ingenomenheid te kennen te geven met de Haagsche overeenkomst en zich bereid te verklaren, die in den lente van 1922 te aanvaarden.

De Kamers van Koophandel te Manchester, Birmingham, Coventry, Sheffield, Bradford, Liverpool, Aberdeen, Edinburgh en Blackburn volgden elkander vrij spoedig in de ongereserveerde aanneming van de Rules.

Een aantal andere Kamers van Koophandel nam geen besluiten voor zich zelf, doch sloot zich aan bij het besluit van de afgevaardigden ter vergadering van de Associated Chambers of Commerce (een lichaam, dat alle Kamers in het Vereenigd Koninkrijk vertegenwoordigt en dat 4 maal per jaar vergadert), die op 20 October 1921 te Sheffield met bijna algemeene stemmen het volgende besluit aannam:

„That the Association of British Chambers of Commerce records its approval of the Rules to be known as „The Hague Rules, 1921, defining the risks to be assumed „by Sea Carriers, under Bills of Lading which were drawn „up and unanimously agreed upon by the Maritime Law „Committee and adopted by the International Law Association at the Hague Conference on September 3rd., „1921. Further, that the Association believes that the International application of these Rules will greatly facilitate trade between all countries, and urges all concerned „in the United Kingdom to endeavour to secure their „universal and exclusive use.”

De tegenstemmers waren niet zoozeer tegenstanders, doch menschen, die niet over één nacht ijs wilden gaan en eerst wilden onderzoeken wat de juiste gevolgen der Rules zouden kunnen zijn; die rechtsgeleerd advies wenschten in te winnen omtrent de betekenis van wat in den Haag tot stand kwam. Tot dezen behoorde de voorzichtige Schotsche Kamer van Koophandel te Glasgow, die onlangs een Commissie heeft benoemd om de Rules van dat oogpunt te onderzoeken en daarover verslag uit te brengen.

Verder zijn de Rules aangénomen door de Manchester Association of Importers and Exporters, door de Manchester Cotton Association en de Council of Tobacco Manufacturers of Great Britain and Ireland.

Zij verwierven volledige sympathie van de zijde der bankiers in de, alle voornaamste Britsche banken vertegenwoordigende, British Bankers' Association. Evenzeer werden zij zonder eenige reserve aanvaard door assuradeuren, n.l. door het Institute of London Underwriters, de Liverpool Underwriters Association, de Underwriters at Lloyd's, de Committee of Management of the Association of Underwriters and Insurance Brokers te Glasgow, en de Manchester Marine Insurance Association.

Van de algemeene vertegenwoordigende lichamen vonden zij instemming bij de British National Committee of the International Chamber of Commerce en de British Imperial Council of Commerce.

De eigenlijke strijd concentreerde zich om en in de Londensche Kamer van Koophandel, een lichaam, dat de grootste vertegenwoordiging bevat van den koophandel in Engeland, doch tevens de grootste verscheidenheid van belangen.

Behalve de eigenaardige, min of meer zelfzuchtige belangen van bepaalde klassen van goederen, waarvan ik boven gewag maakte en waarbij zich voornamelijk de hout- en de graanhandel onderscheidde, kwam er zeer spoedig tegenkanting van een kleine groep handelaren, die à tort et à travers wilden, dat een dergelijke overeenkomst door wetgeving zou worden gesanctionneerd. Zij gingen van het standpunt uit, dat na veel moeite en jaren strijds het gelukt was, van de Regeering de instelling te krijgen van de Imperial Shipping Committee, waarin vertegenwoordigers van het moederland zoowel als van alle koloniën

zitting hadden. Die Commissie had in een uitvoerig rapport uitspraak gedaan ten gunste van wetgeving in het geheele Keizerrijk op de basis van de Canadian Water Carriage of Goods Act 1910 en dat rapport had de sanctie verkregen van de Imperial Council. Men was bevreesd, dat een dergelijke beweging met zooveel strijd tot een goed einde geleid, door een onderlinge overeenkomst zou worden op zij gezet en dat de geheele beweging van de Haagsche conferentie eigenlijk niets meer was dan een verkapte manoeuvre van de zijde der reeders om het dreigende gevaar van wetgeving van zich af te wentelen. Wantrouwen tegen de reeders en groote loyaleiteit tegenover de koloniën waren in deze de voornaamste drijfveeren.

Tegen deze kleine, doch vastbesloten en zeer energieke minderheid werd tevergeefs aangetoond, dat de geheele beweging der Maritime Law Committee het bedoelde rapport ten grondslag had en dat de Hague Rules op de Canadian Water Carriage of Goods Act 1910 gebaseerd waren, doch dat wetgeving zelfs voor de geheele Britsche Commonwealth niet alle landen in zich sloot en noodzakelijk moest leiden tot wetgeving in andere landen, die vooruit moest loopen op tegenstrijdigheden en aanleiding tot processen. Internationale regeling kon onmogelijk anders dan bij overeenkomst tot stand komen en een internationale overeenkomst was in deze van veel grootere beteekenis dan imperiale wetgeving.

Dit was der minderheid niet bij te brengen. Er kwamen heel wat pennen en tongen in beweging. De Londensche Kamer is gewoon te werken in secties of commissies. Voordat de algemeene ledenvergadering werd gehouden, werden de Rules successievelijk aangenomen in de volgende secties, n.l. de Australasian Trade Section, de South African Section, de Marine Insurance Sub-section, de West-African Section, de Green Fruit & Vegetable Section, de Merchants Committee (een algemeene Afdeling, die den algemeenen niet gespecificeerden handel vertegenwoordigt) de East Indian Section en de Canned Goods Section.

Desniettegenstaande bereidde de minderheid ten gunste der wetgeving zich voor op een strijd en zij zocht daarvoor steun bij de ontevreden houthandelaren en graanhandelaren wier grieven, zooals ik boven beschreef, waren, dat voor hen speciaal geen bijzondere regelen in de Hague Rules waren opgenomen.

Daar een open stemming tusschen wetgeving en vrijwillige overeenkomst hoogstwaarschijnlijk ten gunste van de laatste zou zijn uitgevallen, werden mondeling en in geschrifte argumenten gezocht in de Rules zelf en het was naar aanleiding van dat zoeken naar fouten, dat ik opmerkte, dat tot nu toe geen enkel onjuiste bepaling is aan het licht gebracht. De heeren critici hadden het voornamelijk gemunt op Rule 7 van Artikel III, waarin gesproken wordt van een „received for shipment” connossement en waarin wordt bepaald, dat voorkomen moet worden het tegelijkertijd in omloop zijn van „received for shipment” en „shipped” connossementen en die tevens het recht geeft aan iederen inlander om tegen overgave van zijn „received for shipment” connossement een connossement te ontvangen waarin de inlading wordt erkend. Uit dat artikel haalde men zich in het hoofd, dat de Rules een „received for shipment” connossement sanctioneerden en daarmee den handel op losse schroeven zetten.

Over dat „received for shipment” connossement valt heel wat te zeggen. Er zijn takken van handel, die niet buiten hen kunnen, zooals de Amerikaansche katoen- en de Australische wolhandel. Het valt echter niet te ontkennen, dat zij tot veel en enorme fraude hebben aanleiding gegeven en dat ontvangers zoowel als bankiers verschillende malen verliezen hebben geleden door op die documenten te vertrouwen als garanties voor inlading. Vandaar, dat een aantal handelaren — vooral die ze niet noodig hebben — zich

van die documenten niet wenscht te bedienen en hen zelfs gaarne verboden zouden zien.

De zaak wordt thans door de belanghebbende partijen ter hand genomen en eerlang zal vermoedelijk een afdoende regeling worden gevonden.

De Hague Rules onthouden zich wijselijk van eenig oordeel in deze, doch het zien der woorden „received for shipment” was voor bovengenoemde heeren een roode lap en wij hebben nog steeds allerlei opmerkingen dienaangaande te hooren, die feitelijk kant noch wal raken.

De vergadering der Londensche Kamer is ten slotte op 15 November 1921 kalm verlopen. Door de goede zorgen van den Secretaris was tusschen de twee tegenovergestelde partijen een compromis tot stand gekomen en een resolutie van onzijdigen aard opgesteld, die zonder de Hague Rules of wetgeving absoluut te verwerpen, „verklaarde in de Rules een „basis” te zien „for the settlement of the respective „liabilities and rights of shipowners and Merchants „under Bills of Lading”.

Daarmede is feitelijk het laatste struikelblok voor de opname der Hague Rules in Engelsche connossementen verdwenen. De North of England steamship owners Association hebben zich reeds ten gunste van de Hague Rules uitgesproken en, zooals ik zeide, verwacht mag worden, dat het internationale reederscongres zich daarbij zal aansluiten.¹⁾

Het vrachtvervoer in speciale artikelen als hout en graan zal zich denkkelijk een tijdlang van de aanneming dezer Hague Rules onthouden totdat in den loop der tijden, naar ik hoop, de aandrang te sterk

¹⁾ Het bovenstaande was reeds geschreven, toen van 23—25 November het internationale reederscongres werd gehouden, waar op 23 en 24 November de Hague Rules ter sprake kwamen. Het bleek op dat congres spoedig, dat hoewel in het algemeen gesproken de principes van die Rules instemming vonden, op onmiddellijk aannemen en in werking stellen slechts van de zijde der Britsche reeders kon worden gerekend.

De Fransche reeders wenschen bindende kracht door een internationale conventie. De Noren wenschen nadere bespreking en beschouwing. De Italianen en Japanners hebben bezwaar tegen de limite van £ 100 voor stukgoederen zonder aangegeven waarde. Verder verklaarde de afgevaardigde der Amerikaansche reeders, dat naar zijn meening deze de Hague Rules waarschijnlijk zouden aanvaarden, terwijl Canada en Australië zich hun beslissing voorbehielden, zoolang als een wijziging hunner wetten nog in de lucht hing.

De Duitsche afgevaardigden betoogden zich niet te kunnen uitlaten over de al of niet aanneming der „Haager Regelen”, daar zij geen mandaat hadden.

Zij het nog vermeld dat de Zweedsche reeders door hun reedersvereniging verklaarden de Hague Rules onveranderd aan te nemen en dat de Nederlandsche reeders zich bij de Engelsche aansloten en onvoorwaardelijk zich vóór de in werking treding der Hague Rules verklaarden.

Ten slotte werd op voorstel van Sir Norman Hill de volgende resolutie aangenomen:

„That this Conference, representative of the shipping industry in every part of the world, which has had before it The Hague Rules, 1921, recently adopted by the International Law Association for submission to the various interests concerned in bills of lading, is of opinion, that the interests of trade and commerce are best served by full freedom of contract, unfettered by State Control; but that in view of the almost unanimous desire manifested by merchants, bankers, and underwriters for the adoption of The Hague Rules, this conference is prepared to recommend them for voluntary international application, if and so far as necessary for adoption by International convention between the maritime countries, Italy and Japan reserving the right to raise questions on the rule which prohibits the shipowner fixing a limit of liability below £ 100 per package.”

Het blijkt, dat deze resolutie wederom een „compromise” was tusschen de verschillende inzichten. Als basis voor verdere actie is zij echter een voldoende uiting van de internationale belangstelling en deze zal ongetwijfeld leiden tot internationale verstandhouding ook te dezen opzichte.

W. R. B.

wordt en ook deze recalcitranten zich bij de algemeene meening zullen aansluiten. Wij kunnen dan misschien geraken tot een *connossement*, dat aan den voorkant alleen de Hague Rules, 1921, zal bevatten en aan den achterkant die speciale *clausules*, welke (zonder aan het wezen der Hague Rules te raken of haar voorschriften geweld aan te doen) voor eenigen bepaalden handel vereischt worden.

Op de oppositie van den houthandel wordt een eigenaardig licht geworpen door de geschiedenis van de Canadian Water Carriage of Goods Act 1910. Deze bevatte oorspronkelijk eveneens een artikel, dat bestemd was voor het vervoer van hout. Daartegen werd toen ter tijd zulk een hevig verzet aangeteekend door de houthandelaren, dat reeds in het volgend jaar (1911) een Wijzigingswet tot stand kwam, waarbij de geheele wet niet toepasselijk werd verklaard op den houthandel en deze van de werking der wet geheel werd vrijgesteld.

Zoo herhaalt zich de geschiedenis, doch de groote internationale beweging van vrijwillige onderlinge regeling van geschillen wordt er niet door gestuit.

Mr. W. ROOSEGAARDE BISSCHOP.

DE UITKEERING VAN HET STAATSBEDRIJF DER P. T. EN T. WEGENS DEN VRIJDOM VAN SPOORWEGVERVOER.

De beantwoording door den Minister van Financiën van het verslag naar aanleiding van het bij de Tweede Kamer aanhangige Ontwerp-Middelenwet voor 1922, waarin tegen het opnemen van een post onder de middelen ter zake van het kosteloos brievenvervoer door de spoorwegen bedenking wordt geopperd, noopt mij dit belangrijke vraagstuk aan een eenigszins diepergaand onderzoek te onderwerpen.

Wij hebben hier te doen met een wettelijk, op art. 47 der Spoorwegwet van 1875 gegrond, recht van den Staat tegenover de Spoorwegmaatschappijen, dat alleen het Staatsbedrijf der P. T. en T. in staat is productief te maken; in de hand van den fiscus is dit recht een dood ding. Reeds uit dien hoofde wekt een uitkeering van het Staatsbedrijf aan de algemeene middelen terzake van dit recht bevreemding. Maar er is meer. De uitkeering door het Staatsbedrijf aan de algemeene middelen kan oogenshijnlijk op doeltreffende wijze gemotiveerd worden door opstelling van de eenvoudige redeneering, dat evenals het Staatsbedrijf binnenkort, terwille van een zuiver beeld der bedrijfsfinanciën, door de intrekking van den portvrijdom, een betaling gaat genieten voor de diensten, die het aan andere openbare lichamen bewijst, het om diezelfde reden ook zelf voor de gebruikmaking van het recht van kosteloos brievenvervoer dient te betalen. Wie zoo redeneert vergeet echter, dat het door hem vooropgestelde eenvoudige beginsel niet in gelijke mate op het Staatsbedrijf, verplicht tot kosteloos brievenvervoer voor anderen en op datzelfde Staatsbedrijf, gebruik makend van het recht van art. 47 der spoorwegwet van toepassing is. Wat het eerste vervoer betreft, hier staan degeen die den dienst bewijst en degeen aan wien hij wordt bewezen, onmiddellijk tegenover elkaar. Een eenvoudige onderlinge werrekening terzake is dus volkomen op hare plaats. Waar het in het tweede geval evenwel op aankomt is, of het feitelijk bestaan van het vrij vervoer haar invloed doet gelden of heeft doen gelden op 's Rijks financiën. Het bijzondere element immers in de bestaande verhoudingen is hier, dat de uitkeering niet zou plaats hebben aan het lichaam, dat de diensten verricht, de spoorwegmaatschappijen, maar aan de Schatkist.

Naast elkander behooren te worden geplaatst de door den Staat van de spoorwegen werkelijk ontvangen uitkeering en die waarop hij recht zou hebben indien de maatschappijen niet de kosten van het postvervoer hadden te dragen.

De financiële bepalingen van de spoorwegovereenkomsten van 1890 betreffen:

1°. de betaling van huur wegens het gebruik van Rijkseigendommen;

2°. uitkeering van een gedeelte der winst voor het recht van exploitatie van spoorwegen.

De huur bedraagt nog niet 2 pCt. van de kosten van aanleg en aankoop der Staatsspoorwegen. Het ligt dus voor de hand, dat economische overwegingen op de bepaling van dit percentage weinig invloed hebben uitgeoefend en overwegingen van algemeen landsbelang den doorslag hebben gegeven. Hoogstwaarschijnlijk is de huur dan ook zoodanig gesteld, dat de exploitatie der Spoorwegen aan de Maatschappijen eene behoorlijke ondernemers-winst zou opleveren.

Is deze veronderstelling juist — en de abnormaal lage huur laat geen andere toe —, dan kan niet ontkend worden, dat een hoogere huur had kunnen worden bedongen, wanneer de maatschappijen voor het vervoer der post betaling ontvingen. Noch het Rijk noch de Spoorwegmaatschappijen zouden daardoor echter in voordeliger conditie zijn gekomen; immers de verhooging der huur zou de exploitatie-uitkomsten met een gelijk bedrag hebben doen dalen.

Wat het aandeel in de winst aangaat; voor de maatschappijen behooren bij de vaststelling van de tarieven de kosten voortvloeiende uit de verplichting tot kosteloos brievenvervoer tot de exploitatie-kosten. Met andere woorden de reizigers en de verzenders van goederen betalen indirect dit kosteloos vervoer. Depriemeerende invloed op de exploitatie-uitkomsten van de spoorwegen heeft de verplichting dus niet.

Deed het Staatsbedrijf ter zake van het kosteloos vervoer een uitkeering aan de algemeene middelen, dan zouden behalve de gebruikers van de spoorwegen ook de gebruikers van de post de kosten uit de verplichting voortvloeiende betalen en wel aan het Staatsbedrijf. Immers de genoemde uitkeering drukt op de exploitatierekening van het postbedrijf en zou om de rekening te doen sluiten tariefverhoogingen noodig maken.

Behalve de bovengenoemde zou, zooals door den Minister van Financiën geschiedt, nog als grond voor de uitkeering aan de schatkist kunnen worden aangevoerd de intèring op het spoorwegkapitaal tengevolge van te lage afschrijvingen. De uitkeering zou dan moeten dienen de intèring op het spoorwegkapitaal min of meer te compenseeren.

Nu geschiedt de afschrijving thans gelijk voorgesteld in de nota, gevoegd bij de Memorie van Antwoord op het 1e Hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1913. Echter werd indertijd van Regeeringswege een andere opvatting gehuldigd, nl. op blz. 21 van de Memorie van Toelichting op het niet-ingetrokken wetsontwerp tot regeling van de inrichting der Staatsbegroting en Staatsrekening. (Gedrukte stukken 1921—1922, 109, vroeger genummerd: 1916—1917, 245).

In dit Regeeringsstuk wordt in de eerste plaats verdedigd een afschrijving van 2 pCt. van 55 pCt., zijnde 1,1 pCt. van de kosten wegens werken bedoeld in art. 20 der spoorwegovereenkomsten, terwijl in de contofinto tenzake een afschrijving van 2 pCt. is opgenomen. In de tweede plaats zou met een afschrijving van 4 pCt. van de aanschaffingswaarde der exploitatieinrichtingen kunnen worden volstaan, welk percentage volgens de contofinto thans 5 bedraagt.

Om in het kort samen te vatten wat dit verschil in afschrijving beteekent, moge dienen, dat, indien laatsbedoelde afschrijvingen bijv. over 1918 worden gevolgd en tevens een bedrag, gelijk aan dat, hetwelk de Staat over genoemd jaar wegens huursom van de spoorwegmaatschappijen heeft ontvangen zou worden aangewend tot vorming van een z.g. „belegd af.

schrijvingsfonds", de intèring van het kapitaal geheel zou verdwijnen.

Het vorenstaande toont, naar mij voorkomt voldoende aan, dat de wettelijke verplichting der spoorwegen tot kosteloos brievenvervoer geen invloed doet gelden of heeft doen gelden op 's Rijks financiën. En daarmee is de ongegrondheid eener uitkeering aan de schatkist terzake van het brievenvervoer door de spoorwegen aangetoond. G. H. DIJKMANS VAN GUNST.

MELK EN ZUIVEL IN NEDERLAND.

