

Economisch-Statistische Berichten

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

26^E JAARGANG

WOENSDAG 10 DECEMBER 1941

No. 1351

HOOFDREDACTEUR:

M. F. J. Cool (Rotterdam).

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

Abonnementsprijs voor het weekblad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20.85* per jaar. Buitenland en koloniën f 23.— per jaar. Abonnementen kunnen met elk nummer ingaan en slechts worden beëindigd per ultimo van elk kalenderjaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties. Adreswijzigingen op te geven aan de Administratie.

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

BERICHT.

Tot ons leedwezen moeten wij onzen lezers mededeelen, dat wij door enkele technische moeilijkheden van de week niet in staat zijn geweest op het gewone tijdstip te verschijnen. De volgende week zal ons blad echter weer op den bekenden tijd ter tafel komen. M. C.

INHOUD.

De prijsregeling in de binnenscheepvaart in Nederland door P. Boender	696
De Duitse prijspolitiek ten aanzien van gebonden prijzen door E. Wiegand	698
Een Zwitsersch zeerecht tot stand gekomen door Mr. J. Barents	701
Boekbesprekingen.	
J. M. L. Saunders: Eén met ons Indië, bespr. door Prof. G. Conggrijp	703
Dr. F. J. H. M. van der Ven: Inleiding tot het arbeidsrecht, Mr. W. C. L. van der Grinten: Nieuw arbeidsrecht, bespr. door Mej. Mr. A. H. Ekels	703-704
Overheidsmaatregelen op economisch gebied	704
Maandcijfers.	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen	705
Statistieken.	
Wisselkoersen — Bankstaten	706

GELD- EN KAPITAALMARKT.

In ons vorige weekoverzicht konden wij melding maken van het feit, dat de agent van de schatkist, die na de storting op de staatsleening natuurlijk eenigen tijd uit de geldmarkt was geweest — en die integendeel zelfs kortlopend schatkistpapier van de banken had ingekocht — weer papier had geplaatst en zelfs in vrij behoorlijken omvang. In den loop van de verslagweek is intusschen de afgifte van nieuw papier weer tijdelijk gestaakt; men nam aan, dat in het begin van de nieuwe week de afgifte weer zou worden hervat, wat echter nog niet is geschied.

De per einde November gepubliceerde maandstaten van de groote banken vertoonen overeenkomstig de verwachtingen een daling van de portefeuille schatkistpapier, een vermindering van het crediteurencijfer en een stijging van de prolongaties en voorschotten tegen effecten. In vergelijking met de consolidatie-operatie in Februari van dit jaar is de omvang van de stijging der effectenvoorschotten betrekkelijk gering. Dit is waarschijnlijk deels daaraan toe te schrijven, dat reeds vóór en kort na de storting de markt een goed absorptievermogen voor de nieuwe leening heeft getoond, waardoor zeer groote omzetten konden worden bereikt, zoodat zij, die niet in staat waren geweest, middelen voor de storting te fourneeren, op korten termijn tot verkoop konden overgaan tegen koersen, die, in verhouding tot den prijs van uitgifte, niet overmatig laag waren.

De obligatiemarkt, die in de afgelopen week per saldo maar heel weinig was veranderd, heeft na het uitbreken van het conflict in het Verre Oosten een reactie vertoond, die overigens voor Nederlandsche obligatiën betrekkelijk gering was. De gestaffelde leening opende de week op 93 ³/₁₆ en sloot op precies denzelfden koers, waarna in de nieuwe week een reactie volgde tot 92 ¹/₂. De nieuwe 3 ¹/₂ pCt. leening 1941 sloot op 96 ⁷/₁₆, om in de nieuwe week te reageeren tot beneden de 96. De Indische leeningen vertoonden na het uitbreken van den oorlog in de Pacific, een veel krachtiger reactie. De 3 pCt. Indië 1937 daalde van 94 ¹/₂ op Vrijdag 5 dezer tot 89 op Donderdag den 11den, en de 3 pCt. Nederlandsch-Indië 1937 A van 93 ¹¹/₁₆ op 88.

De aandelenmarkt, die de vorige week voor Indische waarden, onder den invloed der spanning in het Verre Oosten, reeds een reactie had vertoond, welke overigens binnen betrekkelijk enge grenzen bleef, heeft na het uitbreken van het conflict een ongekend snelle en heftige koersdaling geregistreerd voor Indische fondsen, gepaard gaande met een vrijwel algemeen avans voor Nederlandsche aandelen. Maandag werd door het beursbestuur de volgende regeling getroffen: De tape-koersen vervielen, vóór half drie mochten geen noteringen worden gemaakt, de koersen, die niet meer dan 5 pCt. van het effectieve bedrag lager waren dan de laatste notering, mochten zonder meer tot staan worden gebracht; was de afwijking groter, dan was voorafgaande goedkeuring noodig van het beursbestuur. Na den eersten beursdag werd de notering van andere dan Indische aandelen geheel vrijgegeven; voor Indische waarden bleef de regeling als vorengenoemd gehandhaafd. De voor Indische aandelen tot stand gekomen koersen zijn inderdaad voor het meerendeel meer dan het genoemde percentage van 5 lager.

DE PRIJSREGELING IN DE BINNEN-SCHEEPVAART IN NEDERLAND.

Nadat in een vorig artikel ¹⁾ werd nagegaan, hoe in Duitsland de regeling van vrachtprijzen in de binnenscheepvaart plaats heeft, zal dit thans worden onderzocht voor Nederland.

Het vervoerprijsbesluit 1940.

Hier te lande werd op 27 December 1940 het Vervoerprijsbesluit 1940 uitgevaardigd. In dit Vervoerprijsbesluit 1940 wordt bepaald, dat de hoogst toelaatbare vrachtprijs die is, welke door den vervoerder in het tijdvak van 3 tot en met 9 Mei 1940 voor een soortgelijke vervoersovereenkomst werd bedongen of ontvangen. Het besluit stelt met een verbod van verhooging gelijk iedere directe of indirecte vermindering der vervoersprestatie. Door den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat kan ontheffing van dit verbod van verhooging van den vrachtprijs worden verleend. Dat deze mogelijkheid, om toestemming voor verhooging te verkrijgen, open werd gelaten, ligt in de rede; immers, dit besluit kwam eerst 8 maanden na de periode, waarop de vrachtprijzen werden gelixeerd, terwijl de kosten inmiddels veelal sterk waren gestegen. Was door een bepaalden vervoerder in het bedoelde tijdvak geen soortgelijke overeenkomst aangegaan, dan dient de vrachtprijs te worden vergeleken met den laatsten vóór het tijdvak 3 t/m 9 Mei bedongen prijs.

Vóór den datum van uitvaardiging van het Vervoerprijsbesluit was verhooging van den vrachtprijs verboden krachtens de prijsfixatie, ingesteld bij bekendmaking van de Directie van Handel en Nijverheid en het Rijksbureau voor Voedselvoorziening in Oorlogstijd van 15 Mei 1940 en van de prijsfixatie, ingevoerd bij bekendmaking van den Opperbevelhebber van het Duitse leger voor het bezettingsblad für die besetzten Gebiete. 1. Ausgabe).

De aanvragen om ontheffing van het verbod tot verhooging van den vrachtprijs zijn van geval tot geval afzonderlijk beoordeeld en een deel er van is ingewilligd. Bovendien kan worden aangenomen, dat op velerlei gebied in het vervoerswezen een niet onaanzienlijke prijsverhoging is doorgevoerd, waarvoor echter geen toestemming werd gevraagd en verkregen. Men mag wel aannemen, dat voor het vervoersapparaat — de Nederlandsche Spoorwegen, waar een goedgekeurde verhoging der tarieven van gemiddeld 18 pCt. plaats vond, buiten beschouwing gelaten — het niveau der vrachtprijzen, de toegestane verhogingen daaronder begrepen, thans, *zeer globaal*, ongeveer 35 tot 40 pCt. ligt boven het peil van de periode van 3 t/m 9 Mei 1940. In het bijzonder sedert Januari van dit jaar is echter door den Gemachtigde voor de Prijzen paal en perk gesteld aan het euvel der ongemotiveerde en niet toegestane verhogingen van de vrachtprijzen. Bij de bestrijding daarvan zijn zeer gevoelige straffen gevallen.

Over de verschillende onderdeelen, waarin de Nederlandsche binnenvaart kan worden onderscheiden, kan het volgende worden opgemerkt ²⁾.

Wilde binnenvaart.

Aanvankelijk werden de vrachtprijzen in de wilde binnenscheepvaart door de bevrachtingscommissies vastgesteld ³⁾.

Spoedig na de Meidagen van 1940, en wel bij Besluit

¹⁾ „De prijsregeling in de binnenscheepvaart in Duitsland”, in E.-S.B. van 3 December 1941.

²⁾ De sleepvaart zal hier buiten beschouwing blijven; zij werpt in dit verband geen nieuwe problemen op. Slechts worde aangegevend, dat voor de trajectsleepvaart een uitgebreide organisatie in het leven is geroepen en sinds Juli 1941 bindende tarieven van kracht zijn.

³⁾ De bevrachtingscommissies werden ingesteld bij de Wet van 5 Mei 1933, houdende maatregelen tot een zooveel mogelijk evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart (Stbl. no. 251).

van den Opperbevelhebber der Land- en Zeemacht van 19 Mei 1940, werden deze bevrachtingscommissies echter opgeheven en kwamen daarvoor de bevrachtingscommissies, als hoedanig de secretarissen der bevrachtingscommissies, in de plaats ⁴⁾, die in mindere of meerdere mate de positie van een rijksambtenaar innamen ⁵⁾. De Staat had tengevolge hiervan een onmiddellijken invloed op hun gestie. Bovendien werd tezelfder tijd aan de bevrachtingscommissarissen de prijsregelende werking ontboden, welke functie overging op het Departement van Waterstaat. Van die zijde is er toen naar gestreefd in de tarieven der wilde binnenvaart zooveel mogelijk uniformiteit te brengen. Men trachtte dit te bereiken door het verlenen van toeslagen op de bestaande vrachtprijzen, welke voor de onderscheidene districten en trajecten uiteenliepen ⁶⁾. Een goederenclassificatie is in de vrachtprijzen der wilde binnenvaart niet bekend, hoewel voor zeer volumineuse goederen, bijv. stroo en hooi, toeslagen worden berekend en een enkel product van zeer lage waarde, bijv. turf, tegen een bijzonderen vrachtprijs wordt vervoerd.

Op deze wijze werd een stelsel van bindende vrachtprijzen samengesteld voor met name genoemde trajecten, waarbij rekening werd gehouden met de factoren, welke op een gegeven traject de kosten van den vervoerder beïnvloeden, zooals brug- en sluisgelden, toestand van het vaarwater, e.d.

Lag door de bemoeienis der bevrachtingscommissies het peil der vrachtprijzen in de wilde binnenvaart omstreeks eind 1939 reeds gemiddeld pl.m. 30 pCt. hooger dan dat van Augustus 1939 (waarbij pl.m. met meerder gehouden met den te dien tijde geheven wintertoeslag van 10 pCt.), thans ligt dit prijsniveau omstreeks 50 tot 75 pCt. boven dat van Augustus 1939.

Door de aanvankelijke bedongen vrachtprijzen door de bevrachtingscommissies vastgesteld, thans is men gebonden aan de door het Departement van Waterstaat vastgestelde tarieven, waarbij den bevrachtingscommissarissen slechts een kleine armslag is gelaten voor bevrachtigen naar eventueel niet genoemde bestemmingen.

Een volslagen uniformiteit in de vrachtprijs is nog niet geheel bereikt; hier en daar eischt het tariefstelsel nog verbetering, met de uitwerking waarvan men, naar verluidt, doende is.