III. De melkvoorziening (slot).

In het vorig nummer werden de regeerings-oplossing en de oplossing van melkveehouders en zuivelbereiders ter verbetering van de melkvoorziening besproken. Hieronder volgen thans eenige beschouwingen over een tweetal andere oplossingen.

III. De Amsterdamsche oplossing.

Bestond er tusschen de onder I en II besproken oplossingen een zeker theoretisch verband, de hier te bespreken plannen gaan uit van een geheel ander principe. Kortweg komen zij op het volgende recept neer. Maak van de melkvoorziening der steden een monopolistisch gemeentebedrijf. De gemeente heeft er geen belang bij om te knoeien, hetgeen overigens ook om andere redenen niet van haar mag worden verwacht. Als zij een monopolie heeft, behoeft zij verder niet bang te zijn voor concurrentie, zoodat zij technisch en wetenschappelijk alles kan doen wat zij wil en voor de melk noodig acht, zonder tegen de uitgaven op te zien. Heeft zij een monopolie, dan kan zij als eenigste koopster ook invloed uitoefenen op de boeren rondom de stad, dus dezen o.a. dwingen om hun melk op de juiste wijze en van goed en gezond vee te winnen en ze goed te behandelen en te vervoeren.

Een voorstel in deze richting is door B. en W. van Amsterdam voor eenigen tijd bij den gemeenteraad ingediend. Helaas kan ik daarop hier niet uitvoerig ingaan. Het zij voldoende, hier te constateeren, dat dit voorstel en de verdediging er van duidelijk doen zien, dat bij het opmaken niet uitsluitend aan de melkvoorziening gedacht is, er moet mede een ander doel — misschien zelfs in hoofdzaak — in zijn nagestreefd. Dit verschijnsel wordt duidelijk, indien men overweegt, dat dit voorstel gerijpt is grootendeels onder sociaal-democratische invloeden. Uitbreiding der gemeentebedrijven als voorbereiding der socialisatie!

Afgezien van deze niet geheel zuivere drijfveer — indien men zegt slechts voor de melkvoorziening te werken, moet men daar geen politieke doeleinden bij nastreven — meen ik, dat tegen een monopolistisch gemeente-melkbedrijf onoverkomelijke bezwaren bestaan. Het bezwaar, dat een gemeentemonopolie niet altijd — sommigen zeggen: bijna nooit — economisch geëxploiteerd wordt, noem ik slechts, zonder het verder uit te werken. Eveneens de bezwaren, die velen gevoelen tegen uitschakelen van het particulier initiatief, tegen uitbreiding boven het hoogst noodige van het aantal gemeentewerklieden en ambtenaren. Boven dit alles staat voor mij een absoluut onoverkomelijk bezwaar.

Er kan hier toch slechts sprake zijn van een gedeeltelijk monopolie: een monopolie van invoer van melk in de stad en van verkoop. Want de gemeente kan onmogelijk zelve als producent van de melk, die zij noodig heeft, optreden; ware dit mogelijk, dan was zij volmaakt zelfstandig. De gemeente zal dus de melk koopen van de boeren, zoodat in den verfolge niet de melkinrichting en de boer, doch de gemeente en de boer als koper en verkoper tegenover elkaar staan. Koopt de gemeente te duur, dan is de stedelijke bevolking boos. Biedt de gemeente een te lagen prijs, dan zijn de boeren boos. En waar de koper altijd meent, dat de prijs te hoog, de ver-

koper dat deze te laag is, zullen vermoedelijk doorlopend beide partijen boos zijn. Men kan zeggen, dat dit nu ook al zoo is. Maar dan maakt het voor mij een enorm verschil of boeren en particuliere handelaren boos tegenover elkaar staan dan wel of voor die handelaren een gemeentebestuur en een gemeenteraad in de plaats treden. Ik voorzie reeds heftige melkprijzeninterpellaties, demonstraties van boeren in de stad, van stedelingen bij de boeren. Er bestaat een soort animositeit tusschen stad en platteland; deze zal men door voornoemde regeling zeer sterk zien toenemen: het zal een doorlopende ruzie worden in de toch reeds niet al te rustige gemeenteraden der groote steden. Melkstakingen bij de boeren zullen niet van de lucht zijn. En naar mijne meening zal het slot zijn, dat de boeren hun melk aan de fabrieken verkoopen en met het heele gemeentelijke melkbedrijf niets meer te maken willen hebben.

Hoe men ook moge denken over gemeentebedrijven, welke voor- en nadeelen men er van moge opnoemen, het vorenstaande bezwaar acht ik in deze kwestie overheerschend. Ik heb dit bezwaar slechts even aangeroerd en kan het hier niet volledig uitwerken. Maar ieder, die eenig gevoel heeft voor de maatschappelijke, economische en politieke verhoudingen in de stad en op het platteland weet, hoe uiterst gevaarlijk een dergelijk gemeentemonopolie zou zijn en voor de melkvoorziening, en voor de stad, en voor de boeren, en ten slotte voor onze geheele maatschappij.

IV. De oplossing van een ander deel der direct belanghebbenden (melkveehouders en zuivelbereiders).

Zooals de onder II besproken oplossing min of meer bij I aansluit, bestaat er een innig verband tusschen de oplossing, die ik hier ga bespreken en III. De oplossing, die ik hier bedoel, is uitvoerig beschreven en toegelicht in een „Rapport, samengesteld in opdracht van de Besturen van den Algemeenen Nederlandschen Zuivelbond, den Bond van Melkveehouders in Noord-Holland en den Bond van Zuivelfabrieken in Noord-Holland". Bedoeld rapport is in druk verschenen en in Januari 1921 aangeboden aan den gemeenteraad van Amsterdam. Ik kan dit rapport, dat 48 bladzijden druks beslaat, hier niet volledig weergeven of bespreken; wie er belang in stelt leze het in zijn geheel. Ik neem hier slechts over de conclusie:

„De beste regeling zal dan worden verkregen, wanneer de belangen der beide voornaamste groepen, producenten en consumenten, volkomen gelijkwaardig worden behartigd.

„De melkhandel, die tot nu toe een veel te invloedrijke en zelfstandige positie bij de melkvoorziening innam en diengevolge de ontwikkelingsmogelijkheid voor de andere groepen practisch vrijwel volkomen verhinderde, zal, wat de vrijheid van bedrijf aangaat, niet kunnen blijven gehandhaafd. Rekening dient echter gehouden te worden met de routine, waarover de huidige distributeurs bij den verkoop en de bezorging in de stad beschikken, alsook zal billijkheidshalve om bestaansredenen met hunne belangen rekening moeten worden gehouden. Het recht om het bedrijf uit te oefenen, alsmede het vaststellen der voorwaarden, daaraan verbonden, dient echter geheel in handen van B. en W. over te gaan.

„De boeren stichten zuivelcoöperaties, die zich aansluiten tot een „Verkoop-Centrale". Aan die Centrale wordt het recht tot invoer van melk in de stad verleend, op daarvoor door B. en W. te stellen voorwaarden. De melk wordt door de Centrale verkocht op gehalte en tegen een prijs, welke door haar met B. en W. overeengekomen wordt en welke gebaseerd is op de zuivelwaarde. Voor het geval B. en W. en de Verkoop-Centrale niet tot overeenstemming over den prijs kunnen komen, dient vooraf een onpartijdige deskundige commissie te worden benoemd, welke alsdan tusschen beide treedt en den prijs vaststelt. Aan het besluit deze commissie hebben beide partijen zich te onderwerpen."

„Van verdere details meent de Commissie zich voorlopig te moeten onthouden. Alleen wil zij mog opmerken, dat, hoe de zaak ook wordt geregeld, daarbij aan B. en W. een groote macht moet worden verleend. Dit kan slechts dan worden verkregen, wanneer dat College eigenaar wordt van de ingevoerde melk. Enkel in dit geval mag worden verwacht, dat het voldoende economisch overwicht kan uit-

oefenen en op de distribuanten en op de leveranciers. Behalve een Centraal Verkooplichaam van de producenten worde er dus een Centraal Inkooplichaam van Gemeentewege in het leven geroepen. Hoe objectiever en hoe dieper men het probleem der melkvoorziening bekijkt, hoe meer men overtuigd wordt, dat slechts de centrale leiding van een hoogstaand college als het Dagelijksch Bestuur eener Gemeente (in dit geval B. en W. van Amsterdam) ervoor kan zorg dragen, dat alle moeilijkheden, aan een goede regeling der melkvoorziening verbonden, in voldoende mate worden overwonnen."

„De Commissie geeft in verband hiermede het volgende in overweging:

„De Gemeenteraad besluite:

„I. Tot het in *beginnel* aanvaarden van een Gemeentelijk melkmonopolie, met uitsluiting van rechtstreeksche bewerking en distributie door de Gemeente.

„II. Tot het instellen van een Melkcommissie, bestaande uit bevoegde vertegenwoordigers van consumenten, producenten en distribuanten, die binnen nader vast te stellen termijn aan den Gemeenteraad een uitgewerkte regeling van de melkvoorziening zal hebben voor te leggen."

Uit deze conclusie van het rapport blijkt het voor mij verbluffende feit — het is elders reeds eerder betoogd —, dat dus de vertegenwoordigers van groote groepen boeren vragen om een stedelijk monopolie, om centrale leiding van het gemeentebestuur („een hoogstaand college als het Dagelijksch Bestuur eener gemeente") en voorstellen om het gemeentebestuur tot eigenaar te maken van alle in de stad ingevoerde melk opdat dit gemeentebestuur voldoende invloed zal kunnen uitoefenen op de boeren! De boer die — m.i. terecht — steeds in de eerste plaats een groote vrijheid in zijn bedrijf als zijn kostbaarste bezit verdedigt en die in de allerlaatste plaats inmenging toelaat van de stedelijke bevolking biedt aan B. en W. van Amsterdam de vrijwel autonome macht over zijn melk aan!

Het verschijnsel is zoo eigenaardig, dat men onwillekeurig zoekt naar eene verklaring. En die verklaring — het is een gelukkige omstandigheid — is zeer gemakkelijk in het rapport zelf te vinden. Rondom de groote steden doet zich het verschijnsel voor, dat de boeren in hoofdzaak hun melk verkoopen aan particuliere melkinrichtingen en particuliere fabrieken van melkproducten. Enkele leiders der boeren zien dit met leede oogen; zij hadden liever dat de boeren zelven hun melk verwerkten in coöperatieve inrichtingen en fabrieken. Zij hebben reeds zeer veel moeite gedaan om dit te bereiken doch het mocht niet gelukken, omdat de bestaande toestand voordelig is voor de boeren. Zij krijgen zeer hooge prijzen voor hun melk en gevoelen er daarom niets voor om dien toestand te veranderen en zich de risico's en zorgen van verwerking in eigen fabrieken op den hals te halen met vrijwel de zekerheid dat zij dan lagere prijzen voor hun melk zullen ontvangen.

Thans hebben de leiders der boeren in de „hygiënische" verbetering der melkvoorziening een middel gezien, om toch hun doel te bereiken. Zij zien den weg als volgt vóór zich: De gemeente sticht een monopolie en geeft aan de alsdan op te richten coöperaties het uitsluitend recht om melk in de stad in te voeren. In deze redeneering is het monopolie dus het primaire; de oprichting der coöperatie — waartoe de boeren uit eigen wil niet wenschen over te gaan — het gevolg daarvan. Men wil dus met behulp van B. en W. van Amsterdam de boeren dwingen tot coöpereren en tot het oprichten van coöperatieve ontvangstations en fabrieken. En men maakt daarbij gebruik van de toevallige omstandigheid dat B. en W. van Amsterdam — mijns inziens vooral onder Sociaal-Democratischen invloed — ook een gemeentelijk monopolie willen. Aan dit streven nu, om de boeren tot coöperatie te brengen, wordt verder alles opgeofferd en men werpt zich in de armen van B. en W. van Amsterdam, welk college men ter wille van deze gelegenheid toespreekt als: hoogstaand college.

Enkele citaten uit het rapport mogen hier nog ter toelichting volgen:

„Op grond van deze feiten zal de stad verstandig doen zich met de oude leveranciers te verstaan, om *alleen van hen melk* te gaan betrekken voor zoover ze natuurlijk aan de eischen der stad kunnen voldoen. Niet echter van de boeren afzonderlijk, ook niet van den Bond van Melkveehouders, maar uitsluitend en alleen van zuivelcoöperaties. In dergelijke coöperaties moeten de boeren om Amsterdam worden ondergebracht (door wien? Gezonde coöperatie groeit slechts uit den wil der coöpererenden. B.). Dit zijn lichamen, die op zoodanige basis rusten, dat zij geëigend zijn tot het regelen van den afzet van het product en die door de plaats, welke zij in het maatschappelijk leven innemen naast de belangen hunner leden, ook met de belangen der gemeenschap hebben rekening te houden. Zij beschikken bovendien over flinke kwantiteiten melk en moderne hulpmiddelen om deze melk zoo vlieg en goed mogelijk voor de consumptie af te leveren (zij moeten n.b. nog opgericht en de boeren er in „ondergebracht" worden met behulp van B. en W. van Amsterdam! B.).

„Het onderbrengen in coöperaties zal met veel tact, zooals ook reeds in het eerste gedeelte werd opgemerkt, dienen te geschieden, daar de boeren op het moment zeer wantrouwend zijn. Lukt het echter langs dezen weg, dan is er zeer veel gewonnen, omdat zoodoende de diepe kloof, die tusschen stad en land bestaat, geleidelijk kan worden gedempt. (Over deze diepe kloof reikt het rapport thans reeds de hand aan het hoogstaande stadscollege om met diens hulp de wantrouwende boeren in coöperaties onder te brengen! B.).

Uit dit rapport van de coöperatieve zuivelbereiding en den Bond van melkveehouders, ware nog veel meer te citeeren, maar zooals gezegd: wie er belang in stelt, leze het in zijn geheel. Naar mijne meening is het misschien zeer goed bedoeld, doch riekt het bedenkelijk naar andere economische systemen, die zich blind staren op één middel om de wereld in één oogwenk tot een paradijs te maken en dit middel tot doel verheffen, om er al het, andere aan ondergeschikt te maken. Een dergelijke simplistische kijk op de maatschappij en op de oeconomische verhoudingen heeft overal, waar hij is toegepast, geleid tot mislukking en wanorde. Ik ben overtuigd, dat deze „oplossing" van het melkvraagstuk zou leiden tot hetzelfde resultaat. Tot schade van alle er bij betrokken belangen en van het algemeen belang, als één geheel gezien.

V. Conclusie.

De onder I, III en IV besproken oplossingen bedoelen zeer radicaal te zijn, doch leiden tot mislukking en zeer groote moeilijkheden. Oplossing II is in het geheel niet radicaal, doch gaat uit van de koude werkelijkheid en wil geleidelijk en langs practische wegen tot eene langzame verbetering komen. Zij wil niet radicaal zijn, omdat zij weet, dat eene radicale oplossing practisch om economische, maatschappelijke en psychologische redenen *onmogelijk* is. En vooral onmogelijk als men tegelijkertijd min of meer fantastische economische en maatschappelijke inzichten wil verwezenlijken. Aan den lezer de keuze tusschen de vier besproken stelsels.

G. J. BLINK.

LONDENSCHER CORRESPONDENTIE.

De naderende crisis in het schadevergoedingsvraagstuk; voorstellen tot herziening van de wijze van betaling; geringe verbetering in den toestand der industrie; wederinvoering der veertiendaagsche afrekening op de effectenbeurs?; de uitvoering der Trade Facilities Act; de geldmarkt.

Onze Londensche correspondent schrijft ons d.d. 26 Nov. 1921:

If Herr Stinnes had desired to attract as much as attention as possible, he could not have chosen a better method of doing so than by refusing to be interviewed by the Press. His footsteps have been followed by reporters from his hotel to the City and

back again, but nothing positive has come out of all the crop of rumours which his visit has aroused. This much at least is certain: that the approaching crisis is creating an amount of undisguised anxiety among financial circles which is quite remarkable.

So far as is known to the uninitiated, the Reparations Commission insists on its pound of flesh next January and February, but will then be prepared to discuss the term upon which future payments are to be regulated. It is from Berlin that one learns that Rothschilds have stated that they are prepared to advance £ 15 millions, but only on condition that the market will be prepared to take up the sum within a year. Meanwhile, two questions come forward: will the next instalments be met: and what is the direction in which a revision of the Reparations Agreement is likely to come about?

On the first point I am no more instructed than the rest of the world, but a study of the financial press and the tone of conversation of those in touch with the City enables one to state with a fair amount of certainty what business circles at least desire to see done with regard to the alteration of the agreement as a whole. In this respect, one must distinguish at least two strands of thought: the first, the desire to see the extent of German trade competition reduced: the second, the desire to lift the question out of the area of politics altogether. There is no doubt that the enthusiasm to make Germany pay has greatly cooled down since it has become clear that forced payments of the magnitude of the present payments, if left to be settled without reference of the direction of the flow of exports from which the payments are to be paid, will seriously, in view of the depressed state of trade all over the world, hamper the recovery of British industry. Consequently, the whole efforts of the business world are being directed to guiding reparations payments into relatively innocent channels. The proposals take two forms: first, the suggestion that German reparations shall take the form of capital improvements: next, that the money for reparation shall be put up by British (and perhaps other) industrialists, and that they shall take as security a mortgage upon German industrial property.

Your readers will find these ideas outlined in the Report of the Special Committee upon German Reparations which was set up by the Federation of British Industries. The second idea was especially stressed by Mr. W. T. M. Layton at a meeting at the National Liberal Club this week. Mr. Layton, whose name is associated with the Economic Section of the League of Nations and the work of the Brussels Conference, is now Secretary to the Confederation of the Iron and Steel Trades, and is therefore in close touch with the opinion in trades which more than any others, have been affected by the trade depression. The trouble is only that there is no sort of unanimity as to the special areas which ought to be handed over to Germany for development: the second point again leaves very vague precisely what the value of the mortgage is likely to be, unless the development of German industry is encouraged to the utmost.

I have already in previous letters mentioned the opposition of certain British industries to the idea that Germany should be allowed to develop the capital resources of the Empire by the equipment of power stations and the like. The idea now is to concentrate German effort on countries which at the moment do not represent a commercial risk, such as Russia and the Balkans. This sounds very well, but it ought to be quite clear that in any case Germany will obtain a grip over the future development of these areas which it will be difficult to shake, and that this line of action will do nothing towards providing the bank-

rupt governments, with the enormous sums which they are asking for. Hence, it is the second line of thought which is the more fruitful, when we are looking at the matter from the standpoint of the pacification of Europe. That it will come to loans from one group of industrialists to another is pretty certain, for not even the jingoes now expect that the occupation of the Ruhr will do more than furnish coal that at the moment can only be sold to the detriment of rival pits elsewhere. But I think that the view that such an advance, covered by a mortgage, will stop German competition, is a delusion from beginning to end. Why should it? The only thing it can do is to make non-German capitalists interested in the financial results: but it should not be difficult to understand that this is not the same thing as stopping „the danger of German competition". In effect, the scheme is a compulsory application of the Ter Meulen bond scheme to the settlement of the reparations problem.

The fact is that so long as the mentality of Europe, or, at any rate, that part of it which is interested in making Germany pay, remains what it is — essentially dominated by the war spirit — nothing very much can be done. In spite of all that has happened since 1918, it is even now not clear whether people would not rather strangle German trade, even at the expense of reparations. The more blood-thirsty would find some compensation in further occupations, and a further destruction of the bases of life in Central Europe. The only thing that can save Europe is a return to the belief in the solidarity of international economic life that is, in a return to the spirit of „live and let live", which is the moral basis of the Free Trade movement. I should like to express my own view that any optimism as to the immediate future is entirely out of place, both as regards this and many other things.