Van belang is nog het besluit betreffende de laad- en lostijden in de binnenscheepvaart (Stcrt. no. 140 van 22 Juli 1941), hetwelk aangeeft het aantal dagen, dat voor vaartuigen met een gegeven inhoud, tegen het daarvoor gestelde tarief, voor laden of lossen mag worden besteed. Worden deze laad- en lostijden niet in aanmerking genomen, dan is de verlader verplicht overliggeld te vergoeden aan den vervoerder. De hoogte van dit overliggeld wordt door den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat in overleg met den Gemachtigde voor de Prijzen bindend vastgesteld; evenwel kan de eerstgenoemde in voorkomende gevallen verhoging of verlaging van dit bedrag toestaan.

Beurtvaart.

De Prijsoprijvings- en Hamsterwet 1939 gold uiteraard ook voor de beurtvaart. Daar echter de tarieven in de wilde binnenscheepvaart omstreeks eind 1939 werden vastgesteld op een peil, dat globaal genomen ongeveer 30 pCt. lag boven het niveau van Augustus 1939, heeft men aan de beurtvaart eveneens toegestaan haar vrachtprijzen met omstreeks 30 pCt. boven dit peil te verhogen, zonder dat dit als prijsoprijving in den zin der wet zou worden beschouwd.

⁴⁾ Hun werd een adviescommissie toegevoegd.

⁵⁾ Langen tijd is de positie dezer bevrachtingscommissarissen niet geregeld geweest. Eerst midden November van dit jaar is een nadere regeling van kracht geworden.

⁶⁾ Op de hoogte der toeslagen op enkele trajecten wordt invloed uitgeoefend door de verminderde mogelijkheid om retourvrachten te krijgen, bijv. het traject Maastricht—Rotterdam.

De hiervoren genoemde prijsfixaties, uitgevaardigd 10 en 15 Mei 1940, waren ook voor de beurtvaart van kracht, terwijl het Vervoerprijsbesluit 1940, deze voorschriften intrekken, de vrachtprijzen ook voor de beurtvaart fixeerd op het peil van de periode van 3 t/m 9 Mei 1940. Niettemin zijn de vrachtprijzen in de beurtvaart nog vrij aanzienlijk opgelopen; echter kan hier in het algemeen niet van ongemotiveerde verhooging worden gesproken. Aangenomen kan worden, dat een stijging der vrachtprijzen van, ruw benaderd, ongeveer 20 pCt. boven het niveau van de periode 3 t/m 9 Mei heeft plaats gehad.

De vrachtprijzen in de beurtvaart liggen thans gemiddeld ruim 55 pCt. boven het peil van Augustus 1939.

Ongetwijfeld zijn de kosten voor de beurtvaart aanzienlijk gestegen, zoowel door de stijging der brandstofprijzen als door de noodzaak, wegens het gebrek aan motorbrandstof, van sleepkracht gebruik te maken, en door den langeren omlooptijd als gevolg van het verbod van nachtvaart. In verband daarmee zal een algemeene ontheffing van het Vervoerprijsbesluit worden verleend in den vorm van maximum-vrachtprijzen, welke voor de beurtvaart zullen worden vastgesteld ⁷⁾. Deze maximum-tarieven, waarvan de invoering naar verwachting nog in 1941 zal plaats vinden, worden gegeven voor 1350 met name genoemde trajecten. Bij de bepaling van deze maximum-vrachtprijzen zal rekening worden gehouden met de verschillende factoren, welke den kostprijs voor den vervoerder op een bepaald traject beïnvloeden, zooals afstand, diepte en breedte van het vaarwater, bruggen en brug-gelden, sluizen enz., terwijl tevens een zeker onderscheid tusschen de goederen zal worden gemaakt.

Relatievaart.

Onder relatievaart moet worden verstaan het vervoeren van goederen bij uitsluiting voor één bedrijf, terwijl aan derden geen vervoersdiensten worden geleverd.

Ten aanzien van dit vervoer geldt de prijsfixatie van het Vervoerprijsbesluit 1940. In hoeverre van overtredingen in dezen tak der binnenscheepvaart sprake is geweest, onttrekt zich aan de waarneming. Wel schijnt een enkel verzoek tot verhooging van den vrachtprijs bij het Departement van Waterstaat te zijn ingediend. In de meerderheid der gevallen moet op deze verzoeken gunstig zijn beslist.

Verdere plannen voor een nadere regeling van de relatievaart schijnen niet te bestaan; het schijnt niet in de bedoeling te liggen in de toekomst de afgesloten contracten ter goedkeuring te laten aanbieden. Dat met deze summier regeling wordt volstaan, vindt zijn oorzaak vermoedelijk in de omstandigheid, dat de relatievaart een betrekkelijk geringe beteekenis heeft. In 1939 bedroeg de door haar in beslag genomen tonnage slechts 3.5 pCt. van het totale laadvermogen der Nederlandsche binnenvloot.

Rijnvaart.

De Rijnvaart valt onder de Beschikking van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, met betrekking tot de tarieven in de internationale binnenscheepvaart van 29 Juli 1941 (Ned. Staatscourant van 31 Juli 1941, No. 147) ⁸⁾. Hierin wordt bepaald, dat de vrachtprijzen, waartegen in de internationale binnenscheepvaart het vervoer ten hoogste mag geschieden, worden vastgesteld door den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, na overleg met den Gemachtigde voor de

⁷⁾ Zie H. G. Halbertsma: „Prijsregeling“, in „Binnenscheepvaart“, 9e Jaargang, No. 3, blz. 61. Amsterdam 1941.

⁸⁾ Krachtens art. 3 van deze Tariefbeschikking Internationale Binnenscheepvaart 1941 is kort geleden, eveneens bij beschikking van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, ingesteld een Commissie van Advies voor de vaststelling der vrachtprijzen in de internationale binnenscheepvaart. In deze commissie zijn benoemd vertegenwoordigers van de verschillende organisaties der betrokken scheepvaartondernemingen, van de Staatsmijnen, van den Gemachtigde voor de Prijzen en van het Departement van Waterstaat.

Prijzen. Op 31 Juli 1941 verscheen in de Nederlandsche Staatscourant, No. 147, Bekendmaking No. 1 van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, en op 26 September jl. Bekendmaking No. 2 (Stert. No. 188). In deze beide bekendmakingen worden voor verschillende trajecten en onderscheidene goederen de maximum-tarieven per ton vastgesteld.

In Bekendmaking No. 1 werd tevens de aflaaddiepte bepaald. Deze is voor den Nederrijn (incl. Keulen) de volle aflading en voor den Bovenrijn (boven Keulen) 2.30 meter. Wanneer een verlader een schip naar den Bovenrijn dieper dan 2.30 m aflaadt en het schip wegens onvoldoende waterstand moet worden gelicht, wordt voor het gelichte kwantum de vracht slechts betaald tot de plaats, waar wordt gelicht, resp. tot het dichtstbijzijnde boven het lichterstation gelegen station, waarvoor een vracht is genoteerd. Uiteraard moet echter de vracht voor het op 2.30 m geladen kwantum tenminste tot het eindstation worden betaald.

Het is gebleken, dat de vrachtprijzen in de Rijnvaart, naast de conjunctuur, sterk afhankelijk zijn van den waterstand ⁹⁾. Een lage waterstand bepaalt immers den omvang van de aangeboden laadruimte. Het was dan ook deze omstandigheid, die het noodzakelijk maakte in de gestelde maximum-prijzen de aflaaddiepte in aanmerking te nemen.

Veranderde taak der bevrachtingscommissies.

Alvorens een enkele opmerking te maken over de regeling der vrachtprijzen in de binnenvaart, zooals die in Nederland en in Duitsland geschiedt, kan nog worden aangetekend, dat het eigenaardige verschijnsel zich heeft voorgedaan, dat de bevrachtingscommissies in Nederland, die oorspronkelijk waren ingesteld met het doel een zooveel mogelijk evenredige verdeling van de ten vervoer aangeboden lading over de verschillende schippers te bewerkstelligen — „het verdeelen van den ongunst der tijden over zoo mogelijk alle vakgenooten“ —, en tevens deschipperij een zeker bestaansminimum te garandeeren ¹⁰⁾, thans een werking in een geheel andere richting hebben gekregen. Een soortgelijke gang van zaken is in Duitsland ten aanzien van de „Frachtausschüsse“ waar te nemen. Deze organen zijn namelijk niet ontstaan uit den wensch om verhooging van de vrachtprijzen tegen te gaan, maar o.a. om de vrachtprijzen in de binnenscheepvaart op een voor den vervoerder eenigermate bevredigend peil te brengen, en een verbetering van de veelal onvoldoende rentabiliteit der binnenscheepvaartondernemingen te bewerkstelligen. Zij hadden ten doel — wellicht is het in dit verband juister te spreken van een nevendoelstelling, daar de ordening van de capaciteit der binnenvloot op den voorgrond stond — de uit de disproportionaliteit tusschen vraag en aanbod in de binnenscheepvaart (te groot aanbod ten opzichte van de vraag) ontstane tendentie, de vrachtprijzen te drukken tot op een vrijwel algemeen verliesgevend niveau, te stuiten, en deze vrachtprijzen te stabiliseeren op een zoodanig peil, dat voor de betrokken ondernemingen de bestaansmogelijkheid in zekere mate werd gewaarborgd ¹¹⁾. De onderscheidene belanghebbende kringen, verzonders, expediteurs, groote en kleine binnenvaarders, hadden bij de goedkeuring der tarieven in deze commissies (in Nederland door inschakeling van de Kamers van Koophandel) een stem in het geding.

De nieuwe doeleinden.

Thans is een der doeleinden niet meer het handhaven van een bepaalden minimum-vrachtprijs in het belang der

⁹⁾ Vgl. het artikel over „De ontwikkeling van het vrachtenpeil in de Rijnvaart en de positie van de Rijnvloot“, in het „Economisch Statistisch Maandbericht“, 3de jaargang, No. 4, blz. 77.

¹⁰⁾ Vgl. „Evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart“. Verslagen en Mededeelingen van de Afdeling Handel en Nijverheid van het Departement van Economische Zaken, jaargang 1933, No. 1, blz. 6 en 7. 's-Gravenhage 1933.

¹¹⁾ Het gaat buiten het bestek van dit artikel te onderzoeken in hoeverre dit streven resultaat heeft opgeleverd.

betrokken scheepvaartondernemingen, maar wordt aan deze commissies of aan het daarvoor in de plaats getreden orgaan, de bevrachtingscommissarissen, o.a. tot taak gesteld een verhooging der vrachtprijzen te voorkomen, teneinde het economische leven voor de ongewenschte gevolgen van deze verhoogingen te vrijwaren.

Hiertoe is men in Duitschland eerder overgegaan dan in Nederland. Bovendien werden de vrachtprijzen in de binnenscheepvaart in Duitschland gefixeerd op het relatief lage niveau van 1936, terwijl in Nederland, ook na de afkondiging der Prijsofdrijvings- en Hamsterwet 1939, een vrachtprijsverhoging van ongeveer 30 pCt. niet als prijsopdrijving zou worden beschouwd. Dit kan worden vergeleken met de gedragslijn, welke hier te lande is gevolgd ten aanzien van de landbouwproducten; ook voor deze producten werd na het in werking treden der Prijsofdrijvings- en Hamsterwet 1939 een oploopen der prijzen toegestaan. Dit geschiedde op grond van de overweging, dat zich in die periode voor den landbouw de mogelijkheid opende, eindelijk de zoozeer gewenschte rentabiliteit van het bedrijf te bereiken. De situatie in de binnenscheepvaart gaf aanleiding tot overwegingen van denzelfden aard, terwijl bovendien niet uit het oog mag worden verloren, dat ook de kosten voor dezen vervoerstaking waren gestegen, vaak zelfs in aanzienlijke mate.