That trade is making a slow recovery is now pretty generally accepted: but the extent of the revival ought not to be overdone. It is perhaps a good sign that the cotton trade has not accepted the proposal that spinners of American cotton should revert to a 24 hour week, in place of the present 48 hours. In the boot and shoe trade, and in wool spinning, a certain amount of overtime is being worked, and no doubt the luxury trades are busier now than Christmas is nearer.

Among the contradictory features of the present situation, is said to be a marked revival of the consumption of cigars, which seems to point to the presence of a certain amount of well-being. But there should be no illusion as to other luxury trades: the trade in jewels is almost at a standstill, for instance.

On the Stock Exchange, the slackness of business is leading for a strong movement for the revival of the system of fortnightly settlements, without which it is said that a speculative demand among the public cannot be stimulated, so that the House is practically restricted to investment demand, which is not very active. It is not intended to reintroduce the old system without amendment, however, among the proposed alterations being the requirement of margins on all stock. There are rumours that the banks are not in favour of the reintroduction of the fortnightly settlement, which weakens their control over the stock market, but what authority there is for saying this is not known to me.

The Treasury has now made known the regulations with regard to its treatment of the applications for guarantee of capital and interest payments under the recent acts for the revival of trade. The „Trade Facilities Act Advisory Committee" has now been set up and invites applications. Applicants must show:

1. That the plan cannot „reasonably be financed without State assistance.

2. It must be shown that the plan will reduce unemployment inside the United Kingdom: and preference will be given to schemes which will:

1. Result in immediate orders for export.
2. Enable a speedy application to the public for shares.
3. Show the minimum of financial risk, will be completed in the shortest time, and can show that the orders given under them are on the basis of prices „competitive with those quoted by suppliers in other countries.”

It is understood that a very large number of applications has already been received.

The money market shows no signs of hardening rates: in spite of the windowdressing which is now going on, the rate for Treasury Bills allotted this week has again fallen. £ 40 millions were offered, and £ 78 millions were applied for: the average rate of discount being $\frac{3}{14}$ 2.15. The amount applied for is £ 24 mills. more than last week. It is announced, that a new series of Treasury Bonds will be offered as from December 1, the object being to take advantage of the easier money conditions now prevailing in the market.

DE RIJKSMIDDELEN.

In dit nummer treft men aan het gebruikelijke overzicht van de opbrengst der Rijksmiddelen over de maand October 1921, vergeleken met de overeenkomstige cijfers van October 1920.

De oorlogswinst- en verdedigingsbelastingen brachten tot dusver in totaal op f 1.002.016.438, waarvan f 740.752.211 op rekening komt van eerstgenoemde heffing.

Met inbegrip van de opcenten ten behoeve van het leeningfonds — behalve die op den suikeraccijns; welke geen verzwaring van belastingdruk medebrachten — is in totaal een som van f 1.225.164.999 ontvangen uit belastingheffing, die haren grond vindt in de buitengewone omstandigheden.

De gewone middelen brachten in de afgelopen maand f 36.836.811 op, tegen f 37.509.737 in October 1920 en vertoonen mitsdien eene achteruitgang van f 672.926. De totale opbrengst in de afgelopen maand overtrof de raming met een bedrag van f 3.302.561.

Daar de opbrengst der middelen over de eerste negen maanden van dit jaar de raming met f 25.197.657 overtrof, overtreft de opbrengst over de eerste tien maanden van dit jaar de raming met f 28.500.218.

In vergelijking met October 1920 vertoonden in October 1921 vooral de grondbelasting, de inkomstenbelasting, de suiker-, wijn-, gedistilleerd- en bieraccijnsen, de loodsgelden een hooger opbrengstcijfer.

Daarentegen brachten minder op de dividend- en tantiëmebelasting, de zout- en de geslachtsaccijns, de zegel- en registratierechten, de rechten op den invoer, het statistiekrecht en het recht op de mijnen.

Deze maand was de opbrengst der grondbelasting f 519.975 hooger dan in de overeenkomstige maand van 1920 (de vorige maand bedroeg het voordeelig verschil f 923.400 en in Augustus 1921 f 1.318.851). De hogere opbrengst is een gevolg van het inhalen van achterstand bij het opmaken der kohieren.

De hogere opbrengst van de inkomstenbelasting beliep f 2.973.754, daarentegen bleef de bate uit de dividend- en tantiëmebelasting een bedrag van f 1.679.200, bij het vorige jaar ten achter.

Voor de meerdere opbrengst der suikeraccijns ad f 179.905 is moeilijk een bepaalde reden aan te wijzen. Dat de opbrengst van den wijnaccijns hooger is dan in de maand October 1920 vindt vermoedelijk zijn oorzaak hierin, dat de stand der valuta den aankoop bevordert door particulieren, die hunne voorraden wedër willen aanvullen.

Evenals de vorige maand veroorzaakte de toename van het bierverbruik eene hogere opbrengst van den bieraccijns.

De verhooging van het tarief voor den gedistilleerd accijns deed het gebruik afnemen, doch had niettemin eene vermeerdering van de opbrengst ten gevolge. Deze vermeerdering bedroeg in de laatst verstreken maand f 922.941 en over de eerste tien maanden van het loopende jaar f 8.956.263.

Invoer van vreemd geraffineerd zout, dat niet aan accijns, doch aan invoerrecht is onderworpen, bracht vermindering van den zoutaccijns. Dalende vee prijzen en het gebruik van bevroren vleesch, waarvan enkel invoerrecht is verschuldigd, zijn oorzaak van de vermindering in opbrengst van den geslachtsaccijns.

De oorzaak voor het lagere cijfer der zegelrechten is in hoofdzaak te zoeken in de malaise in den geld- en fondsenhandel.

Uit dit middel werd f 1.059.311 minder ontvangen.

De afneming van de registratierechten met f 1.378.954 hangt samen met de mindere uitgifte van aandelen en het geringer aantal overdrachten van vast goed.

De stilte van den handel en de prijsdaling weerspiegelen zich ook in de afneming van invoer en statistiekrechten, met onderscheidenlijk f 580.932 en f 209.239. Dat daarentegen de loodsgelden eenigszins toenamen is waarschijnlijk het gevolg van den toenemenden aanvoer van vrije goederen en den afnemenden aanvoer van goederen, waarvoor invoerrecht naar waarde of naar gewicht wordt geheven.

De vermindering van de opbrengst van het recht op de mijnen is ten deele een gevolg van de verminderde kolendelving en den overgang tot het nieuwe stelsel van heffing.

Ten slotte zij nog gewezen op de geringe opbrengst van de belasting op speelkaarten. Bij invoering dezer belasting was de opbrengst hooger, doordat toen de voorraden werden gestempeld. Thans is dit reeds lang afgelopen en is de opbrengst laag, mede omdat menigeen kaarten in voorraad had opgeslagen vóór de stempeling.

Over het geheel genomen valt te constateeren, dat, evenals in de vorige maanden, de directe belastingen bevredigende resultaten hebben opgeleverd, hetgeen ten gevolge heeft, dat, niettegenstaande de mindere opbrengst der overige middelen, de totale opbrengst over de maand October 1921 de raming nog met ruim 3 miljoen gulden overtreft.

AANTEEKENING.

De toestand in de metaalnijverheid. — Door het Bestuur der Handelsvereniging van Metaal-Industrieelen is dezer dagen de volgende open brief aan den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel gericht:

Het Bestuur der Handelsvereniging van Metaal-Industrieelen — aan welke Vereniging vrijwel de geheele Nederlandsche Metaalnijverheid de behartiging harer commerciële belangen heeft opgedragen — neemt de vrijheid, de aandacht van Uwe Excellentie te vestigen op den hoogst ernstigen toestand, waarin de Nederlandsche Metaalnijverheid verkeert.

Op eene spoedige verbetering bestaat geen uitzicht, integendeel, algemeen wordt op goede gronden eene nog grotere malaise verwacht. Het is dan ook dringend noodzakelijk, dat de overheid al het hare doet, om dezen tak van nijverheid, voor zoover zulks mogelijk is, te helpen. Het Bestuur heeft overwogen op welke wijze dit zou kunnen gebeuren en na ampele beraadslagingen heeft het gemeend de volgende voorstellen Uwer Excellentie in overweging te kunnen geven. Voor zoover daarbij een offer van de openbare financiën wordt gevraagd, moet men wel in acht nemen, dat van de voorgestelde overheidshulp eene beperking der werkloosheid mag worden verwacht. En nu is het beter, dat het geldelijk offer van de overheid dient, om de arbeiders aan eigen werk te houden, dan dat de overheid belangrijke sommen uitgeeft, om, madat de arbeider werkloos is geworden, hem te steunen of aan vreemd werk te helpen.

I. In de eerste plaats dan is het gewenscht, dat de bestellingen van overheidswege als regel in het binnenland geplaatst worden. Daartoe is het natuurlijk noodzakelijk,

dat de inheemsche industrie steeds in de gelegenheid wordt gesteld mede te dingen.

Bovendien verdient het aanbeveling te eischen, dat eventuele buitenlandsche offertes in Nederlandsche valuta worden gesteld, met andere woorden, dat de overheid elke offerte, die niet in Nederlandsche valuta staat, terzijde legt.

Dan is het van groot belang den Nederlandschen fabrikant een voorkeur toe te kennen. Daarbij ware rekening te houden met het percentage aan loon, dat aan Nederlandsche werklieden bij het werk zal worden uitgekeerd. Men houde zich ook niet angstvallig vast aan een bepaald cijfer, maar gunne het werk bij niet al te groote verschillen aan de nationale nijverheid.

Voorts is het gewenscht, dat de overheid — mocht de offerte uit het buitenland van dien aard zijn, dat er grond bezwaar zoude bestaan de opdracht aan den Nederlandschen fabrikant te gunnen — in deze buitengewone tijdsomstandigheden dien fabrikant nogmaals de gelegenheid geeft om over zijne aanbieding in vergelijking met de inschrijvingen van het buitenland nader overleg te plegen. Hierdoor wordt de Nederlandsche fabrikant in staat gesteld te overwegen, of hij bereid is het werk desnoods met verlies, welk verlies aldan tot een minimum beperkt blijft, te aanvaarden.

Blijft echter het verschil tusschen de Nederlandsche en de Duitsche aanbieding zoodanig, dat de overheid het werk aan de Duitsche industrie moet geven, dan heeft de practijk geleerd, dat het nuttig is een goeden waarborg voor de richtige nakoming der overeenkomst te eischen, om gevrijwaard te zijn tegen eventuele annuleering of vordering tot bijbetaling.

Weliswaar kan het voorkomen, dat de overheid door het volgen van deze gedragslijn besparing zal derven, maar in andere gevallen zal zij daarvan voordeel trekken, omdat zij zóó nog lagere prijzen zal weten te bedingen, dan thans het geval is. De Duitsche nijverheid immers, hoewel zij met hare prijzen dikwijls lager kan gaan, tracht nu juist zooveel onder de prijzen der Nederlandsche industrie te blijven, dat deze laatste niet kan concurreren.

Op grond van het feit, dat enkele departementen reeds in deze richting werkzaam zijn — waarvan hier met waardeering gewag wordt gemaakt — meent het Bestuur ten deze op de volle medewerking der Regeering te kunnen rekenen.

Het bestuur zou het op prijs stellen, indien het van Uwe Excellentie bericht zou mogen ontvangen, dat de Regeering bereid is, voor zooveel noodig bij de verschillende departementen en overheidsbedrijven opdracht te geven, dat de bovenaangegeven gedragslijn wordt gevolgd en dat de Regeering dan tevens bij de autonome en semi-autonome lichamen in ons staatsbestel, als de provinciën, de gemeenten en de staatsmijnen, den meest ernstigen aandrang zal uitoefenen, om ook op deze wijze het algemeen Nederlandsch belang te steunen.

II. Het Bestuur geeft in de tweede plaats Uwer Excellentie in overweging, de Nederlandsche Metaalnijverheid te steunen, door het verlenen van credieten aan particuliere ondernemingen — afnemers van producten der metaalindustrie, zooals tramwegondernemingen e.a. — zoowel hier te lande als in Nederlandsch-Indië.

Terwijl de Regeering de noodige waarborgen voor het verlenen van het crediet zou moeten eischen, zou daaraan dan tevens de voorwaarde moeten worden verbonden, dat de gesteunde ondernemingen hare bestellingen bij de Nederlandsche nijverheid zullen plaatsen.

Het bestuur wijst er met nadruk op, dat z.i. zulk een crediet heel wat meer nuttig effect voor ons land sorteert dan een crediet aan het buitenland, zooals het tweehonderd miljoencrediet aan Duitschland. Daardoor werd immers, zij het misschien indirect, de ergste concurrent van onze nijverheid, de Duitsche industrie, gesteund, terwijl het toch als eerste plicht der Regeering moet worden aangemerkt, de Nederlandsche industrie te helpen. Ook hebben, naar het Bestuur meent, de Nederlandsche ondernemingen, die behoefte hebben aan geld, den voorrang boven buitenlandsche mogendheden bij eene credietverleening uit de Nederlandsche schatkist.

Ten slotte wijst het Bestuur er nog op, dat thans in vrijwel alle groot-industrieel landen aanzienlijke credieten worden geopend, om de eigen industrie aan een afzetgebied te helpen. Moge de Regeering in ons land dit voorbeeld op de aangegeven wijze volgen.

III. In de derde plaats meent het Bestuur te moeten aandringen op vermindering der in het bijzonder op de industrie drukkende lasten, welke uit de vele sociale en fiscale maatregelen voortvloeien. Aangezien onze industrie voor een belangrijk deel voor export werkt en, waar zij dit

niet doet, met de export-industrie gelijkgesteld moet worden, omdat steeds met de internationale concurrentie rekening moet worden gehouden, is zulk een vermindering voorwaarde, dat zij met het buitenland zal kunnen concurreren.

IV. Ten slotte zou het Bestuur de Regeering nog willen wijzen op de van Duitsche zijde gevoerde prijspolitiek, betreffende de voor de Metaalindustrie hier te lande noodige grondstoffen.

De gevolgde tactiek, om deze grondstoffen belangrijk duurder aan de buitenlandsche, dan aan de eigen industrie te leveren, is mede een der oorzaken der tegenwoordige concurrentieooslijkheden.

Het Bestuur zou het ten zeerste toejuichen, indien de Regeering bij eventuele onderhandelingen met Duitschland over het verlenen van faciliteiten in den meest uitgebreiden zin des woords, een verlaten van deze prijspolitiek op de een of andere wijze zou weten te bewerkstelligen.

Het Bestuur spreekt de hoop uit en vertrouwt, dat Uwe Excellentie, overtuigd van den hoogst ernstigen toestand in onze metaalnijverheid, in de haar hierbij ter overweging gegeven voorstellen aanleiding zal vinden tot het nemen van maatregelen, welke onze industrie den thans zoo dringend noodigen steun verlenen.

BOEKAANKONDIGING.

Herman Wätjen, Das holländische Kolonialreich in Brasilien. Ein Kapitel aus der Kolonialgeschichte des 17. Jahrhunderts. Mit einer Karte. (Haag, Martinus Nijhoff — Gotha, F. A. Perthes A. G., 1921).

Daar was eenmaal in een deel van Brazilië een Nederlandsch rijk. Fernambuco was er het belangrijkste stuk, het Recife de hoofdvestiging van. De aanvallen van de West-Indische Compagnie op deze belangrijke Portugeesche kolonie, die toen onder Spanje stond, begonnen in 1629. Bahia, de voornaamste Portugeesche stad, werd eventjes veroverd, maar niet behouden. De grootste uitbreiding en een tijdperk van bloei beleefde deze Nederlandsche kolonie onder het stadhouderschap van Johan Maurits van Nassau (1637—1644), die zijn grootsche plannen niet voldoende ondersteund zag door de bewindhebbers in patria en zich daarom terugtrok. Ondertusschen waren de Portugeezen in het moederland tegen Spanje in opstand gekomen. Na Johan Maurits' vertrek raakten ook die in Brazilië in verzet tegen het Nederlandsche gezag, dat, bij lange na niet sterk genoeg, het reeds in 1654 geheel aflegde. In 1661 legt Nederland zelf zich bij een vredesverdrag bij de nederlaag neer tegen een geldelijke schadeloosstelling (die nimmer voldaan is) en eenige voorrechten.

Dat is, kort samengevat, het verloop van Nederland's Braziliaansch avontuur. Het is meermalen beschreven, o.a. in het zeer bekende, in het Fransch geschreven werk van Netscher. Nu heeft de Heidelbergse hoogleraar Wätjen, die naam gemaakt heeft als schrijver over handelsgeschiedenis, ook over de Nederlandsche, er een nieuw belangrijk boek aan gewijd, waarbij, in veel ruimer mate dan voor dit onderwerp nog gebeurd was, van archivalisch materiaal (bep. van de helaas! niet zeer rijke overblijfselen van het archief der Compagnie zelf) is gebruik gemaakt. En bovendien heeft de schrijver op een reis naar Brazilië gelegenheid gehad met de hier te lande vrijwel onbekende Braziliaansche literatuur kennis te maken. Het was op den terugkeer van die reis — Juli 1914 —, dat de heer Wätjen in den muil van den leeuw liep. Men zal in de inleiding niet zonder ontroering kunnen lezen, hoe de reiziger in Engelsche krijgsgewangenschap raakte, er toch den moed inhield en de kracht vond in de ongunstigste omstandigheden aan zijn boek te blijven werken. Dit alleen reeds geeft hem recht op onze waardeering.

Maar veel meer de inhoud van het boek! Het eerste hoofdstuk vertelt de min of meer bekende geschiedenis van opkomst en neergang der Nederlandsche macht: Wätjen heeft haar met allerlei nieuwe bizon-

derheden kunnen aanvullen, haar ook duidelijk verteld, maar de hoofdlijnen blijven dezelfde. Zoo goed als geheel nieuw zijn de beide andere hoofdstukken, die de politieke inrichting, de godsdienstige politiek, de verhouding tot Portugeezen en Indianen en ten slotte den economischen toestand beschrijven. Dit is eigenlijk alles van het begin tot het einde van het grootste belang. In samenstelling staan deze beide hoofdstukken, vooral het laatste, hooger dan het eerste. Het heele boek lijdt door de inkleeding soms wat aan het euvel van in herhalingen te vervallen.

Laat ik uit den rijken inhoud van het derde hoofdstuk een greep doen. Hier vindt men een beschrijving van de producten, die Brazilië toen voortbracht: suiker en hout, huiden en wat tabak als voornaamste export-artikelen; koffie en caoutchouc waren nog onbekend. Van de suikercultuur van dien tijd vindt men hier een uitvoerige uiteenzetting en van de opbrengst van alle producten van 1629 af een opgave in tabelvorm. Het voornaamste invoerartikel waren slaven uit West-Afrika, waar in Johan Maurits' tijd den Portugeezen belangrijke bezittingen werden afgenomen. Ook van dezen slavenhandel vindt men hier statistische opgaven. De Compagnie trok hieruit groot gewin: zij had, toen zij den handel in de meeste producten op Johan Maurits' aandrang moest vrijgeven, dezen tak als monopolie voor zich weten te bewaren. Mij dunkt, dat dit hoofdstuk ook voor den tegenwoordigen koopman nog in ruime mate belangrijk is.