In beide gevallen werd dus hier te lande min of meer een tweeledig doel nagestreefd. Eenerzijds werd getracht een stabiliteit van het prijsniveau te bereiken, terwijl anderzijds bepaalde, tot dusverre in mindere of meerdere mate noodlijdende, categorieën van bedrijvigheid in de gelegenheid werden gesteld hun positie eenigszins te verbeteren. De Deutsche regeling der vrachtprijzen in de binnenscheepvaart is — gelijk de geheele prijsvorming en prijsbeheersching daar te lande — dan ook aanzienlijk strenger geweest dan de Nederlandsche; daar werd bij hooge uitzondering en voor individueele gevallen verhoging van den vrachtprijs toegestaan, maar was van een verhoging van het geheele vrachtenpeil geen sprake.

Eigen kenmerken der regeling in Nederland en in Duitschland.

Gelijk bij ons voor de beurtvaart, bestaat in Duitschland voor de geheele binnenscheepvaart de regeling van de vrachtprijzen in het aangeven van maximum-vrachtprijzen. Dit moet echter, zooals bij de behandeling van deze regeling reeds werd opgemerkt, vermoedelijk als een overgangsmaatregel worden gezien. Het voornemen schijnt te zijn, te komen tot algemeen bindende tarieven, welke voor met name genoemde trajecten zullen worden ingevoerd. Een gelijke regeling derhalve als thans in Nederland bestaat en die verder zal worden vervolmaakt door het streven naar een grootere uniformiteit. Juist in Duitschland stuit de opstelling van een zoodanig tariefstelsel op grootere moeilijkheden dan hier te lande, als gevolg van het veel grootere aandeel der natuurlijke waterwegen. In Nederland komt op 1 km kanaal ongeveer 0,175 km natuurlijke waterweg voor, tegen in Duitschland, zeer globaal, omstreeks 4,5 km of niet minder dan 26 maal zooveel. Op ieder traject — zoowel bij de rivier als bij de kanaalvaart — zullen weer andere factoren den vrachtprijs beïnvloeden, factoren als de stroom- en scheepvaartkundige verhouding, de grootte der vaartuigen, de duur der vorstperiode e.d.

De prijsregeling in het vervoerswezen is slechts een onderdeel van het groote geheel der prijsvorming en -beheersching, dat men in de huidige bijzondere omstandigheden tracht te realiseren. Vermoedelijk zal zij op den duur ook als instrument van ordening in het vervoersbedrijf zelf kunnen worden gebruikt, ofschoon in dit verband andere factoren, zooals beheersching van de capaciteit e.d., belangrijker zijn. Voorloopig echter is deze strekking der prijzenpolitiek nog geheel secundair.

P. BOENDER.

DE DUITSCHE PRIJSPOLITIEK TEN AANZIEN VAN GEBONDEN PRIJZEN.

Betekenis van de afzonderlijke regeling der gebonden prijzen.

Een groot gedeelte van de transacties in Duitschland heeft betrekking op de zgn. gebonden prijzen. Men noemt deze prijzen aldus, daar de partijen zich wederzijds door overeenkomst binden, bepaalde prijzen of prijsgrenzen in acht te nemen. Nog een andere vorm van prijsbinding kan optreden, nl. indien de binding op grond van een gedwongen aaneensluiting volgens het „Zwangskartellgesetz” plaats vindt. Naar schatting zal ca. 50 pCt. van alle prijzen in Duitschland op een of andere wijze gebonden zijn, hetgeen verklaarbaar wordt, indien men weet, dat er ongeveer 1.700 industriële kartels zijn ¹⁾.

Toen de prijzenpolitiek in Duitschland nog in haar kinderschoenen stond, richtte zij zich allereerst op de gebonden prijzen. Dit had zijn grond in de overweging, dat de gebonden prijzen, welke veelal niet door concurrentie werden gedrukt, in het algemeen waren aangepast aan de bedrijven met de hoogste kosten, dus de grensbedrijven, in bepaalde gevallen zelfs aan de „extra-marginale bedrijven” ²⁾. Uit dezen tijd dateert de „Verordnung über Preisbindungen und gegen. Verteuerung der Bedarfsdeckung”, d.d. 11 December 1934, welke verbood nieuwe gebonden prijzen in te voeren of bestaande gebonden prijzen ten nadeele van de afnemers te wijzigen zonder uitdrukkelijke toestemming van den „Reichskommissar für die Preisüberwachung”; aan deze verordening was een verplichting tot aanmelding van alle prijsbindingen sinds 1 Juni 1933 voorafgegaan, neergelegd in de „Verordnung über die Anmeldung von Preisbindungen” van 19 November 1934.

De materie is geheel nieuw geregeld in de „Preisbindungsverordnung” van 23 November 1940, welke op 23 Februari 1941 van kracht is geworden. In deze verordening werden verschillende bepalingen samengevat en scherper geformuleerd, terwijl hiaten werden gesloten. Ministerialdirektor Dr. Flottmann heeft in zijn commentaar op deze verordening het volgende gezegd ³⁾:

„Der Reichskommissar für die Preisbildung hat sich mit der neuen Preisbindungsverordnung ein Instrument geschaffen, das zwar, wie bisher, wirksam zur Ueberwachung der Kartell- und Markenartikelpreise eingesetzt werden wird, das aber zugleich darüber hinaus ebenso wirksam auf dem Gebiet der Preisbildung und Preislenkung angewendet werden kann und soll.”

En verder zegt hij nog: „Dass von diesem Mittel Gebrauch gemacht werden wird, darf man schon daraus folgen, dass der Erlass der neuen Preisbindungsverordnung zeitlich zusammenfällt mit der Verkündung anderer wichtigen Verordnungen und Runderlasse, die sämtlich dem Ziele dienen, die Preisaufsicht zu verschärfen und die Anwendung aller Preisbildungsmöglichkeiten zu intensivieren”, hiermede doelende op de „Anweisungen zur Durchführung der §§ 22 f.f. der Kriegswirtschaftsverordnung”, welke ook in dit en het daarop volgende tijdvak werden afgekondigd ⁴⁾.

Horizontale en verticale prijsbindingen.

Men dient een tweetal vormen van prijsbinding te onderscheiden: de horizontale en de verticale prijsbindingen.

Een *horizontale* binding (in de Deutsche literatuur en de verordening genoemd een „Preisbindung der ersten Hand”) treedt op, indien ondernemingen in eenzelfde geleding

¹⁾ Cf. „Die Sonderstellung der gebundenen Preise”, artikel in „Die Chemische Industrie”, 64. Jrg., Nr. 4—41, d.d. 24 Januari 1941.

²⁾ Vgl. mijn artikel „De Deutsche prijzenpolitiek” in de E.-S.B., 26e Jrg., No. 1345, d.d. 29 October 1941, blz. 618 onder De „Preisstopverordening”.

³⁾ Cf. het eerder geciteerde artikel „Die Sonderstellung der gebundenen Preise”.

⁴⁾ Vgl. mijn artikel „Van prijsstop naar calculatiestop in Duitschland”, in de E.-S.B., 26e Jrg., No. 1347, d.d. 12 November 1941, blz. 640.

van de bedrijfskolom een bepaalden prijs afspreken of met elkander overeenkomen, bepaalde prijsgrenzen in acht te zullen nemen. Ook wordt van een horizontale prijsbinding gesproken, indien een kartel een prijsafpraak treft met een outsider van dat kartel, zonder dat deze tot het kartel toetreedt. Voorts zijn ook gentlemen-agreements (prijsafspraken, welke niet uitdrukkelijk zijn vastgelegd, zooals mondelinge afspraken en aanbevelingen om een bepaalden prijs in acht te nemen) onder de horizontale prijsbinding gebracht. Deze categorie zal vooral bij kartels en syndicaten optreden en wel op verschillende wijze: de leden van een kartel kunnen afspreken niet beneden een bepaalden prijs te zullen gaan of een fixe prijs in acht te nemen (prijskartel), zij kunnen afspreken treffen ten opzichte van leverings- en betalingsvoorwaarden (voorwaardenkartels) of ook een bepaalden vorm van prijscalculatie overeenkomen (calculatiekartels). Op grond van § 4 van de „Preisbindungsverordnung” geldt een vastleggen of aanbevelen van te ontvangen vergoedingen, winststopslagen, handels- en bewerkingsbijslagen en andere prijsbestanddeelen, zooals leverings- en betalingsvoorwaarden en andere den prijs beïnvloedende contractuele bepalingen, als een binding van den verkoopprijs, zoodat alle bovenvermelde kartels onder genoemde verordening vallen. Uiteraard is het verkoopsyndicaat de meest straffe vorm van prijsbinding. De „Preisbindungsverordnung” is daarentegen niet van toepassing op zuivere quoteeringskartels, rayon- of afzetverdelingskartels e.d.

Uit het bovenstaande volgt, dat een afspraak tusschen producenten, den handel te verplichten een bepaalden conventieprijs voor het betreffende artikel te doen aanhouden, geen prijsbinding in den zin van de „Preisbindungsverordnung” is. Evenmin zijn de voorschriften van toepassing op die concerns en trusts, welke als één ondernemer naar buiten optreden; in het geval, dat het kapitaal der bij de concerns of trusts betrokken maatschappijen niet volkomen in het hezit van de moedermaatschappij is, geldt de „Preisbindungsverordnung” weer wel ⁵⁾.

Van een *verticale* prijsbinding is sprake, indien de leden van een bepaalde geleding van de bedrijfskolom de leden van de volgende geleding verplichten of aanbevelen, voor bepaalde goederen of diensten in den kleinhandel bepaalde prijzen of prijsgrenzen in acht te nemen. In de Deutsche literatuur en in de verordening spreekt men van een „Preisbindung der zweiten Hand”. Het belangrijkste voorbeeld van zulk een prijsbinding wordt gevormd door het merkartikel, alhoewel dit niet de eenige mogelijkheid van toepassing is. Het merkartikel ontvangt zijn beteekenis niet alleen uit de handhaving der samenstelling en kwaliteit, maar eveneens uit den continuen prijs ⁶⁾. De vaststelling van den detailprijs biedt weliswaar den verbruiker het voordeel, het desbetreffende goed op elke plaats tegen eenzelfde prijs te kunnen aanschaffen; de invloed van de concurrentie wordt echter in den handel daardoor uitgeschakeld. Juist met het oog hierop is de verticale prijsbinding onder de „Preisbindungsverordnung” gebracht. Slechts twee vormen van verticale prijsbinding zijn vrij; ten eerste, indien slechts een onverplichte richtprijs wordt aanbevolen, mits duidelijk op de verpakking van het artikel het onverplichte karakter van den detailrichtprijs is vermeld, ten tweede, indien niet de detailprijs is gebonden, en de prijsbinding derhalve bij een tusschenhandelsschakel ophoudt. Uiteraard zal dit laatste geval zich weinig voordoen en, indien het mocht optreden, veelal gepaard gaan met een horizontale prijsbinding, in welk geval de „Preisbindungsverordnung” weer wel van toepassing is.

Contrôle door stelsel van machtigingen.

Indien een horizontale dan wel een verticale prijsbinding

⁵⁾ Cf. „Konzern-Preisprobleme”, artikel in „Der Deutsche Volkswirt”, Nr. 20, d.d. 14 Februari 1941.

⁶⁾ Vgl. hierover bijv. het artikel van J. H. Spiegelenberg „Het merkartikel in oorlogstijd”, in de E.-S.B., 26e Jrg., No. 1341, d.d. 1 October 1941, blz. 566 e.v.

voor de eerste maal wordt toegepast, wordt verlengd of ten nadeele van de afnemers wordt gewijzigd, moet daartoe toestemming van den „Reichskommissar für die Preisbildung” worden gevraagd ⁷⁾. Prijsbindingen, welke zonder de vereischte machtiging zijn afgesloten, zijn ongeldig. Indien het echter op grond van economische of billijkheids-overwegingen aanbeveling verdient deze prijsbindingen alsnog toe te staan, bestaat hertoe de mogelijkheid ingevolge § 1, Abs. 3, van de „Preisbindungsverordnung”.