„t Verzuimd Brazil” — zegt men Van Haren in zijn Geuzen gewoonlijk na. Ook Wätjen stemt met den uitroep in. Niet geheel terecht, naar het mij wil voorkomen. Wanneer men iets verzuimt, moet er een gelegenheid wezen, die niet voldoende aangegrepen is. En nu bewijst juist Wätjen's boek op verscheidene plaatsen zoo duidelijk mogelijk, dat die gelegenheid er eigenlijk niet geweest is, omdat de West-Indische Compagnie noch over voldoende bedrijfskapitaal noch over voldoende menschenmateriaal beschikte. Men wachte er zich toch voor zoo'n Braziliaansche episode als een ding op zichzelf te beschouwen. Ook Wätjen houdt haar, naar mijn meening, te veel buiten verband met onze algemeene geschiedenis, waardoor zijn voorstelling aan breedheid inboet. Is het waarlijk niet voldoende, wat onze voorouders met z'n twee miljoenen in de eerste helft der 17e eeuw hebben gewrocht! Neen, Brazilië en Nieuw-Nederland mislukten, omdat de natuurlijke krachten te kort schoten. Johan Maurits eischte, toen men hem in 1647 verzocht terug te gaan: een leger van minstens 12.000 man en een tractement van f 50.000. Niets te veel! Maar de Compagnie kon er niet aan denken hierop in te gaan. Het aantal echte Nederlanders, dat zich als kolonisten in Brazilië wilde vestigen, was blijkbaar heel klein en er was veel canaille bij: éénmaal zelfs een vrouw, die zich op het schip gedragen had als een „monstrum — nie dagewesen” (S. 250)! De bewindhebbers hebben stellig wat veel op de rijksdaalders gelet — gewone eigenschap, die ideëele geschiedschrijvers den kooplieden verwijten — en tegenover Johan Maurits, die zich in Brazilië van zijn besten kant heeft doen zien, geen ruimen blik getoond. Maar de hoofdzaak der mislukking is, dat de hun opgelegde taak te zwaar was: oorlogvoeren en koloniseeren! Laten wij maar erkennen, dat zij althans het eerste deel hunner taak redelijk wel vervuld hebben, want zij hebben tusschen 1621 en 1648 Spanje groot nadeel toegebracht.

Het Mauritshuis in Den Haag en de Portugeesch-Israëlitische synagoge op het Jonas Daniël Meijerplein te Amsterdam bewaren hier te lande de belangrijkste herinneringen aan Nederland's Brazilië. Johan Maurits, al overschat Wätjen zijn beteekenis naar mijn meening, is de beste representant van Nederland te Recife geweest en het prachtige hout in de synagoge bewaart de herinnering aan de drukke betrekkingen der Amsterdamsche Israëlieten met hunne geloofsge-

nooten in Brazilië, die daar het voornaamste en beste deel onzer kolonisten vormden¹⁾. Omgekeerd bewaart Brazilië herinneringen aan de Nederlandsche heerschappij. De mededeeling van Wätjen (S. 177), dat deze alle zouden zijn weggevaagd, moet een lapsus zijn, getuige enkele plaatsen in zijn boek zelf (S. 51 en S. 120). Maar een duidelijk overzicht hiervan schijnt niet te bestaan. Misschien geeft het aanstaande feest van de herdenking van Brazilië's vrijwording van Portugal aanleiding het belangwekkende punt nader onder de oogen te zien. En ik wenschte, dat deze herdenking velen in Nederland mocht opwekken Wätjen's boek ter hand te nemen en zich te verdiepen in onze geschiedenis in Brazilië, dat thans ook den Nederlandschen koopman een belangrijk arbeidsveld kan zijn.

N. JAPIKSE.

G. Knop, *Handelstechniek*. Eerste deel. Tweede, geheel herziene en vermeerderde druk, uitgegeven door W. J. Thieme & Cie, Zutphen.

Een verzameling van allerlei materiaal op het gebied van den handel, een zeer omvangrijk werk van 672 bladzijden, waarvan de samenstelling den schrijver veel arbeid en tijd gekost moet hebben. Als vraagbaak voor den koopman kan een dergelijk boek zeer nuttig zijn, ook al wijst het niet op alle, geregeld voorkomende voetangels en klemmen (bijv. bij de behandeling van de Waardewet wordt er niet op gewezen, dat niet de werkelijk betaalde prijs, maar de waarde *op den dag van aangifte* de maatstaf voor de invoerrechten is). Verzamelen door een niet-vakman is een moeilijk werk, omdat hij zoo licht van het eene te veel en van het andere te weinig geeft — om een voorbeeld te noemen: waarom melding gemaakt van een postgiro-overeenkomst tusschen de Hongaarsche Postspaarbank en het Londensche filiaal der K. K. Priv. Oesterreichischen Länderbank (dit is een onnoodige, maar ook onjuiste bladvulling in een boek, dat in den zomer van 1921 is uitgegeven)? Een niet-vakman loopt ook spoedig gevaar, zich aan verwarringen schuldig te maken — zoo wordt op blz. 447 de wet op het statistiekrecht verwisseld met de waardewet op den invoer en dientengevolge een verkeerde strafbepaling aangehaald.

Als leerboek acht ik „Handelstechniek” niet geschikt, hoeveel wetenswaardigs men er ook in moge aantreffen.

Het is niet duidelijk, de stof is niet systematisch behandeld. Er worden verschillen gemaakt, die geen verschillen zijn: bij schuldverdoening wordt onderscheid gemaakt tusschen aanbieding der kwitantie door een bank of door de post. Er is gemis aan kortheid en bondigheid, waardoor de lezer geneigd is tot onderschrijving van de op blz. 60 voorkomende vraag: hoe nu den weg in dit labyrint te vinden?

Het boek is verdeeld in drie hoofdstukken: de inhoud en het ontstaan der koopovereenkomst, de verzending en de betaling. In het laatste hoofdstuk wordt onder meer de wissel behandeld; doet echter degeen, die iets meer van den wissel wil weten, niet veel verstandiger zich door een jurist te laten inlichten?

W. S.

ONTVANGEN:

De Wet op de Dividënd- en Tantiëmebelasting, door Mr. Dr. J. H. R. Sinninghe Damsté; Zwolle, 1921, W. E. J. Tjeenk Willink.

Oud en Nieuw Japan. Grepen uit het leven, door H. H. van Kol, met een voorrede van Prof. Dr. M. W. de Visser en met 118 illustraties buiten den tekst. Rotterdam, 1921, W. L. & J. Brusse's Uitgevers-Maatschappij.

Arbeiderswoningen in Nederland. Vijftig met rijkssteun; onder leiding van architecten uitgevoerde

¹⁾ Misschien had het te weinig bekende archief dezer synagoge den heer Wätjen nog materiaal kunnen leveren?

plannen, met de financiële gegevens, bijeengebracht door Dr. H. P. Berlage, Ing. A. Keppler, W. Kromhout en Jan Wils; te Rotterdam bij W. L. & J. Brusse's Uitgevers-Maatschappij met steun van het Departement van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen.

INGEZONDEN STUKKEN.

DE WERKLOOSHEIDSVZERZEKERING EN DE WERKGEVERS.

De beschouwingen van den heer Dr. J. v. Hettinga Tromp onder hetzelfde opschrift in nummer 304 van dit Tijdschrift geven mij aanleiding, om nog enkele opmerkingen over dit onderwerp te maken.

De heer Van Hettinga Tromp schrijft dan (blz. 928):

„Werkloosheid is een bedrijfsverschijnsel; de arbeider, die in een bedrijf zijn brood verdient, maakt deel uit van dat bedrijf, evengoed — meer nog — dan de in dat bedrijf gebezigde machines, enz.; hij helpt het bedrijf in stand houden, winst maken en reservefondsen vormen. Heeft het bedrijf nu op zeker oogenblik zijn arbeidskracht niet meer noodig, terwijl hij toch zichzelf en zijn gezin moet onderhouden, dan kan, als hij niet direct weer ander werk kan vinden, het bedrijf, dat hem ontsloeg, voor die onderhoudskosten tot op zekere hoogten aansprakelijk worden gesteld. Al moge de werkgever met recht kunnen aanvoeren, dat hij geen schuld heeft aan het ontslag, dat hij slechts noodgedrongen daartoe overging, niettemin kan hij zich niet geheel aan de onderhoudskosten van den arbeider onttrekken. Ook machines, gebouwen, materiaal, paarden enz. moet hij onderhouden als ze op zeker oogenblik niet gebruikt worden: dat is bedrijfszaak, hij behoort daarop te rekenen bij de bepaling zijner bedrijfskosten, hij dient daarvoor te reserveeren of zich tegen dit risico te verzekeren. Of ook de werklieden zelve zich behooren te verzekeren en of het Rijk en de Gemeenten in de kosten moeten bijdragen, zijn vragen, die straks nader onder de oogen gezien zullen worden; dat echter alleen deze partijen de verzekering moeten dragen en de werkgevers er niet mee te maken hebben, is naar mijn gevoelen stellig onjuist.”

De heer Van Hettinga Tromp wil in deze woorden den rechtsgrond aangeven voor een eventuele werkgeversbijdrage in de werkloosheidsverzekering. In zijn algemeenheid is het uitgangspunt: „Werkloosheid is een bedrijfsverschijnsel” onjuist. Trouwens de schrijver geeft dit op blz. 929 zelf toe, waar hij de kosten van bestrijding der crisiswerkloosheid niet ten laste van het bedrijf wil brengen, maar ten laste der *gemeenschap*, met welke opvatting ik geheel accoord ga.

Hoe redeneert nu de heer Van Hettinga Tromp?

De normale werkloosheid is een bedrijfsverschijnsel, d.w.z. zij vindt haar oorzaak in omstandigheden en toestanden aan het bedrijf eigen, *dus* de werkgevers moeten de premie betalen. De vraag of ook de arbeiders, Rijk en Gemeente een deel der kosten zullen dragen, kan later onder het oog worden gezien.

De logica in deze redenering ontgaat mij. Ik ben het geheel eens met den schrijver, dat de normale werkloosheid een bedrijfsverschijnsel is, maar daaruit volgt m.i. alleen, dat de kosten van de normale werkloosheid ten laste van het bedrijf moeten komen.

Aangenomen, dat de kosten der normale werkloosheid ten laste van het bedrijf moeten komen, kan men zich verschillende wijzen van premiebetaling voorstellen:

- of wel de werknemers alleen betalen de premie,
- of wel de werkgevers alleen,
- of wel werkgevers en werknemers te zamen.

In alle drie deze gevallen komen de kosten ten laste van het bedrijf. Immers indien de werknemers de geheele premie moeten betalen — zooals tot nu toe — dan zal dit tot uitdrukking komen in het loon, dat zij uit het bedrijf ontvangen. Vergelijkt men de loonen in het bouwbedrijf met een hoog werkloosheidscijfer eenerzijds met de loonen in metaal- en textielnijverheid, die in normale tijden weinig of geen werkloos hebben, anderzijds, dan ziet men, dat het

hooge werkloosheidsrisico in de hoge loonen der bouwvakarbeiders ten volle verdisconteerd is.

Uit de stelling, dat de normale werkloosheid een bedrijfsverschijnsel is, volgt dus *niet*, dat de werkgevers in de eerste plaats de premie der werkloosheidsverzekering moeten betalen.

Daarvoor zouden andere argumenten moeten worden aangevoerd, die wel zeer krachtig moeten zijn, gezien het feit, dat thans *de geheele premie*, niet alleen voor de normale, maar zelfs voor de crisiswerkloosheid, *door de werknemers wordt betaald*, terwijl Rijk en Gemeente subsidieeren door toeslagen op de premien en de werkgever niet bijdraagt; vooral waar aan het betalen door de werknemers zeer groote voordeelen van paedagogischen aard verbonden zijn. Men moet dit laatste niet onderschatten.

Vroeger — vóór we de huidige sociale verzekering kenden — stelden de arbeiders er een eer in door spaarzaamheid iets over te leggen voor de kwade kanssen van het leven: ziekte, ouderdom, ongeval, invaliditeit, werkloosheid, enz.

De opzet onzer sociale verzekering heeft het hare er toe bijgedragen, om die neiging tot spaarzaamheid te doen verdwijnen. De premie voor Ongevallen- en Invaliditeitsverzekering wordt rechtstreeks betaald door den werkgever: de arbeider doet daarvoor niets. Thans wordt gevraagd 80 pCt. bij ziekte gedurende 26 weken, en de premie *geheel* ten laste van den werkgever.

De kosten van het groote gezin worden in den vorm van kindertoeslag eveneens betaald door den werkgever, in stede, dat de ongehuwde arbeider verplicht wordt tot sparen, om op die wijze zich een uitkeering te verzekeren, als hij later gehuwd is, en zijn gezin zich uitbreidt. Terwijl ten slotte er nog wordt op aangedrongen, om het laatste restje van self-help, gelegen in het zelf betalen der werkloosheidsverzekering-premie door de werknemers, geheel of ten deele op te ruimen.

Het gevolg van dat alles is: een steeds sterker zich uitende neiging bij de werknemers, om hun loon geheel op te maken, zelfs aan overbodige uitgaven. Er wordt toch voor hen gezorgd, als 't eens minder goed gaat! Waarvoor nog sparen? Blijft er niet voldoende over van het hoge loon van den bouwvakarbeider, als deze wekelijks een bedrag aan premie voor verschillende sociale verzekeringen moet betalen?

Het komt mij voor, dat de echte „Sociale Voorzorg” is, de voorzorg van het individu voor zijn eigen toekomst. De maatschappij, de Staat heeft de taak de individuen tot het inzicht der noodzakelijkheid van die voorzorg op te voeden; aan de uitingen van dat inzicht leiding te geven; door subsidie eventueel hetzelve aan te wakkeren; door dwangbepalingen desnoods tot voorzorg te nopen in die gevallen, waarin het inzicht bij de individuen ontbreekt of onvoldoende is.

De tendenz onzer sociale verzekering gaat recht in tegen den eisch van „economische zelfverantwoordelijkheid” der individuen, als basis voor een gezonde volksgemeenschap.

Zou het niet gewenscht zijn bij de wettelijke regeling van de werkloosheidsverzekering met dien eisch rekening te houden, en eventueel met die tendenz te breken?

B. J. M. VAN SPAENDONCK.

Tilburg, 24 November 1921.

OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN.

Journal des Economistes. — Parijs, 15 October 1921.

Yves-Guyot, La réforme sociale et les finances britanniques; G. de Nouvion, Les assurances sociales obligatoires; A. Raffalovich, Les prix et les salaires en Angleterre, de 1914 à 1920; J. Lefort, Revue de l'Académie des Sciences morales et politiques (du 16 mai au 15 septembre 1921); G. Schelle, Inflation et déflation; N. Mondet, Chronique de l'inflation; L.

Pommery, La reconstitution industrielle des régions dévastées; *B. L. L. E.*, La ligue du libre-échange (octobre 1921).

The Journal of Political Economy. — Chicago, October 1921.

H. E. Barnes, The economics of American penology as illustrated by the experience of the State of Pennsylvania; *H. G. Brown*, The shifting of taxes on sales of land and capital goods and on loans; *W. H. Lough*, Reorganization of instruction in finance in university schools of business; *G. E. Putnam*, Unit costs as a guiding factor in buying operations.

Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. — Tübingen, Jahrg. 1921, Heft I, II.

B. Beyer, Die Stellung des internationalen Privatrechts im Rechtssystem; *G. Hermes*, Ein preussischer Beamtenhaushalt 1859—1890; *W. Berthold*, Aufstieg oder Niedergang des deutschen Gemeindegewesens? *G. Auerbach*, Die Luxusumsatzsteuer, ein neuer Weg für die Verbrauchsbesteuerung? *H. Cl. Nybölle*, Ueber Mathematik und Proportionalwahl in ihren gegenseitigen Beziehungen.

Sociale Voorzorg. — Amsterdam, October 1921.

Dr. Ir. J. van Hettinga Tromp, Wettelijke werkloosheidsverzekering; *B. H. Sajet*, Zuigelingenverzorging; *J. C. Schröder*, Congres-indrukken; *v. H. T.*, Talma—Posthuma; *W. de Fremery*, De ongevallen bij den havenarbeid; *P. Koedijk*, De strijd tegen de arbeids-wet.

Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap. — Leiden, Juli 1921.

Dr. U. Ph. Boissevain, De geografische factor in de geschiedenis der oudheid; *N. W. Easton*, Het ontstaan van den Maleischen archipel, bezien in het licht van Wegener's hypothesen; *Dr. A. C. Kruyt*, Verslag van een reis over het eiland Soemba; *Dr. A. Penck*, Das Alter des Diluviums zwischen Rhein und IJssel; Twaalf dagen op Roti uit het dagboek van *W. O. J. Nieuwenkamp*; *Dr. A. A. Nijland*, Heeft Peary de Noordpool bereikt? *J. IJzerman*, *J. Ae. C. A. Timmerman* †, *J. van Roon*, *Kolonel J. J. K. Enthoven*.

Zeitschrift für Handelswissenschaftliche Forschungen. — Leipzig, Juli-Augustus 1921.

v. Hildegard Bentzen, Einrichtung und Betrieb einer Groszbankfiliale; *E. Schmalenbach*, Der Spekulationserfolg im Reichseinkommensteuergesetz; *H. Hartkopf*, Die Solinger Scherenindustrie; *H. Gutierrez*, Die Verrechnung des Ratenkaufes einer Fabrik.

Zeitschrift für Handelswissenschaftliche Forschung. — Leipzig, Sept.—Oct. 1921.

I. Carduck, Die Schleifmittel und ihr Handel; *Dr. S. Berliner*, Kalkulationen bei der Aufmachung der Dispache; *R. Löwenstein*, Der Einfluss der Zinsen auf die Abschreibung; *E. Walb*, Zur Frage der Verbuchung der Reichsnotopferschuld; *Prof. O. Sillén*, Mitteilungen. Handelshochschulunterricht in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Technik und Wirtschaft. — Berlin, October 1921.

J. Orniq, Kohle und Wasserkraft in der Weltwirtschaft; *Fr. Hendrichs*, Die Kleineisen- und Stahlwarenindustrie und der Ingenieur; *E. Rebhan*, Allgemeine Arbeitspflicht; *B. Buxbaum*, Wesen und wirtschaftliche Bedeutung technischer Schönheit.

De West-Indische Gids. — 's Gravenhage, November 1921.

Dr. B. de Gaay Fortman, Een staatsrechtelijk vraagstuk; *W. D. E. van Asbeck*, Het laatste woord; *Tj. Pijttersen*, De toekomst van verschillende cultures in Suriname. IV. Koffie, V. Cacao, VI. Tabak;

P. A. Euwens O. P., Admiraal Pedro Louis. Brion. 1821—27 September—1921; *Mr. R. Bijlsma*, Eene geschiedenis van Hollandsch-Brazilië.

De Indische Gids. — Amsterdam, November 1921.

Dr. H. ten Oever, De Boschinrichting in Ned-Indië; *S. Kalff*, Een Indisch Bronbeek; *A. K. A. Gijberti Hodenpijl*, Nicolaas Hartingh, Gouverneur van Java's Noord-Oostkust (1754—1761).

MAANDCIJFERS.

OVERZICHT DER RIJKSMIDDELEN.

(In Guldens).