De verleening van de vergunning kan worden beperkt, zoowel wat den duur van de geldigheid betreft, als met betrekking tot eventueel te stellen voorwaarden. De geldigheidsduur van de vergunning is in het algemeen drie jaren. Voor de op het oogenblik der uitvaardiging van de „Preisbindungsverordnung” bestaande overeenkomsten is een overgangsregeling getroffen, welke hierop neerkomt, dat de op grond van de oude verordening werkzame prijsbindingen voorshands geoorloofd blijven, maar drie jaren na het in kracht treden der nieuwe verordening (derhalve uiterlijk 23 Februari 1944) afloopen, in zoverre niet een vroegere datum in de bindingsovereenkomst is neergelegd of een andere datum in de eventuele vergunning van den „Reichskommissar” is vermeld. Herroeping van de vergunning is voorts te allen tijde mogelijk.

Aan de vergunning kunnen ook voorwaarden, wat den inhoud, de plichten van het kartel e.d. betreft, worden gesteld. Als algemeene verplichting voor alle prijsbindingen is opgelegd om aan het einde van elk boekjaar den prijscommissaris mededeeling te doen over het toe- en uitreden van leden. Hiermede dient in verband te worden gebracht, dat voor het toetreden van een outsider tot het kartel geen toestemming van den prijscommissaris noodzakelijk is — in zoverre dat niet op grond van andere prijsvoorschriften, zooals de prijsstopbepaling, dient plaats te vinden —, daar het toetreden van de betreffende onderneming een prijsverhoging of wijziging der leverings- of betalingsvoorwaarden ten nadeele van haar afnemers beteekent. Een bijzondere voorwaarde kan voorts zijn, dat de gebonden prijzen maximum- of minimum-prijzen zullen zijn. Met behulp van bovenvermelde voorschriften inzake de noodzakelijkheid een vergunning aan te vragen, beoogt men het doen en laten van de kartels, syndicaten, producenten van merkartikelen enz. in genoegzame mate ten bate van de consumenten onder contrôle te houden.

Plicht tot prijsverlaging.

De „Preisbindungsverordnung” is gevolgd door een „Erlass” van den Reichskommissar für die Preisbildung betreffende „Gewinnabschöpfung und Preissenkung bei gebundenen Preisen”, welke men als een uitvoerende aanwijzing met betrekking tot de industriele prijsbindingen ingevolge de „Kriegswirtschaftsverordnung” moet zien ⁸⁾.

De leden van industriele organisaties, door welke de prijzen horizontaal zijn gebonden, moeten ingevolge dezen „Erlass” voor het tijdvak van 1 September 1939 tot aan het in kracht treden van de prijzen, welke ingevolge de

⁷⁾ Verlenging van een horizontale prijsbinding kan hetzij plaats vinden als gevolg van een uitdrukkelijk besluit van de leden, hetzij tengevolge van de werking der zgn. automatische verlengingsclausule, welke bepaalt, dat de overeenkomst telkenmale voor een bepaalden tijd wordt verlengd, indien zij niet eenigen tijd tevoren is opgezegd. Terwijl volgens de verordening van 1934 slechts de eerste wijze van verlenging het aanvragen eener vergunning noodzakelijk maakt, stelt de nieuwe verordening dezen eisch voor beide vormen van verlenging.

Wat de wijziging ten nadeele van de afnemers betreft, dit geval is altijd aanwezig, indien op grond van de „Verordnung über das Verbot von Preiserhöhungen” („Preisstopverordnung”) van 26 November 1936 voor de betreffende wijziging toestemming van of vanwege den „Reichskommissar für die Preisbildung” noodzakelijk is (cf. een artikel „Preisbindungs- und Preisstopverordnung” in „Die Chemische Industrie”, Nr. 43/44, d.d. 31 October 1941, blz. 574).

⁸⁾ Vgl. voor de „Kriegswirtschaftsverordnung” en de uitvoerende „Anweisungen zur Durchführung der §§ 22 f.f. KWVO” mijn artikel „Van prijsstop naar calculatiestop in Duitsland” in de E.-S.B. 26e Jrg., No. 1347, d.d. 12 November 1941.

richtlijnen, in dezen „Erlaß” gepubliceerd, worden vastgesteld, de overtollige winsten „afvoeren”. Leden van organisaties, die tot dusverre hoogere dan de geoorloofde minimum-prijzen hebben berekend, zijn verplicht de werkelijke prijzen te verlagen, behoudens den plicht de minimum-prijzen in acht te nemen. Blijft na de prijsdaling tot aan het minimum-prijsniveau nog een overwinst over, zoo dient deze te worden „afgevoerd”. Aan bedrijven, welke zoowel gekartelleerde als ongekartelleerde goederen voeren, staat het vrij de prijsdaling voor alle of voor enkele artikelen, hetzij gekartelleerd, hetzij ongekartelleerd, toe te passen. Wel dient hierbij te worden overwogen, dat het aanbeveling verdient in de eerste plaats die artikelen in prijs te verlagen, welke van belang zijn voor de oorlogseconomie, gezien den invloed van de prijshoogte dezer goederen op het totale budget van den Staat ⁹⁾.

In denzelfden „Erlaß” zijn voorts richtlijnen gegeven voor de kartels, syndicaten e.d. — dus de horizontale prijsbindingen —, ingevolge welke moet worden nagegaan, of de tot dusverre geldende gebonden prijzen moeten worden verlaagd. Deze eventueele verlaging mag slechts plaats vinden met toestemming van den prijscommissaris. De betreffende voorschriften zijn gebaseerd op § 25 van de „Kriegswirtschaftsverordnung”, o.m. luidende: „Sind gebundene Preise durch Selbstkosten von Betrieben bestimmt, die nur infolge der Bindung der Preise im Sinne des § 1 der Verordnung über Preisbindungen und gegen Verteuerung der Bedarfsdeckung vom 12. November 1934 in der Fassung vom 11. Dezember 1934 oder einer besonderen Beanspruchung ihres Wirtschaftszweiges in Betrieb erhalten oder wieder in Betrieb genommen sind, so müssen die Preise gesenkt werden. Ferner sind Preise zu senken, die darauf beruhen, dass Betriebe auf Grund ihrer rechtlichen Stellung oder der tatsächlichen Verhältnisse oder wegen ihrer wirtschaftlichen Bedeutung ohne ausreichenden Wettbewerb sind.”