	October 1921	Sedert 1 Januari 1921	Overeenkomstige periode 1920
Directe belastingen.			
Grondbelasting	1.275.712	13.864.526	14.024.721
Personeele belasting ..	2.971.248	16.177.309	11.491.201
Inkomstenbelasting ..	9.212.784	95.010.811	74.122.872
Dividend- en tantième-belasting	2.454.397	23.198.755	17.998.165
Vermogensbelasting ..	832.215	11.903.749	10.138.418
Accijnzen.			
Suiker	3.329.400	31.276.814	30.205.696
Wijn	53.105	1.504.765	1.296.528
Gedistilleerd	5.259.165	48.517.563	39.561.299
Zout	119.335	1.206.380	1.642.588
Bier	474.107	3.528.038	2.471.948
Geslacht	879.609	9.579.796	11.998.272
Belast. op speelkaarten	6.527	55.489	117.299
Indirecte belastingen.			
Zegelrechten	1.502.659	16.312.186	20.825.158
Registratierechten	2.102.022	26.738.294	46.145.007
Successierechten	1.945.977	25.123.450	26.839.933
Invoerrechten	3.266.859	30.749.030	39.722.860
Gouden en zilveren werken			
Belasting	96.492	699.384	753.446
Essaailoon	79	784	846
Statistiekrecht	285.290	3.162.321	4.384.174
Mijnen	66.482	456.479	893.151
Domeinen	269.349	1.870.891	3.028.609
Staatsloterij	169.779	625.908	667.289
Jacht en visscherij	9.290	286.075	274.942
Loodgeïden	254.930	1.993.923	1.447.430
Totaal	36.836.812	363.842.719	360.051.772

OPCENTEN VOOR HET LEENINGFONDS 1914.

	October 1921	Sedert 1 Januari 1921	Overeenkomstige periode 1920
Directe belastingen.			
Grondbelasting	254.884	2.779.218	2.809.458
Personeele belasting ..	588.725	3.206.600	2.147.849
Inkomstenbelasting ..	2.750.003	27.936.452	22.415.222
Vermogensbelasting ..	65.052	2.763.019	2.540.435
Dividend- en tantième-belasting	809.951	7.655.589	5.939.395
Accijnzen.			
Suiker	665.880	6.255.363	6.041.139
Wijn	10.621	300.953	259.306
Gedist. (binn.- en buitl.)	525.916	4.851.756	3.956.130
Indirecte belastingen:			
Zegelrecht van buitl. eff.	7.977	168.822	377.580
Registratierechten	—	—	6
Totaal	5.679.209	55.917.772	46.486.520

BELASTINGEN IN VERBAND MET DE BUITEN-GEWONE OMSTANDIGHEDEN.

	October 1921	Sedert 1 Januari 1921
Verdedigingsbelasting Ia	217.778	3.443.411
Verdedigingsbelasting Ib	1.022.382	12.716.243
Verdedigingsbelasting II	3.093.345	28.154.526
	4.333.505	44.314.180

¹⁾ Hieronder begrepen f 238.915 wegens zegelrecht van nota's van makelaars en commissionairs in efferten, enz. (Beursbelasting). ²⁾ idem f 2.824.283 ³⁾ idem f 6.222.393.

ONTVANGSTEN VAN SPOOR- EN TRAMWEGMAATSCHAPPIJEN JULI 1921.

(Ontleend aan „de Ingenieur“.)

Namen der Maatschappijen.	Personenvervoer.	Goederenvervoer.	Totale ontvangsten,	
			Juli 1921.	Juli 1920.
Maatsch. tot Expl. van S.S., N.C.-S., Noord-Brab. Duitsche Spoorwegmaatschappij en Holl. IJzeren Spoorwegmaatschappij	f 9.890.000,—	f 7.720.000,—	f 17.610.000,—	f 18.841.576,—
Tramwegmaatschappij „De Meijerij”	—	—	„ 33.244,45	„ 29.997,17 ^{1/2}
Nederlandsche Tramwegmaatschappij	„ 71.967,90	„ 66.670,07	„ 143.947,65	„ 147.131,04
Rotterdamsche Electriche Tramwegmij.	„ 603.462,53 ^{1/2}	„ —	„ 603.462,53 ^{1/2}	„ 537.203,31
Rotterdamsche Tramwegmaatschappij	„ 124.916,81	„ 77.958,90	„ 202.875,71	„ 197.016,74 ^{1/2}
Westlandsche Stoomtramwegmaatschappij	„ 42.536,10 ^{1/2}	„ 22.096,16	„ 73.281,68 ^{1/2}	„ 55.679,14
Zuid-Nederl. Stoomtramwegmaatschappij	„ 15.080,32 ^{1/2}	„ 16.076,—	„ 32.763,42 ^{1/2}	„ 37.975,62 ^{1/2}
Zuider Stoomtramwegmaatschappij	„ 11.730,38	„ 6.851,02 ^{1/2}	„ 19.071,40 ^{1/2}	„ 19.710,80 ^{1/2}
Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij..	„ 530.000,—	„ 1.674.000,—	„ 2.242.000,—	„ 1.719.055,—
Oost-Java Stoomtramwegmaatschappij	—	—	—	—
lijn Modjokerto—Ngoro	—	—	„ 45.400,—	„ 36.400,—
lijn Soerabaja—Krian	—	—	„ 95.100,—	„ 84.400,—
Semarang—Cheribon Stoomtramwegmaatsch..	—	—	„ 727.800,—	„ 593.300,—
Samar.—Joana Stoomtramwegmaatschappij ..	—	—	„ 464.800,—	„ 443.200,—
Serajoedal Stoomtramwegmaatschappij	—	—	—	—
lijn Maos—Bandjarnegara	—	—	„ 114.400,—	„ 116.800,—
lijn Bandjarnegara—Wonosobo	—	—	„ 16.600,—	„ 12.700,—
Deli-Spoorweg-Maatschappij	—	—	„ 761.000,—	„ 623.000,—
Madoera Stoomtrammaatschappij	—	—	„ 175.000,—	„ 143.000,—
Nagekomen over Juni.				
Staatsspoorwegen in Nèd.-Indië.	—	—	—	—
I. Staatsspoorwegen op Java	f 2.932.466,—	f 2.879.975,—	f 6.227.854,—	f 5.426.132,—
II. Spoorweg ter Sumatra's Westkust	„ 131.481,—	„ 57.040,—	„ 210.164,—	„ 176.765,—
III. Tramwegen in Zuid-Sumatra.	—	—	—	—
a. Palembanglijn	„ 29.037,—	„ 91.804,—	„ 123.352,—	„ 96.184,—
b. Lamponglijn	„ 23.809,—	„ 12.820,—	„ 38.213,—	„ 23.148,—

De ontvangsten der groote maatschappijen, die in „de Ingenieur” ontbroken, zijn aan het „Maandschrift Centr. Bureau Statistiek” ontleend.

PRODUCTIE DER KOLENMIJNEN. 1)

(In tonnen van 1000 K.G.)

(Gegevens verstrekt door het „Centr. Bur. voor de Statistiek“.)

Naam van de Mijn	Augustus		September	
	1921	1920	1921	1920
Staatmijnen.				
Wilhelmina.....	45.189	48.920	47.440	48.932
Emma.....	75.193	68.027	83.457	76.125
Hendrik.....	43.605	38.164	44.295	37.251
Totaal....	163.987	155.111	175.192	162.308
Particul. mijnen.				
Domaniale mijn..	431 ²	50.021	16.916 ²	48.638
Mijn Laura en Vereeniging.....	40.141	48.123	42.636	49.369
Oranje-Nassau mijnen.....	82.397	72.784	88.316	74.392
Mijn Willem Sophie.....	24.440	20.745	24.975	21.990
Totaal....	147.409	191.673	172.843	194.389
Totaal generaal	311.396	346.784	348.035	356.697

1) Kolenslik niet inbegrepen (in 1920 voor alle mijnen te zamen 175.039 ton en in de maanden Januari t/m. September 1921: 172.337 ton.)
2) Staking (1 Augustus—19 September.)

RIJKSPPOSTSPAARBANK.

OCTOBER	1919	1920	1921
Inlagen	f 11.067.588	f 9.982.682	f 9.758.987
Terugbetalingen ..	„ 11.577.297	„ 11.242.528	„ 10.609.647
Tegood der inleggers op ultimo	„ 260.463.474	„ 266.603.900	„ 276.544.410
Nom. bedr. der uitst. staatsschuldboekjes op ultimo	„ 36.463.200	„ 41.622.500	„ 43.839.800
Spaarbankboekjes: Aantal nieuw uitgegeven.....	12.392	10.127	9.255
Aantal geheel afbetaald	7.635	8.459	8.038
Aantal in omloop op ultimo	1.881.552	1.909.881	1.918.406

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

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

GELDKOERSEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. Disc. Wissels. 4 ^{1/2} 1 Juli '15	Zweeds. R.ksbk 5 ^{1/2} 19 Oct. '21
Bk. Bel. Binn. Eff. 5 ^{1/2} 19 Oct. '20	Bk. v. Noorw. 6 ^{1/2} 6 Juli '21
Vrsch. in R.C. 6 ^{1/2} 19 Oct. '20	Zwits. Nat. Bk. 4 13 Aug. '21
Bk. van Engeland 5 3 Nov. '21	Belg. Nat. Bk. 5-5 ^{1/2} 19 Mei '21
Duitsche Rijksbk. 5 23 Dec. '14	Bank v. Spanje 6 4 Nov. '20
Bk. van Frankrijk 5 ^{1/2} 28 Juli '21	Bank v. Italië 6 20 Mei '20
Oostenr. Hong. Bk. 5 25 Juli '21	F. Res. Bk. N.Y. 4 ^{1/2} 2 Nov. '21
Nat. Bk. v. Denem. 5 ^{1/2} 5 Nov. '21	Javasche Bank 3 ^{1/2} 1 Aug. '09

OPEN MARKT.

Data	Amsterdam		Londen	Berlijn	Parijs	N. York
	Part. disconto	Prolongatie	Part. disconto	Part. disconto	Part. disc.	Call. money
26 Nov. '21	4 ^{3/8}	3 ^{1/2}	3 ^{1/8}	4- ^{3/8}	—	4 ^{1/2} -5 ^{1/2}
21-26 „ '21	4 ^{3/8}	3 ^{1/2} -4 ^{1/2}	3 ^{1/8} -4	4- ^{3/8}	—	4 ^{1/2} -5 ^{1/2}
14-19 „ '21	4 ^{3/8}	4- ^{1/2}	4	4- ^{3/8}	—	3 ^{1/2} -6
7-12 „ '21	4 ^{3/8}	3 ^{1/4} 1/2	3 ^{1/8} -4	4- ^{3/8}	—	4 ^{1/2} -6
22-27 N. '20	3 ^{1/4} - ^{7/8}	3 ^{1/2} -4	6 ^{3/4}	4- ^{3/8}	—	6-7
24-29 N. '19	4- ^{1/4}	4-5	5 ^{1/4} - ^{7/8}	4- ^{3/8}	—	6-8
20 24 Juli '14	3 ^{1/8} - ^{3/16}	2 ^{1/4} - ^{3/4}	2 ^{1/4} - ^{3/4}	2 ^{1/8} - ^{1/2}	2 ^{3/4}	5 ^{1/2} -7 ^{1/2}

1) Notering van 25 November 1921.

WISSELKOERSEN.

WISSELMARKT.

Zoo stil en onveranderlijk als de wisselmarkt de vorige week was, zoo levendig en schommelend was ze deze berichtsweek. Alle wissels waren sterk aangeboden. Londen liep in enkele dagen terug van 11,36 tot 11,19 en was, daarna steeds teruglopend, op Zaterdag een oogenblik tot 11,13 verkrijgbaar. Daarna trad een reactie in, die heden beduidend verder ging, zoodat weder tot 11,32 werd afgedaan.

De andere wissels liepen alle meer of minder in dezelfde richting. Zoo liep Parijs terug van 20,47^{1/2} tot 19,27^{1/2}, was daarmede percentsgewijze veel flauwer dan Londen, maar veel minder flauw dan België, dat van 19,85 op 18,10 kwam. Daarentegen was Berlijn betrekkelijk sta-

tionnaire en eerst in het laatst der week meer aangeboden. Dollars liepen ongeveer gelijk met Ponden. Ook Skandinavië bewoog zich in dezelfde lijn. Daarentegen was Zwitserland zeer stationnaire en zelfs nu en dan eerder vaster. Ook Pesos bleven aanvankelijk vast, moesten echter aan het einde der week belangrijk terugloopen, slot ca. 89½. Indië aangeboden 97½—97⅞.

Rectificatie: In ons nummer van de vorige week gaven wij in den staat der Javasche Bank voor den post „Voorschotten aan het Gouvernement” per 25 Juli 1914, het cijfer 6.445 873. Dit is echter het voorschot in guldens, terwijl de overige posten in duizenden guldens opgegeven zijn.

KOERSEN IN NEDERLAND

Data	Londen *)	Parijs *)	Berlijn *)	Weenen *)	Brussel **)	New York**)
21 Nov 1921..	11.35½	20.40	1.05	0.10	19.74	2.83½/8
22 „ 1921..	11.29	19.92½	1.01	0.10	19.35	2.83½/8
23 „ 1921	11.27½	19.97½	1.02	0.10	19.30	2.82½/8
24 „ 1921	11.16½	19.60	0.99	0.09½	18.82½	2.97½/8
25 „ 1921	11.15½	19.50	0.95½	0.10	18.52½	2.78½/8
26 „ 1921	11.18½	19.30	0.96	0.09	—	—
Laagste d. w. 1)	11.13	19.17½	0.93	0.07	19.85	2.84½/8
Hoogste „ 1)	11.36	20.47½	1.07½	0.11	18.—	2.78½/8
19 Nov. 1921	11.35½	20.45	1.03	0.10	19.86	2.84½/8
12 „ 1921	11.36½	20.87½	1.03	0.09½	19.96	2.88½/8
Muntpariteit..	12.10	48.—	59.26	50.41	48.—	2.48½/8

*) Noteering te Amsterdam. **) Noteering te Rotterdam.
 1) Particuliere opgave. 2) Noteering van 18 November
 3) Idem van 11 November.

Data	Stock-holm *)	Kopen-hagen *)	Chris-tiana *)	Zwitser-land *)	Spanje 1	Batavia 1) telegrafisch
21 Nov. 1921	66.50	52.—	40.30	53.45	39.—	97½-97⅞
22 „ 1921	66.25	52.55	40.30	53.45	39.—	97.—97⅞
23 „ 1921	66.15	52.40	39.75	53.35	38.87½	97½-97⅞
24 „ 1921	66.—	52.—	39.75	53.10	39.—	97½-97⅞
25 „ 1921	65.52½	52.—	39.80	53.05	38.70	97½-97⅞
26 „ 1921	65.70	51.60	40.—	53.50	38.80	97½-97⅞
L'ste d. w. 1)	66.40	51.50	39.45	52.90	38.60	97½-97⅞
H'ste „ 1)	65.40	52.60	41.20	53.60	39.25	97½/8
19 Nov. 1921	66.45	52.85	41.10	53.65	39.20	98½/8
12 „ 1921	66.55	54.25	43.—	54.40	40.10	98 98½
Muntpariteit	66.67	66.67	66.67	48.—	48.—	100

*) Noteering te Amsterdam. 1) Particuliere opgave.

Termijnnoteringen der Valuta-Kas.

Ecarts tusschen termijnnotering en contanten koers.
 (week van 21—25 November 1921.)

Londen.	Ult. Nov.	Ult. Dec.	Ult. Jan.
Hoogste B Koers	agio 1½ ct.	agio 2½ ct.	agio 4½ ct.
Laagste B „	disagio ½ „	disagio 2 „	disagio 4½ „
Hoogste L „	agio 2¼ „	agio 3¼ „	agio 5 „
Laagste L „	„ ½ „	„ 2¼ „	disagio 5¼ „

New-York	Ult. Nov.	Ult. Dec.	Ult. Jan.
Hoogste B Koers	agio ⅛ ct.	Pari	agio ¼ ct.
Laagste B „	Pari	disagio ¼ ct.	disagio ⅛ „
Hoogste L „	agio ¼ „	agio ¼ „	agio ½ „
Laagste L „	disagio ⅛ „	disagio ¼ „	disagio ¼ „

Parijs.	Ult. Nov.	Ult. Dec.	Ult. Jan.
Hoogste B Koers	agio 5 ct.	agio 2½ ct.	agio 2¼ ct.
Laagste B „	disagio 2½ ct.	disagio 5 „	disagio 7½ „
Hoogste L „	agio 7½ „	agio 5 „	agio 5 „
Laagste L „	Pari	disagio 2½ „	disagio 5 „

Brussel	Ult. Nov.	Ult. Dec.	Ult. Jan.
Hoogste B Koers	Pari	agio 7½ ct.	agio 10 ct.
Laagste B „	disagio 2½ ct.	Pari	„ 4½ „
Hoogste L „	agio 2½ „	agio 7½ „	„ 10 „
Laagste L „	disagio 1 „	„ 2½ „	„ 5 „

Berlijn.	Ult. Nov.	Ult. Dec.	Ult. Jan.
Hoogste B Koers	Pari	Pari	Pari
Laagste B „	disagio ½ ct.	disagio ½ ct.	disagio ½ ct.
Hoogste L „	agio 1 „	agio 1 „	agio 1 „
Laagste L „	Pari	Pari	Pari

KOERSEN TE NEW YORK.

Data	Cable Lond. (in £ per £)	Zicht Parijs (in cts. p. frs.)	Zicht Berlijn (in ct. p. Mk.)	Zicht Amsterd. (in cts. p. gld.)
26 Nov. . . 1921	3.99.75	6.96	0.35	35.66
Laagste d. week	3.99.12	6.92	0.34	35.25
Hoogste „	3.99.75	7.13	0.36	35.76
19 Nov. . . 1921	4.00.37	7.22	0.37	35.25
12 „ . . 1921	3.94.37	7.22	0.36	34.71
Muntpariteit .	4.86.67	5.18¼	95¼	40¾/10

KOERSEN VAN DE VOLGENDE PLAATSEN OP LONDEN

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	12 Nov. 1921	19 Nov. 1921	21-25 Nov. '21 Laagste	25 Nov. 1921 Hoogste
Alexandrië . .	Piast. p. £	97½/16	97½/16	97½/16	97½/16
*B. Aires 1) . .	d. p. \$	45	44½	44¼	44¼
Calcutta	Sh. p. rup	1 4¼	1 4½	1 3¾/16	1 4¼/16
Hongkong . . .	id. p. \$	2/8½	2,8¼	2,9½	2,8¼
Lissabon	d. per Mil.	5¼	4¾	4½	5¼
Madrid	Peset. p. £	28.79	29.05	28.70	29.15
*Montevideo 1	d. per \$	41¼	40¾	40¾	41½
Montreal	\$ per £	4.31¼	4.38¼	4.37	4.39½
*R.d. Janeiro . .	d. per Mil.	7½/16	7½/16	7½/16	7½/16
Rome	Lires p. £	96.37	96.06	96.00	98.50
Shanghai	Sh. p. tael	3.9¼	3.9¼	3.8¼	3.11½
Singapore	id. p. \$	2.3¼	2.3¼	2.3¼	2.3¼
*Valparaiso . . .	peso p. £	37/20	36.90½	37.40	38.90
Yokohama	Sh. p. yen	2.5¼	2.4¼	2.4¼	2,5

* Koersen d-r voorgaande dagen. 1) Telegrafisch transfert.
 2) Noteering van 17 November.

NOTEERING VAN ZILVER

	Noteering te Londen	te New York
26 Nov. 1921	37½/8	66¼
19 „ 1921	39¼	69¼
12 „ 1921	38¼	66½
5 „ 1921	39¾	69½
27 Nov. 1920	49½/8	76
29 Nov. 1919	72½/8	129
20 Juli 1914	24½/16	54½

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 28 November 1921.

	Activa.	
Binnenl. Wis-sels, Prom., enz. in disc.	H.-bk. f 152.817.639,45½/2 B.-bk. „ 54.333.924,16½/2 Ag.sch. „ 71.466.026,03½/2	f 278.617.589,65½/2
Papier o. h. Buitenl. in disconto		
Idem eigen portef	f 38.509.286,—	
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.		38.509.286,—
Beleeningen op onderp.	H.-bk. f 27.391.691,53 incl. visch. „ 18.486.036,85½/2 B.-bk. „ 18.486.036,85½/2 Ag.sch. „ 71.885.233,62½/2	f 117.762.962,01
Op Effecten	f 104.512.696,39½/2	
Op Goederen en Spec.	f 13.250.265,61½/2	
Voorschotten a. h. Rijk		117.762.962,01
Munt en Muntmateriaal		14.327.794,19½/2
Munt, Goud	f 56.238.060,—	
Muntmat., Goud	„ 549.730.929,59	
	f 605.968.989,59	
Munt, Zilver, enz.	„ 8.613.841,15	
Muntmat., Zilver	„ —	
Effecten		614.582.830,74
Bel. v. h. Res.fonds.	f 5.344.515,25	
id. van ¼ v. h. kapit.	„ 3.895.467,37½/2	
Geb. en Meub. der Bank		9.239.982,62½/2
Diverse rekeningen		3.747.500,—
		19.435.641,77
		f 1.096.223.586,99½/2
	Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000,—	
Reservefonds	„ 5.386.728,62½/2	
Bankbiljetten in omloop	„ 1.021.065.210,—	
Bankassigtiën in omloop	„ 1.206.162,28	
Rek.-Cour. Het Rijk	f —	
saldo's: Anderen	„ 31.442.915,60	
Diverse rekeningen		31.442.915,60
		17.122.569,79
		f 1.096.223.586,99½/2

NED. BANK 28 November 1921 (vervolg).

Beschikbaar metaalsaldo..... f	403.099.346,94
Op de basis van $\frac{1}{10}$ metaaldekking	192.356.489,23
Minder bedragaan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is....	2.015.496.730,—
Verschillen m.d. vorig. weekst.: Meer	Minder
Discontó's	11.709.422,97
Buitenlandsche wissels..	21.629,—
Beleeningen	127.481,41 $\frac{1}{2}$
Goud	—
Zilver	80.890,02 $\frac{1}{2}$
Bankbiljetten.....	2.630.445,—
Part. Rek.-Crt. saldo's ..	8.761.010,38

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud	Zilver	Bankbiljetten	Andere opeschebare schulden
28 Nov. 1921	605.969	8.614	1.021.065	32.649
21 " 1921	605.969	8.695	1.023.996	41.349
14 " 1921	605.969	8.527	1.039.735	41.185
7 " 1921	605.969	8.628	1.054.282	45.683
31 Oct. 1921	605.969	8.921	1.056.405	48.855
29 Nov. 1920	636.141	20.171	1.078.032	90.169
29 Nov. 1919	632.156	6.325	1.048.397	83.508
25 Juli 1914	162.114	8.228	310.437	6.198

Data	Totaal bedrag discontó's	Hieraan schatkistpromessen rechtstreeks	Beleeningen	Beschikbaar metaalsaldo	Dekkingpercentage
28 Nov. 1921	278.618	90.000	117.763	403.099	58
21 " 1921	290.326	102.500	117.890	400.757	53
14 " 1921	312.145	121.000	112.845	397.371	57
7 " 1921	321.706	130.000	118.682	393.864	56
31 Oct. 1921	317.984	126.500	129.264	393.098	56
29 Nov. 1920	182.935	47.000	264.131	421.877	56
29 Nov. 1919	146.037	79.500	262.964	411.348	56
25 Juli 1914	67.947	14.300	61.686	43.521 ¹⁾	75

¹⁾ Op de basis van $\frac{1}{10}$ metaaldekking.

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

	21 November 1921	28 November 1921
Aan schatkistpromessen..	f 463.980.000,—	f 468.410.000,—
waarv. direct bij Ned. Bk.	„ 102.500.000,—	„ 90.000.000,—
Aan schatkistbiljetten ..	„ 271.741.000,—	„ 263.985.000,—
Aan zilverbons	„ 33.843.759,50	„ 34.238.707,50

Onder de vlottende schuld is begrepen:

Voorsch. aan de Koloniën	„ 310.624.000,—	„ 311.798.000,—
Voorschot aan Gemeenten voor door Rijk voor hen te heffen Ink. belasting)	„ 48.363.001,54	

Tegoeed v.d. Postch. & G. dst „ 23.565.611,03 $\frac{1}{2}$ „ 23.565.911,03 $\frac{1}{2}$

JAVASCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens. De samengetrokken cijfers der laatste weken zijn telegraphisch ontvangen.

Data	Goud	Zilver	Bankbiljetten	Andere opeschebare schulden	Beschikbaar metaalsaldo
19 Nov. 1921	188.250		288.000	86.000	113.450
12 " 1921	187.750		294.500	89.000	111.050
5 " 1921	187.250		291.500	94.000	110.150
22 Oct. 1921	167.106	23.423	216.153	103.806	110.962
15 " 1921	171.916	22.894	302.514	104.635	113.813
8 " 1921	172.157	22.294	303.389	122.519	109.749
20 Nov. 1920	224.445	8.793	375.404	205.344	117.201
22 Nov. 1919	168.905	2.793	305.658	106.157	89.577
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842 ²⁾

Data	Discontó's	Wissels, buiten N.-Ind. betaalbaar	Beleeningen	Voor-schotten aan het Gov. nem.	Diverse rekeningen ¹⁾	Dekkingpercentage
19 Nov. 1921		201.500	22.800	***	***	50
12 " 1921		209.500	42.300	***	***	49
5 " 1921		209.500	38.900	***	***	49
22 Oct. 1921	35.159	20.161	124.312	28.027	10.818	48
15 " 1921	35.355	19.816	131.081	27.821	8.387	48
8 " 1921	38.125	19.890	134.965	36.665	10.845	45
20 Nov. 1920	29.329	24.661	122.866	140.320	43.130	40
22 Nov. 1919	15.362	15.009	172.976	—	47.912	42
25 Juli 1914	7.259	6.395	47.934	6.446	2.228	44

¹⁾ Sluitpost der activa. ²⁾ Op de basis van $\frac{1}{10}$ metaaldekking

DE SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opeschebare schulden	Discontó's	Dio. rekeningen ¹⁾
8 Oct. 1921	1.534	2.200	1.082	1.952	341
1 " 1921	1.519	2.131	1.263	1.959	218
24 Sept. 1921	1.514	2.031	1.575	1.975	227
17 " 1921	1.179	1.992	1.083	1.972	428
10 " 1921	1.175	2.084	1.038	1.966	421
3 " 1921	1.136	2.196	1.007	1.972	328
9 Oct. 1920	1.053	2.137	852	1.812	641
11 Oct. 1919	951	1.685	1.076	1.566	486
25 Juli 1914	645	1.100	560	735	396

¹⁾ Sluitpost der activa.

BUITENLANDSCHE BANKSTATEN.

BANK VAN ENGELAND.

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

Data	Metaal	Circulatie	Currency Notes.		
			Bedrag	Goudd.	Gov. Sec.
23 Nov. 1921	128.438	123.306	311.687	28.500	274.482
16 " 1921	128.433	123.587	313.066	28.500	276.053
9 " 1921	128.421	124.403	314.118	28.500	277.008
2 " 1921	128.418	125.140	313.655	28.500	276.500
26 Oct. 1921	128.414	123.916	311.575	28.500	274.670
19 " 1921	128.417	123.684	312.604	28.500	275.530
24 Nov. 1920	124.113	127.965	349.284	28.500	318.461
26 Nov. 1919	87.902	86.694	338.347	28.500	320.077
22 Juli 1914	40.164	29.317	—	—	—

Data	Gov. Sec.	Other Sec.	Public Depos.	Other Depos.	Reserve	Dekkingperc. ¹⁾
23 Nov. '21	50.314	83.572	15.601	124.083	23.582	16,88
16 " '21	35.726	84.823	20.067	106.038	23.296	18,47
9 " '21	37.302	80.834	17.893	105.834	22.468	18,27
2 " '21	56.944	80.913	16.250	125.652	21.727	15,31
26 Oct. '21	87.567	82.203	13.533	161.509	22.948	13,11
19 " '21	79.715	86.416	14.794	156.809	23.183	13,51
24 Nov. '20	52.401	74.107	17.989	105.315	14.598	11,83
26 Nov. '19	38.335	80.080	19.308	100.989	19.658	16,33
22 Juli '14	11.005	33.633	13.735	42.185	29.297	52 $\frac{3}{8}$

¹⁾ Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

DUITSCHER RIJKBANK.

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

Data	Metaal	Daaraan Goud	Kassenscheine	Circulatie	Dekkingperc. ¹⁾
15 Nov. '21	1.009.230	993.710	5.233.273	95.186.123	6
7 " '21	1.008.890	993.639	4.560.228	92.609.995	6
31 Oct. '21	1.007.868	993.631	4.589.992	91.527.679	6
23 " '21	1.063.464	1.023.632	3.320.196	88.144.195	5
15 " '21	1.038.565	1.023.633	3.193.609	87.728.207	4
7 " '21	1.039.765	1.023.699	2.850.678	87.461.651	4
15 Nov. '20	1.098.504	1.091.653	20.812.620	63.104.938	35
22 Nov. '19	1.111.596	1.090.763	9.526.765	31.319.050	34
23 Juli '14	1.691.398	1.356.857	65.479	1.890.895	93

¹⁾ Dekking der circulatie door metaal en Kassenscheine.

Data	Wissels	Rék. Cit.	Darlehenskassenscheine	
			Totaal uitgegeven	In kas bij de Reichsbank
15 Nov. 1921	1.323.994	20.869.119	12.361.400	5.144.000
7 " 1921	755.207	13.860.368	11.790.800	4.473.000
31 " 1921	881.474	18.302.663	11.938.400	4.501.600
23 Oct. 1921	1.416.646	13.387.247	10.664.000	3.221.100
15 " 1921	1.047.408	16.886.905	10.655.900	3.107.900
7 " 1921	1.092.490	11.266.875	10.438.200	2.765.400
15 Nov. 1920	52.558.944	16.697.864	33.528.100	20.761.900
22 Nov. 1919	32.120.097	9.279.504	21.568.200	9.496.400
23 Juli 1914	750.892	943.964	—	—

BANK VAN FRANKRIJK.

Voornaamste posten in duizenden francs.

Data	Goud	Waarvan in het Buitenland	Zilver	Te goed in het Buitenland	Bult.gew. voorsch. ald. Staat
24 Nov. '21	5.524.043	1.948.367	279.072	611.039	24.500.000
17 " '21	5.524.010	1.948.367	278.860	613.741	24.600.000
10 " '21	5.523.967	1.948.367	278.717	611.990	25.100.000
3 " '21	5.523.892	1.948.367	278.610	613.741	25.500.000
25 Nov. '20	5.491.697	1.948.367	264.856	599.212	26.600.000
27 Nov. '19	5.576.962	1.978.278	283.649	—	25.850.000
23 Juli '14	4.104.390	—	639.620	—	—

Data als boven.	Wissels	Uitgestelde Wissels	Beleening	Bankbiljetten	Rek. Cr. Particulieren	Rek. Cr. Staat
	2.287.510	64.117	2.212.134	36.336.275	2.508.796	54.301
	2.271.274	64.475	2.242.167	36.719.267	2.429.003	33.958
	2.306.952	64.894	2.264.709	37.376.499	2.492.361	34.772
	2.709.847	65.787	2.209.816	37.522.085	2.624.942	32.567
	3.279.519	428.003	2.018.453	38.806.733	3.639.893	287.335
	1.153.456	644.749	1.316.044	37.423.808	3.089.275	52.161
	1.541.980	—	769.400	5.911.910	942.570	400.590

BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE.

Voornaamste posten in duizenden francs.

Data	Metaal incl. buitenl. saldi	Beleening van buitenl. vorder.	Beleening van prom. d. provinc.	Binn. wissels en beleen.	Circulatie	Rek. Cr. part.
24 Nov. '21	324.990	84.653	480.000	550.845	6.127.136	275.104
17 " '21	326.292	84.653	480.000	552.328	6.150.362	416.836
10 " '21	326.883	84.653	480.000	566.998	6.158.746	348.016
3 " '21	326.881	84.653	480.000	609.377	6.135.925	305.755
25 Nov. '20	350.752	84.653	480.000	764.184	5.845.802	1.081.964
27 Nov. '19	352.213	84.955	480.000	387.154	4.670.895	2.134.917

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

FEDERAL RESERVE BANKS.

Voornaamste posten in duizenden dollars.

Data	Goudvoorraad			Zilver etc.	F.R. Notes in circulatie
	Totaal bedrag	Dekking F.R. Notes	In het buitenl.		
9 Nov. '21	2.816.299	1.846.326	—	144.484	2.420.831
2 " '21	2.800.257	1.839.142	—	145.414	2.408.122
26 Oct. '21	2.786.239	1.841.848	—	150.909	2.408.779
19 " '21	2.772.721	1.844.195	—	149.039	2.440.862
12 Nov. '20	2.008.678	1.352.545	77.244	171.333	3.328.985
14 Nov. '19	2.133.260	1.298.405	146.176	66.846	2.808.456

Data	Wissels	Totaal Deposito's	Gestort Kapitaal	Algem. Dekkingsperc. 1)	Percent. Gouddekking circul. 2)
9 Nov. '21	1.335.652	1.726.865	103.120	71,4	97,3
2 " '21	1.347.931	1.742.338	103.020	71,0	97,0
26 Oct. '21	1.371.075	1.738.556	103.007	70,8	96,7
19 " '21	1.384.076	1.717.698	103.034	70,3	95,1
12 Nov. '20	3.072.604	2.447.041	98.847	43,6	47,9
14 Nov. '19	2.595.271	2.881.832	86.769	47,1	55,2

1) Verhouding tusschen: den totalen goudvoorraad, zilver etc., en de opeisbare schulden; F. R. Notes en netto deposito's. 2) Na aftrek van 35 pCt. der totale dekkingsmiddelen als dekking voor de netto deposito's.

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
2 Nov. '21	808	11.398.359	1.247.699	13.423.590	2.987.820
26 Oct. '21	809	11.420.993	1.268.844	13.238.841	2.965.968
19 " '21	809	11.477.260	1.254.799	13.349.552	2.961.392
12 " '21	809	11.602.099	1.243.802	13.485.257	2.942.400
5 Nov. '20	823	16.952.336	1.335.235	14.057.981	2.816.595
7 Nov. '19	783	13.584.626	1.461.741	13.824.254	2.209.167

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

EFFECTENBEURZEN.

Amsterdam, 28 November 1921.

Het behoeft geen verwondering te wakken, dat dit overzicht der effectenbeurzen in de laatste tijden steeds wordt begonnen met een aperçu van de markten ten oosten van ons land. Daar toch zijn de gebeurtenissen op politiek en op economisch gebied het sterkst bewogen en de betrokken beurzen geven als vanzelf een scherpe weerspiegeling van die beweging. De beurs te Berlijn doet dit in zeer sterke mate. Duitschland staat in het teeken van de wederopbouw-crisis; in de gansche beschaafde wereld komt men steeds duidelijker tot de erkenning, dat slechts een spoedige herziening van de kwestie van den wederopbouw, in staat zal zijn handel en verkeer voor een catastrofe te behoeden. In zeer nauw verband hiemede kunnen verschillende voorvallen in Duitschland zelve worden gebracht. De onderhandelingen over het crediet-aanbod van de Duitse industrieeën hebben weliswaar nog niet tot een definitieve overeenkomst geleid, doch het is duidelijk, dat hier machten in het spel zijn, die over sterke buitenlandse verbindingen beschikken en in samenwerking waarmede de Duitse regering wellicht in binnen- en buitenland een compromis tot stand zal kunnen brengen. Zelfs indien het niet mocht komen tot een binnenlandsche crediet-overeenkomst, dan hebben de onderhandelingen toch die goede zijde gehad, dat met ernst is gediscussieerd over de mogelijkheid van een consolidatie der Duitse verplichtingen, waarbij het buitenland, blijkens de reis van den heer Stinnes naar Londen, in het geding is betrokken. Overigens zal een crediet-overeenkomst, al of niet via de Duitse industrieën, met het buitenland nog wel eenigen tijd op zich moeten laten wachten, wijl men tijdens de onderhandelingen betreffende de ontwapening te Washington moeilijk bij buitenlandse financiële kringen gehoor zal kunnen krijgen. Inmiddels moet men zich bij onze Oosterburen behelpen met nieuwe uitgaven van bankpapier, hetgeen aan de stabiliteit en aan de waarde van de mark niet ten gunste is gekomen. In verband hiemede heeft de effectenbeurs zich weer lichtelijk kunnen herstellen van de reactie van de vorige week. Wel is de ontstanning over de socialiserings-eischen der vakbonden nog groot en baren de plunderingen in Berlijn en de stakings-agitatie in Midden- en West-Duitschland nog zorg, doch over het algemeen wordt een terugkeer in rustiger banen wel tegemoet gezien. Toch is de omvang der zaken te Berlijn zeer sterk afgenomen; de verhooging der beursbelasting schijnt prohibitief te werken ten aanzien van de speculatie. In verband met de minder omvangrijke affaire heeft het Berlijnsche beursbestuur dan ook besloten voorloopig nog niet de bepaling van kracht te doen worden, waarbij slechts orders van Mk. 5000,— resp. Mk. 6000,— officieel door de beursmakelaars mogen worden geëffectueerd. Dit besluit is met veel voldoening vernomen; op den jongsten Donderdag was er dan ook reeds onmiddellijk enig herstel te bespeuren.

Te Weenen heeft de Regering stormachtige tooneelen ter beurse te voorschijn geroepen. Een belasting is daar namelijk ingesteld van Kr. 100 goud per maand voor iederen beursbezoeker (bedienden niet uitgesloten), waaruit de Regering een totaal inkomen van 2½ milliard papierkronen per jaar denkt te ontvangen. Tegen de belasting op zich zelve is nog niet eens zoo sterk geprotesteerd, (al wordt zij veel en veel te zwaar gevonden) dan wel tegen de wijze van invoering. Zonder eenige ruggespraak met de beursautoriteiten heeft de Minister de drastische voorschriften gemaakt met onmiddellijke doorvoering. Hierbij heeft hij in een interview in één der Weenske bladen beweerd, dat ieder fonds ter beurse van Weenen nog steeds onder de intrinsieke waarde wordt verhandeld, waardoor hij heeft trachten aan te toonen, dat den effectenhandel nog gouden tijden te wachten staan, doch waarbij hij tevens de waarde van de Oostenrijksche kroon nog verder heeft gedeprimeerd en het beurs-spel, waartegen steeds zooveel bezwaren van regeringswege bestonden, heeft aangemoedigd. De verontwaardiging is zoo groot geweest, dat spontaan tot een beursstaking is besloten, welke echter inmiddels weder is opgeheven. Afgewacht dient te worden of de Minister werkelijk de inkomsten verkrijgt, die hij verwacht, als de fondsenhandel op een dergelijke wijze wordt belast.

De beurzen te Londen en te Parijs zijn ongeanimeerd gebleven. Te Londen echter heeft men toch van een hoopvolle verwachting blijk gegeven, omdat daar ter plaatse optimistisch ten aanzien van de toekomst wordt gedacht. In Engeland rijpen, naar het schijnt, groote plannen op economisch gebied, welke niet slechts Duitschland betreffen en de betalingen door dit land te effectueeren, doch die

ook den weder-opbouw van Rusland omvatten onder medewerking van Engelsch kapitaal en Deutsche industrie. De boven gereleveerde reis van Stinnes wordt voornamelijk met deze plannen in verband gebracht. Zeer teekenend voor de veranderde opvattingen ten aanzien van de Deutsche schadeloosstelling is wel het jongste rapport van het „Trade Depression Committee”, waarbij de Engelsche Regeering dringend wordt uitgenodigd nieuwe bepalingen betreffende de schadeloosstelling te ontwerpen, om Engeland weder het waardevolle afzetgebied in Duitschland terug te doen verkrijgen.

Te Parijs was de stemming doorgaans ongeanimeerd. De teruggang van den Franschen wisselkoers heeft een gedrukte stemming te voorschijn geroepen, welke te zamen is gegaan met veranderde opvattingen omtrent de internationale verhoudingen, als gevolg van de ontwapeningsconferentie te Washington. Het zou n.l. niet geheel onmogelijk zijn, indien het daar te voorschijn gebrachte latente antagonisme tusschen de verschillende naties zou leiden tot uitbreiding van militaire maatregelen, in plaats van tot beteugeling hiervan, met alle gevolgen van grootere uitgaven en het verrekken van onrust.

Te New York is de markt echter vrij onbewogen geweest. Veel invloed heeft de conferentie na de aanvalkelijke agitatie niet gehad en waar er ook geen andere factoren van beteekenis waren, heeft de beurs een kalm en vrij vast verloop genomen.

Te onzent echter is het niet fleurig toegegaan. Het sterkst ontstemmend moet wel de heftige reactie van onze staats-obligaties werken. Hier zijn nadeelige verschillen te constateeren, voor staatsfondsen zoo geweldig, dat een gevoel van ongerustheid niet te ontgaan zou zijn, indien men zich niet iet of wat rekenschap zou kunnen geven van de oorzaken der daling. Vele verkoopen vonden n.l. eenvoudig plaats uit angst-overwegingen en een daling uit deze factoren geboren, behoeft natuurlijk niet zoo hoog opgenomen te worden. De angst is veroorzaakt door den „canand”, dat binnenkort een gedwongen leening van f 500 miljoen te verwachten zou zijn, welk gerucht echter onmiddellijk categorisch is tegengesproken. Afgezien hiervan is er echter ook verkoopdrang uit anderen hoofde. De achterstand der belastingen, vergeleken met het vorig jaar, te zamen met het aangroei der vlottende schuld heeft ook in serieuze kringen eenige onrust verwekt. Hierbij komt de noodzakelijkheid van liquidatie voor verschillende instellingen, personen, en firma's, die aan hun verplichtingen van belastingbetaling, enz., moeten voldoen, zonder dat die op het oogeblik uit de inkomsten bestreden kunnen worden. En dan wordt het eerst overgegaan tot realisatie van staatsfondsen en van ander prima beleggingspapier, omdat verkoop hier nog kan geschieden met een betrekkelijk gering verlies.

		21 Nov.	24 Nov.	28 Nov.	Rijzing of daling.
5	% Ned. W. Sch.	1918	89 ⁵ / ₁₆	86 ¹ / ₂	86 — 3 ⁵ / ₁₆
4 ¹ / ₂	% „ „ „	1916	87 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄	85 ¹ / ₁₆ — 2 ³ / ₁₆
4	% „ „ „	1916	80	78 ⁷ / ₈	77 ¹ / ₂ — 2 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂	% „ „ „	.....	74 ¹ / ₂	73 ³ / ₄	70 — 4 ¹ / ₂
3	% „ „ „	.....	61 ³ / ₄	61 ⁵ / ₈	58 ¹ / ₂ — 3 ¹ / ₄
2 ¹ / ₂	% Cert. N. W. S.	.....	52	51 ¹ / ₂	49 ¹¹ / ₁₆ — 2 ⁵ / ₁₆
5	% Oost-Indië 1915	.....	91 ³ / ₄	91 ¹ / ₂	92 + ¹ / ₄
6	% „ „ 1919	.....	94 ¹⁵ / ₁₆	94	93 ¹ / ₂ — 1 ⁷ / ₁₆
4	% Oostenr. Kronenrente	.....	3 ¹³ / ₁₆	3 ¹³ / ₁₆	3 ⁹ / ₁₆
5	% Rusland 1906	.....	5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	4 ⁵ / ₈ — 7 ¹ / ₈
4	% Rusl. bij Hope & Co.	.....	6 ⁵ / ₁₆	6 ⁵ / ₁₆	6 ¹ / ₈ — 13 ¹ / ₁₆
4 ¹ / ₂	% China Goud 1898	.....	59 ⁹ / ₁₆	56	54 ¹ / ₈ — 5 ⁷ / ₁₆
4	% Japan 1899	.....	59 ¹ / ₄	59 ⁷ / ₈	59 ⁷ / ₈ + ⁵ / ₈
4	% Argentinië Buitenl.	.....	54 ¹ / ₄	54 ¹ / ₄	54 ¹ / ₄
5	% Brazilië 1895	.....	58 ⁷ / ₈	57 ⁷ / ₈	56 — 2 ⁷ / ₈
7	% Staatsspoor	.....	104 ³ / ₈	104 ¹ / ₂	103 ³ / ₈ — 1 ¹ / ₄
7	% Amsterdam	.....	102 ³ / ₄	102	101 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₄

De aandeelenmarkt heeft van dezen gang van zaken nog niet den vollen terugslag ondervonden, hoewel ook hier de tendens overwegend ongeanimeerd is geweest. Alleen voor suikerwaarden was de stemming doorgaans vast in verband met bevredigende verkoopen van suikers uit den nieuwen oogst.

Daarentegen toonen de overige groepen bij vergelijking met de yorige week meestal minusteeken. Het heeft geen doel, bepaalde afdeelingen meer naar voren te doen treden; de ongeanimeerde stemming verspreidde zich als een fluïdum over de gansche markt, waarbij ook de reactie van vrijwel alle buitenlandsche wisselkoersen medewerkte. Ten einde deze algemeen pessimistische houding sterker naar voren te doen treden, is het beter de enkele fondsen te releveren, die van een vooruitgang konden profiteeren. Dit waren o.a. aandeelen Compania Mercantil Argentina, op geruchten van

het afloopen van onserieuze contracten, aandeelen Robaver en aandeelen Koloniale Bank. Voorts van industrieele aandeelen, Heemaf.

	21 Nov.	24 Nov.	28 Nov.	Rijzing of daling.
Amsterdamsche Bank	149	149	148	— 1
Koloniale Bank	105 ³ / ₄	107 ³ / ₄	107 ¹ / ₂	+ 1 ³ / ₄
Ned. Handel-Mij. cert. v. aand.	131	130	129 ¹ / ₂	— 1 ¹ / ₂
Rotterd. Bankvereniging	94 ³ / ₄	96	98 ³ / ₄	+ 4
Amst. Superfosfaatfabriek	49 ¹ / ₂	51	51	+ 1 ¹ / ₂
Van Berkel's Patent	51 ⁷ / ₈	48 ¹ / ₂	46	— 5 ⁷ / ₈
Insulinde Oliefabriek	9 ³ / ₄	9 ³ / ₄	9 ³ / ₄	
Jurgens' Ver. Fabr. pr. aand.	82	78 ¹ / ₄	81	— 1
Hollandia Melkproducten	160	152	153	— 7
Philips' Gloeilamp-fabriek	236 ³ / ₄	218 ¹ / ₂	210 ¹ / ₂	— 26 ¹ / ₄
R. S. Stokvis & Zonen	578	578	578	
Vereenigde Blikfabrieken	70	68	69	— 1
Compania Mercantil Argent.	56	59	63 ¹ / ₄	+ 7 ¹ / ₄
Cultuur-Mij. d. Vorstenland	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₄	131	— 1 ¹ / ₄
Handelsver. Amsterdam	329 ¹ / ₄	331	333 ¹ / ₂	+ 4 ¹ / ₄
Holl. Transatl. Handelsver.	25	25	25	
Linde Teves & Stokvis	76 ¹ / ₂	79	76 ³ / ₈	— 1 ¹ / ₈
Van Nierop & Co's Handel-Mij.	8	8	8 ¹ / ₂	+ 1 ¹ / ₂
Tels & Co's Handel-Mij.	42	44	42	
Gecons. Holl. Petroleum-Mij.	134	132 ³ / ₄	133 ¹ / ₂	— 1 ¹ / ₂
Kon. Petroleum-Mij.	393	380	391 ¹ / ₂	— 1 ¹ / ₂
Orion Petroleum-Mij.				
Afgest. Aand.	33 ³ / ₄	31	30	— 3 ³ / ₄
Steaua Romana Petroleum				
Mij. . . Afgest. Aand.	36 ¹ / ₄	37 ³ / ₄	35 ⁷ / ₈	— 9 ¹ / ₈
Amsterdam-Rubber-Mij.	105 ⁵ / ₈	102	101 ¹ / ₂	— 4 ¹ / ₈
Nederl.-Rubber-Mij.	60	59 ¹ / ₂	59	— 1
Oost-Java-Rubber-Mij.	168	164	162 ¹ / ₂	— 5 ¹ / ₂
Deli-Batavia	295	288	274	— 21
Deli-Maatschappij	240	236 ¹ / ₂	234	— 6
Medan-Tabak-Maatschappij	279	279	279	
Senembah-Maatschappij	360	350 ¹ / ₂	349	— 11

De scheepvaartmarkt was flauw onder hernieuwden verkoopdrang voor aandeelen Koninklijke Hollandsche Lloyd.

	21 Nov.	24 Nov.	28 Nov.	Rijzing of daling.
Holland-Amerika-Lijn	144 ¹ / ₂	147	142	— 2 ¹ / ₂
„ „ „gem.eig.	132	132 ¹ / ₂	130	— 2
Holland-Gulf-Stoomv.-Mij.	95	95	95	
Hollandsche Stoomboot-Mij.	50	50	47 ¹ / ₂	— 2 ¹ / ₂
Java-China-Japan-Lijn	100	98	93	— 7
Kon. Hollandsche Lloyd	24 ³ / ₄	24	19 ⁷ / ₈	— 4 ⁷ / ₈
Kon. Ned. Stoomv.-Mij.	82 ¹ / ₄	80 ¹ / ₂	77 ³ / ₈	— 4 ⁷ / ₈
Koninkl.-Paketaanvaart-Mij.	98	94	93	— 5
Maatschappij Zeevaart	64	62	67	+ 3
Nederl. Scheepvaart-Unie	103	101 ¹ / ₈	99 ¹ / ₄	— 3 ³ / ₄
Nievelt Goudriaan	129	130	125	— 4
Rotterdamsche Lloyd	133	129 ¹ / ₂	125 ¹ / ₄	— 7 ³ / ₄
Stoomv.-Mij. „Hillegersberg”	52 ¹ / ₂	53	53	+ 1 ¹ / ₂
„ „ „Nederland”	158	155 ³ / ₄	150 ¹ / ₂	— 7 ¹ / ₂
„ „ „Noordzee”	30 ¹ / ₂	30	30	— 1 ¹ / ₂
„ „ „Oostzee”	55 ¹ / ₂	55 ¹ / ₂	55	— 1 ¹ / ₂

De Amerikaansche markt bleef stil met vrij vaste koersen.

	21 Nov.	24 Nov.	28 Nov.	Rijzing of daling.
American Car & Foundry	156	156	156	
Anacoda Copper	100	100 ¹⁵ / ₁₆	101 ¹ / ₄	+ 1 ¹ / ₄
Un. States Steel Corp.	93	92 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	+ 2 ¹ / ₂
Atchison Topeka	102 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₈	— 3 ¹ / ₈
Southern Pacific	91	91	92 ¹ / ₂	+ 1 ¹ / ₂
Union Pacific	143 ³ / ₄	142	144	+ 1 ¹ / ₄
Int. Merc. Marine orig. Com.	14 ³ / ₈	13 ³ / ₄	13 ¹⁵ / ₁₆	— 7 ¹ / ₁₆
„ „ „ „ „prefs.	65 ¹ / ₄	63 ³ / ₈	63 ³ / ₄	— 1 ¹ / ₂

De geldmarkt bleef vrij ruim; prolongatie doorgaans 3¹/₂ pCt.

GOEDERENHANDEL. GRANEN.

28 November 1921.

De oogstberichten blijven vrijwel onveranderd. In Europa blijft het wintergraan zich over het algemeen gunstig ontwikkelen. Slechts klaagt men hier en daar nog over het voortduren der droogte, doch in de meeste landen is vóór het intreden van het koudere weder nog regen gevallen, die vóór den uitzaaï zeer welkom was. Dit betreft vooral Centraal-Europa en Roemenië. In Duitschland en Engeland staat het graan over het algemeen gunstig. Ook in de berichten uit de overzeesche exportlanden vindt men slechts weinig klachten. Ernstig schijnen die slechts te zijn uit

het Westen van Kansas, waar de onvoldoende regenval veroorzaakt heeft, dat een strenge winter met weinig sneeuwbedekking de plant ernstig zou kunnen schaden. Argentinië en Australië gaan met de beste verwachtingen den nu snel naderenden oogsttijd tegemoet.

Ondanks het feit dus, dat de statistische positie van tarwe onveranderd blijft wijzen op een belangrijk overschot in dit seizoen, waren in de afgelopen week de markten toch vast. Tot de oorzaken daarvan behooren de minder gunstige stand van het gewas in Kansas, de afname van de aanvoeren aan de markten der Vereenigde Staten en de bij voortduring groote verscheppingen, vooral uit Noord-Amerika en Australië, welke in de uitvoerlanden tot eene vaste stemming leiden. In Europa hebben zij niet het tegenovergestelde gevolg, omdat een ongewoon groot gedeelte van de verscheppingen voor niet-Europeesche landen bestemd is. Britsch-Indië koopt nog steeds veel tarwe uit Australië en van de Noord-Amerikaansche Westkust, terwijl ook naar Japan belangrijke zaken tot stand kwamen. Wat voor Europa overblijft, is de laatste weken weliswaar veel minder dan in de eerste maanden van het seizoen, doch wijst nog niet op eene zeer groote afname der Europeesche behoefte, al hebben dan ook de verscheppingen naar Duitschland bijna geheel opgehouden. Van grooten omvang blijven nog steeds de verscheppingen naar Italië, dat bovendien telkens weder opnieuw als koper optreedt en bijvoorbeeld Donderdag 4 ladingen Australische tarwe kocht, stoomend en voor December aflading. Deze groote aankopen van buitenlandse tarwe zijn in strijd met vroegere officieele Italiaansche berichten omtrent geringe importbehoefte wegens den grooten eigen graanoogst. Juist dezer dagen weder publiceerde het Italiaansche Ministerie van Landbouw schattingen van dien oogst, waaruit blijkt, dat er ruim 30 pCt. meer tarwe is geoogst dan in 1920, terwijl het totaal aan alle graansoorten benevens rijst, boonen en aardappelen eene vermeerdering toont van meer dan 25 pCt. Van de Noord-Amerikaansche tarweverscheppingen van de afgelopen week naar Europa was meer dan ¼ voor Italië.

Te Chicago steeg de tarweprijs voor den December-termijn van 19 tot 26 November 4¼ dollarcent per 50 lbs. Ook in Argentinië, waar in de voorafgaande week eene prijsdaling plaats vond van circa 80 centavos per 100 Kgr., herstelde de markt zich en het verlies was den 24sten geheel ingehaald, vooral wegens dekkingen. Daarna vond echter weder eene geringe inzinking plaats onder den invloed van uitstekend oogstweeder en minimale verscheppingen. Behalve Italië toonden ook enkele andere Europeesche landen goeden kooplust voor tarwe en de omzetten waren grooter dan geruimen tijd het geval was geweest. In de voorafgaande week vertoonde zich reeds eene verbetering in de vraag in Engeland en in deze week breidde de kooplust zich verder uit. Niet slechts Canadeesche en Australische tarwe werd gekocht, doch ook van Argentinië ontwikkelde zich eindelijk weder een geregelde handel, vooral voor den ouden

oogst, doch ook op Januari/Februari aflading werden eenige ladingen verhandeld. Deze zaken hadden tot stijgende prijzen plaats, doch in de laatste dagen der week werd de stemming in Engeland minder levendig en van de prijsverhooging ging een gedeelte weder verloren. Behalve Engeland trad vooral Nederland als koper op, terwijl in Frankrijk en België voorloopig de oude voorraden van regeeringen en particulieren nog voldoende zijn voor de behoefte. Zij beloven dat nog eenigen tijd te blijven, ook wanneer een gedeelte daarvan telkens naar Nederland wordt verkocht. Slechts kocht België nu en dan La Plata-tarwe van den nieuwen oogst.

Ook maïs was over het algemeen vast. In Noord-Amerika wordt dat veroorzaakt door goede Europeesche vraag naar spoedige verscheppingen, vooral naar Engeland en Nederland, terwijl in nog meerdere mate het ongunstige weder voor het dorschen der maïs daartoe medewerkt. Regen in de voornaamste Noord-Amerikaansche maïsstaten veroorzaakt daar schade aan de kwaliteit der nieuwe maïs, welke daardoor in geringere hoeveelheden aan de markt komt dan men verwacht had. De prijs te Chicago steeg tot het midden der week langzaam, doch daarna trad weder eene verlaging in, zoodat de markt ten slotte vrijwel onveranderd is gebleven. In Argentinië was de prijsbeweging vrijwel gelijk aan die te Chicago. In Europa was de vraag levendig, vooral wegens het koudere weder. In Engeland waren de voorraden zeer geslonken en het vermeerderde verbruik leidde tot sterke vraag voor spoedige maïs. Ook België en Nederland toonden goeden kooplust, zoodat niet slechts de handel in Noord-Amerikaansche maïs naar Engeland en Nederland in het begin der week een grooten omvang bereikte, maar ook stoomende partijen van andere soorten gemakkelijk koopers vonden. Verschillende ladingen La Plata- en Zuid-Afrikaansche maïs zijn naar Engelsche havens, alsmede naar Nederland en België, verkocht. Voor meer verwijderde posities was de belangstelling echter geringer. Ook voor maïs werd de stemming in het einde der week minder levendig.

Gerst en haver deelden nauwelijks in de zooveel betere stemming aan de graanmarkten. Over het algemeen konden de prijzen zich niet verbeteren, ofschoon de verscheppingen in de afgelopen week klein waren en hier en daar de kooplust verbeterde.

Voor lijnzaad bestond levendige vraag op het Europeesche vasteland en zoowel naar Frankrijk en België als naar Nederland werden nu en dan groote hoeveelheden gekocht. Ook naar Hamburg kwamen weder enkele zaken tot stand. Engeland toonde echter weinig kooplust, daar de vraag naar koeken niet levendig genoeg was om tegen de teleurstellende olieprijsen op te wegen.

Nederland. Nederlandsche meelfabrikanten kochten tot stijgende prijzen ook deze week weder geregeld Noord-Amerikaansche tarwe uit de Belgische voorraden. Directe inkoop van Amerika kwamen slechts een enkelen keer

Noteringen.

Data	Chicago			Buenos Ayres		
	Tarwe Dec.	Maïs Dec.	Haver Dec.	Tarwe Dec.	Maïs Dec.	Lijnzaad Dec.
26 Nov. 21	113 1/4	49	33 1/8	11,85 ¹⁾	7,55	16,75 ¹⁾
19 " 21	108	48 1/8	33 1/8	11,70 ¹⁾	7,35 ¹⁾	16,10 ¹⁾
26 Nov. 20	162 1/4	64 1/8	44 1/8	17,10 ¹⁾	8,80	18,55
26 Nov. 19	233	133 1/4	73 1/8	15,35	7,20	25,25 ²⁾
26 Nov. 18	224	125 1/8	71 1/8	11,55	5,35	19,90 ²⁾
20 Juli 14	82	56 1/8	36 1/8	9,40	5,38	13,70

¹⁾ per November. ²⁾ per Februari. ³⁾ per Januari.

Locoprijzen te Rotterdam/Amsterdam.

Soorten	25 Nov. 1921	21 Nov. 1921	29 Nov. 1920
Tarwe*	14,—	13 1/2	25 1/2
Rogge (No. 2 Western) ¹⁾	12,50	12,—	24 1/2
Maïs (La Plata)	186,—	182,—	290,—
Gerst (48 lb. malting) .. ²⁾	207,—	209,—	380,—
Haver (38 lb. white cl.) .. ³⁾	12,75	12 1/2	18,—
Lijnkoeken (Noord-Amerika van La Plata-zaad) ⁴⁾	18,—	17,75	21,50
Lijnzaad (La Plata)	370,—	365,—	522,—

¹⁾ n. 100 K.G. ²⁾ p. 2000 K.G. ³⁾ p. 1000 K.G. ⁴⁾ per 1960 K.G. *) Nr. 2 Hard/Red Winter Wheat.

AANVOEREN in tons van 1000 K.G.

Artikelen.	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	21/26 Nov. 1921	Sedert 1 Jan. 1921	Overeenk. tijdvak 1920	21/26 Nov. 1921	Sedert 1 Jan. 1921	Overeenk. tijdvak 1920	1921	1920
Tarwe	13.471	1.360.327	603.706	—	37.502	122.877	1.397.829	726.583
Rogge	758	141.584	194.353	—	542	752	142.126	195.105
Boekweit	770	7.852	3.268	—	576	—	8.428	3.268
Maïs	31.192	919.061	422.157	1.136	91.187	58.694	1.010.248	480.851
Gerst	3.455	231.103	69.645	50	8.749	4.937	239.852	74.582
Haver	—	68.789	25.906	—	4.285	—	73.074	25.906
Lijnzaad	303	137.214	53.239	—	109.201	34.823	246.415	88.062
Lijnkoek	3.774	102.884	36.787	—	28.823	3.606	131.707	40.393
Tarwemeel	—	50.730	26.257	16	2.703	—	53.433	26.257
Andere meelsoorten	170	36.787	32.755	—	1.750	100	38.537	32.855

tot stand, afgezien van eene spoedig verwachte lading hardwinter, die Vrijdag werd gekocht. De prijs was echter, gelijk reeds zoo langen tijd, eenige percenten beneden de Amerikaansche exportpariteit. Van Argentinië werd nog niet weder gekocht.

Zaken in mais waren in het begin der week zeer levendig en groote inkoopten zijn in Noord-Amerika gedaan. Ook kocht Nederland eene stoomende lading La Plata-mais en enkele partijen Zuid-Afrikaansche, doch overigens concentreerde de vraag zich vrijwel geheel op Noord-Amerikaansche mais. De consumptievraag was weder zeer goed, speciaal voor spoedige posities en vooral toen de binnenlandsche scheepvaart door de vorst gestremd dreigde te worden. Heden werd voor aangekomen mais om die reden eene zeer hooge premie bovèn latere posities betaald. Ook voor gerst en haver bestaat eene iets betere vraag, doch tot prijsverhooging van beteekenis kon die, vooral voor gerst, niet leiden. Buitenlandsche haver kon eenige prijsverhooging bereiken, daar ook de inlandsche haver duurder werd betaald.

Lijnzaad werd ook in de afgelopen week weder flink gekocht. Alleen op Maandag reeds beliepen de inkoopten ongeveer 9.000 tot 10.000 ton. In verband met de groote vraag naar lijnkoeken wordt vooral spoedig zaad gaarne gekocht en voor spoedige overlading van Londen en zelfs van Hamburg werden hooge prijzen betaald.

SUIKER.

De bietenverwerking in Duitschland is thans bijna geëindigd en de afloop der campagne voldoet over het algemeen aan de verwachtingen. De thans nog werkende fabrieken klagen echter over gebrek aan kolen en vervoermiddelen, hetgeen eenige stagnatie veroorzaakt. Volgens F. O. Licht is het nog niet mogelijk, betrouwbare cijfers over de productie van dit jaar te geven, aangezien het nog eenigen tijd zal duren tot de officieele opgaven gepubliceerd zullen worden.

In Tsjecho-Slowakye valt de opbrengst mee ten gevolge van het hooge suikergehalte der bieten. Ter besparing van productiekosten overweegt men thans eenige kleine fabrieken stop te zetten en de oorspronkelijk door hun te verwerken hoeveelheden aan de grootere meer rendabele bedrijven toe te wijzen. De voor export beschikbaar zijnde hoeveelheden, die men op ongeveer 250.000 tons raamt, worden op verschillende markten tot concurrerende prijzen aangeboden en werd reeds een belangrijk gedeelte daarvan hoofdzakelijk naar Engeland verkocht.

Ook voor België en Holland zijn nauwkeurige cijfers nog niet bekend, doch bestaat volgens F. O. Licht geen reden om de voorloopige raming te veranderen. In Frankrijk heeft de wisselwerking van vorst en zacht weder een ongunstigen invloed uitgeoefend op de gekulde bieten.

De zichtbare voorraden bedragen volgens F. O. Licht:

	1921	1920	1919	
Duitschland 1 Oct.	504	38.285	143.518	tons
Tsjecho-Slowakye 1 Sept.	70.073	65.596	215.000*	"
Frankrijk 1 Oct.	32.006	78.665	9.073	"
Nederland 1 Nov.	30.272	33.111	13.272	"
België 1 Nov.	49.072	65.733	38.648	"
Engeland 1 Nov.	222.038	357.090	324.185	"
Totaal in Europa	403.965	638.480	743.696	tons
V. S. v. N. A. 10 Nov. ...	50.611	78.119	31.561	"
Cuba, alle havens 19 N.	1.105.000	265.857	137.884	"
Totaal	1.509.626	982.456	913.141	tons

*) Raming.

Van de suikermarkten trok in de afgelopen week Java het meest de aandacht. Na de reeds gemelde verkoopen van 5000 tons Muscovados uit den oogst 1922, hadden verdere belangrijke afdoeningen plaats van alle assortimenten, hoofdzakelijk van Superieur, April/Mei/Juni levering tot f 12,— voor Superieur, f 11,— voor Kanaalsuiker en 10% voor Muscovados. Eene buiten de Trust staande fabriek verkocht de eerste leveringen Muscovados tot f 10½ en bedragen de totale verkoopen tot nu toe ruim één miljoen picols. Vraag uit de consumptielanden deed zich voor nieuwen oogst niet voor. Door den kooplust voor suiker, oogst 1922, ontstond ook op de locale markt voor disponibile suiker meer belangstelling en stegen prijzen voor ready Superieur tot f 13,— f.o.b. Dientengevolge staan Javaprijzen weder aanmerkelijk boven de pariteit der andere wereldmarkten, alwaar de stemming geenszins vast genoemd mag worden.

Op de Amerikaansche markt doet zich ten zeer-

ste de moeilijke positie gevoelen, waarin Cuba zich thans bevindt. Er hadden verdere afdoeningen plaats van prompte Cubasuiker op de oude basis van 2½ c. c. & f. New York en ook naar Europa werd tot het equivalent daarvan het een en ander verkocht, terwijl voor Dec./Februari afscheep 2½ cts. f.o.b. gevraagd wordt. De noteringen voor Spot Centrifugals en die van de termijnmarkt bleven vrijwel onveranderd.

De laatste Cuba-statistiek luidt:

	1921	1920	1919
Weekontvangst t. 19 Nov.	24.000	1.678	8.094 tons
Tot. ontv. 1 Dec.—19 Nov.	3.309.860	3.548.041	3.905.116
Weekexport tot 19 Nov.	62.000	16.789	47.009
Tot. exp. 1 Jan.—19 Nov.	2.256.740	3.567.930	3.711.932
Totale voorraad 19 Nov.	1.055.000	265.857	137.884

Willet & Gray ramen den laatsten oogst van de Philipijnen op 252.000 tons tegen ca. 300.000 tons in 1920. De mindere opbrengst zal Cuba ten goede komen.

De Hollandse markt was kalm zonder afdoeningen van beteekenis. De noteringen bleven vrijwel onveranderd.

NOTEERINGEN.

Data	Amsterdam per loopende maand	Londen		New York 96 p Ct. Centrifugals	
		Tates Cubes No. 1	White Java f.o.b. per No. 1 Dec.		Amer. Gr. nulated c. i. f. Nov. 1 Dec.
23 Nov '21	f 21 7/16	Sh. 55,6	Sh. 18/9	Sh. 20/3	\$ cts. 4,11
16 " '21	„ 21 11/16	55,6	18/-	21/3	4,11/4,08
23 Nov '20	„ —	100/-	43/-	—	5,76
23 Nov '19	„ —	72/-	59,6	—	7,28
4 Juli '14	„ 11 13/32	18/-	—	—	3,26

KATOEN.

Marktbericht van de Heeren Sir Jacob Behrens & Sons, Manchester, d.d. 23 November 1921.

Het feit, dat deze week de meeste belangstelling inboezemde, was de publicering van het 5e Ginnersrapport met een opgaaft van 7.271.000 balen, die tot 13 November geïnd waren, of wel iets minder dan men eigenlijk verwachtte. Prijzen hebben daarop vrij sterk gereageerd en zijn nu ongeveer 1 d. hooger dan een week geleden. De finale oogstschatting zal begin December worden gepubliceerd, doch men verwacht algemeen een oogst van ongeveer acht miljoen balen. De stijging is hoofdzakelijk te danken aan dekkingen door baissiers en verder door de verbetering der vraag uit de industrie. Men meldt zelfs, dat Amerika langstapelige katoen in Liverpool koopt, omdat in den nieuwen oogst deze betere katoen slechts zeer sporadisch schijnt voor te komen. Egyptische katoen is ook iets vaster na de flauwere stemming in het begin van de week. Bij de schaarschte aan langstapelige Amerikaansche katoen, zal op den duur Egyptische katoen daarvan wel profiteren.

De vorige week was de garenmarkt absoluut zonder vraag en het schijnt wel, alsof er in het geheel geen orders meer aan de markt zijn. Verkoopers werden bepaald zenuwachtig en belangrijke partijen werden soms tot belachelijk lage prijzen aangeboden. Sedert de vastere katoenprijzen is de stemming wat beter en koopers toonen weer wat meer belangstelling. Deze kan echter alleen blijven voortduren als ook de vraag naar manufacturen wat beter wordt, daar fabrikanten toch ook geen garens blijven koopen indien zij geen orders krijgen. Voor export is nog al iets gedaan in bundelgarens voor Calcutta, hoofdzakelijk 40er ruw, terwijl er ook nog verschillende aanvragen aan de markt zijn. Over het algemeen zijn prijzen na eerst flauwer geweest te zijn, weer op hetzelfde peil als een week geleden, terwijl in Egyptische garens heel weinig omgaat.

De doekmarkt is nog heel kalm, hoewel prijzen, ook door de stijging van de katoenmarkt, iets vaster zijn. Men hoopt, dat ten gevolge van de onlusten in Bombay de boycot van Engelsche goederen spoedig zal worden opgeheven en dat men dus daar weer vrij zal zijn om manufacturen te koopen. Over het algemeen is het vertrouwen in de markt nog niet heel groot, maar men verwacht toch wel een opleving in zaken, indien katoenprijzen vast blijven, daar er wel degelijk behoefte aan manufacturen is en verschillende orders ook geplaatst zullen worden, zoodra men slechts meent, dat het gunstige oogenblik daarvoor is angebroken.

16 Nov. 23 Nov. Oost. koersen. 15 Nov. 23 Nov.

Liverpoolnoteringen.	T.T. op Indië ... 1/4 3/4	1/4 1/8
F.G.F. Sakellaridis 21,00	21,25	T.T. op Hongkong 2/7 3/8
G.F. No. 1 Oomra 7,50	7,25	T.T. op Shanghai. 3/9 1/4
		3/10 1/4

Noteering voor Loco-Katoen.
(Middling Uplands).

	28 Nov. '21	19 Nov. '21	4 Nov. '21	26 Nov. '20	28 Nov. '19
New York voor Middling ..	18,20 c	17,55 c	17,— c	15,85 c	39,45 c
New Orleans voor Middling	17,— c	16,50 c	16,25 c	15,50 c	39,— c
Liverpool voor Fy Middling	12,04 d	10,40 d ¹⁾	11,28 ²⁾	12,73 d	25,45 d

¹⁾ 26 Nov. '21. ²⁾ 12 Nov. '21.

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

	1 Aug. '21 tot 26 Nov. '21	Overeenkomstige perioden	
		1920	1919
Ontvangsten Gulf Havens..	2061	1966	1533
„ Atlant. Havens	760	503	1186
Uitvoer naar Gr. Brittannië	579	637	1028
„ „ 't Vasteland.	1647	971	901
„ „ Japan etc..			

Voorraden in duizendtallen

	26 Nov. '21	26 Nov. '20	28 Nov. '19
Amerik. havens.....	1450	1357	1516
Binnenland.....	1520	1366	1189
New York.....	112	23	69
New Orleans.....	426	386	450
Liverpool.....	889	874	590

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	
26 Nov. 1921	1.813.000	12.800	2.903.000	15.600	8 ⁷ / ₁₆
19 „ 1921	1.782.000	12.400	3.001.000	15.500	7 ²³ / ₃₂
12 „ 1921	1.793.000	12.400	2.966.000	15.500	7 ²⁹ / ₃₂
26 Nov. 1920	507.000	7.525	2.602.000	9.600	11 ⁷ / ₈

Ontvangsten.

Data	Rio		Santos	
	Afgeloope week	Sedert 1 Juli	Afgeloope week	Sedert 1 Juli
26 Nov. 1921	85.000	1.906.000	182.000	3.662.000
26 Nov. 1920	58.000	1.248.000	290.000	5.078.000

RUBBER.

De rubbermarkt was gedurende de afgelopen week kalm, echter met een vasten ondertoon. Er gingen weinig zaken om, hoofdzakelijk ten gevolge van het feit, dat verkoopers niet geneigd waren tegen de lagere noteeringen af te geven. De Amerikaansche markt is rustiger, zoodat de standaardsoorten minder belangstelling hadden.

De slotnoteeringen op de termijnmarkt zijn:

	einde voorafgaande week:	
Prima Crêpe loco	55 ¹ / ₂ c.	55 c.
„ „ Jan./Maart	57 ¹ / ₂ „	56 ¹ / ₂ „
„ „ April/Juni	59 „	58 „
Smoked Sheets loco	57 „	56 „
„ „ Jan./Maart	58 „	57 „
„ „ April/Juni	59 ¹ / ₂ „	60 „
28 November 1921		

COPRA.

De markt was deze week onveranderd kalm gestemd. Consumenten koopen regelmatig kleinere partijen.

De noteeringen zijn:

Java f.m.s. stoomend	f 29,50
„ „ Octob./Dec. verscheping	„ 29,75
„ „ Jan./Maart	„ 30,—

28 November 1921.

HUIDEN.

Bericht van de firma Grisar & Co.

La Platamarkt blijft levendig en heeft voornamelijk

Noord-Amerika als koper, terwijl enkele partijen door Scandinavië opgenomen worden.

Door de daling der valuta in Engeland, Frankrijk en Duitschland wordt voor die landen niets verkocht.

De prijzen zijn voor gezouten huiden 1 à 2 pesos d'or lager.

Voor droge Buenos Aires huiden met 30 pCt. of 20 pCt. desechoa zijn de prijzen resp. 3¹/₂ tot 8¹/₂ d. c.a.f. met 4 pCt. franchise. Biedingen van 8 d. zijn geweigerd.

In verhouding tot gezouten huiden zijn de prijzen voor droge huiden laag.

De Hollandsche looierij is zeer terughoudend en koopt bijna niets.

Javamarct: Te Amsterdam kwamen afdoeningen tot stand tot geheime prijzen.

Inlandsche huiden: Inlandsche huiden zeer flauw. De veiling der Rotterdamsche Huidenclub bracht 15 tot 20 pCt. lagere prijzen voor huiden, dan die der Amsterdam-sche Huidenclub van 8 dagen tevoren. Duitschland kocht thans niets.

Kalfsvellen: Werden op de veiling der Rotterdamsche Huidenclub alle verkocht en 35 pCt. lager afgedaan dan in de September-veiling.

Looistoffen: Met aanbiedingen voor loco Forestal f 25,-, andere goede merken op levering f 23,5/-.

Rotterdam, 26 November 1921.

VERKEERSWEZEN.

SCHEEPVAART.
GRAAN.

Data	Petro-grad Londen R'dam	Odessa Rotterdam	Atl. Kust Ver. Staten		San Lorenzo	
			Rotterdam	Bristol Kanaal	Rotterdam	Engeland
21-26 Nov. 1921	—	—	4/-	4/-	20/-	20/-
14-19 „ 1921	—	—	12 cts.	3/9	20/-	20/-
22-27 Nov. 1920	—	—	9/-	9/6	50-	50/-
24-29 Nov. 1919	—	—	f 80.- ¹⁾	8,6 ²⁾	210-	65/ ²⁾
Juli 1914	11 d.	7/3	1/11 ¹ / ₄	1,11 ¹ / ₄	12/-	12/-

KOLEN.

Data	Cardiff				Oost. Engeland	
	Bordeaux	Genua	Port Said	La Plata Rivier	Rotterdam	Gothenburg
21-26 Nov. 1921	7/6	14/-	16/-	19 9	5 7 ¹ / ₂	9/-
14-19 „ 1921	7/6	13/9	16/-	20/6	5/6	9/-
22-27 Nov. 1920	20/-	25 -	20-	30 -	—	—
24-29 Nov. 1919	60/-	80/-	70/-	47 6	f 10.-	Kr. 40
Juli 1914	fr. 7,—	7/-	7/3	14/6	3/2	4/-

¹⁾ Per ton stukgoed. ²⁾ Voor Britsche schepen.

INKLARINGEN.

DELFIJZL.

Landen van herkomst	October 1921		October 1920	
	Aantal schepen	N. R. T.	Aantal schepen	N. R. T.
Binnenl. havens.	2	117	—	—
Groot-Brittannië.	3	1.663	2	1.482
Duitschland....	10	910	22	2.241
Zweden.....	12	2.255	12	1.072
Denemarken ..	—	—	1	90
Rusland-Oostz.h.	3	2.261	—	—
Finland.....	8	3.213	18	5.087
België.....	2	612	—	—
Frankrijk.....	1	1.329	—	—
Totaal....	41	12.360	55	10.572
Nationaliteit.				
Nederlandsche ..	9	1.309	17	1.184
Britsche	1	601	—	—
Duitsche	19	4.881	36	8.316
Noorsche	1	639	—	—
Zweedsche.....	6	1.061	—	—
Deensche	3	2.646	—	—
Andere	2	1.223	2	1.072
Totaal....	41	12.360	55	10.572

(A. van Dijk.)