Maatstaf der prijsverlaging: het „goede” bedrijf.

Bij de beoordeeling van de mate der prijsverlaging moet men uitgaan van een bedrijf, dat werkt onder kosten, welke in overeenstemming met de oorlogseconomische eischen kunnen worden geacht en waarvan de kosten, onder de huidige bedrijfseconomisch bestaande mogelijkheden en in verhouding tot andere bedrijven, goed zijn te noemen. De prijs moet zoover worden verlaagd, dat voor dit standaardbedrijf tengevolge van de productie der betreffende goederen een winst optreedt, welke overeenkomstig punt 14 van de „Anweisung zur Durchführung der §§ 22 f.f. KWVO im Bereiche der Industrie” is, dus overeenkomt met de voor de betreffende branche vastgestelde richtlijnen of, indien deze richtlijnen niet bestaan, met de winst in het vergelijkingsjaar ¹⁰⁾.

Men is dus uitgegaan van een bedrijf, dat „goed” werkt en tevens overeenkomstig de voorschriften van de „Kriegswirtschaftsverordnung”. Daarmede is de aloude minimum-prijspolitiek van de kartels, welke zich richtten naar de kostenstructuur van de ongunstigst werkende ondernemingen, verlaten. Maar evenmin is de andere veelbesproken weg bewandeld, n.l. de kartelprijzen vast te stellen op grondslag van de werkelijke gemiddelde kosten der samenwerkende bedrijven, daar dientengevolge groepen met dooreengenomen achterlijke bedrijven op dezelfde wijze zouden worden behandeld en eenzelfde winstmogelijkheid zouden verkrijgen, als de kartels met meereendeels goed geoutilleerde en efficiënt werkende bedrijven. De kosten moeten veeleer objectief worden gewaardeerd. Uitgaande van dit standpunt, alsook van de meening, dat weliswaar de beste

⁹⁾ Cf. Dr. E. Ferber: „Zur Neuregelung der Kartellpreise”, artikel in het tijdschrift „Sudetenwirtschaft”, Jrg. 3, Folge 38, d.d. 18 September 1941, blz. 561. Hij haalt een redevoering van Gauleiter Wagner, den prijscommissaris, aan, gehouden op 23 Juni 1941 te Keulen, waarin deze bovenvermeld standpunt naar voren brengt.

¹⁰⁾ Vgl. voor de berekening van deze toelaatbare winst mijn artikel „Van prijsstop naar calculatiestop in Duitsland”, loc. cit.

onderneming een *bijzondere* ondernemerspremie mag maken, maar dat zeer zeker de „goede” onderneming daarvoor niet meer in aanmerking komt, is beslist, dat de toelaatbaar te achten verkoopprijs wordt berekend op grondslag van de kostenstructuur van het goede bedrijf. Aldus wordt het streven naar verbetering bevorderd ¹¹⁾.

Uiteraard zal het gewenscht kunnen zijn een bedrijf, dat minder efficiënt werkt, dan het standaardbedrijf in stand te houden en daartoe dit bedrijf een hooger prijs toe te staan dan met het bovenbepaalde zou overeenkomen. Ook zal het mogelijk zijn, dat de overwinst op artikelen, welke prijzen zijn gebonden, door het inereendeel van de leden van het kartel plicht te worden gebruikt om verliezen of tekorten aan winst op andere, aanverwante artikelen goed te maken. Ingevolge punt 4 van de bij den „Erlaß” d.d. 15 Juli 1940 behorende „Richtlijnen” kan in deze beide gevallen toestemming worden verleend tot een hooger dan den ingevolge de kostenstructuur van het standaardbedrijf te bepalen verkoopprijs. Het verschil tusschen deze beide prijzen dient, indien overtollige winst zou optreden, te worden „afgevoerd”. Ook kan de prijscommissaris echter bepalen, dat deze bedragen moeten worden gestort in een verrekenings- of egalisatiefonds, waaruit de zwakke broeders van het kartel worden gesubsidieerd. Deze subsidieering heeft geen altijddurende karakter, maar heeft uitsluitend ten doel, met het oog op de oorlogseconomische noodzaak, ook de minder efficiënt werkende bedrijven ingeschakeld te houden. De tijdelijkheid van den maatregel zal voor het zwakke bedrijf een voldoende stimulans vormen om tot rationalisatie over te gaan ¹²⁾.

De kartelleden, die een bedrijf hebben, dat efficiënter werkt dan het zgn. standaardbedrijf, mogen de hieruit voortspruitende differentieele rente behouden. Deze geldt dus zonder meer als toelaatbaar. Anders is het echter bij bedrijven, die naast de gekartelleerde goederen ook nog andere producten maken; deze moeten kunnen aantonen, dat de overwinst tengevolge van de voortbrenging der gekartelleerde artikelen optreedt, en niet een gevolg is van de productie der overige goederen.

Indien een minimum-prijs, ingevolge bovengenoemde voorschriften inzake de vaststelling van den verkoopprijs, wordt verlaagd, dient de onderneming, welke tot dusverre een hooger verkoopprijs dan den minimum-prijs had, zijn verkoopprijzen te verlagen met het percentage, waarmee de minimum-prijs is gedaald.

Het wederverhoogen van een eenmaal verlaagden gebonden prijs eischt weer toestemming van den prijscommissaris.

Bovenstaande richtlijnen inzake de prijsverlaging gelden alleen, gelijk gezegd, voor de *horizontale prijsbindingen van industriële ondernemingen*. Met betrekking tot de verticale prijsbindingen van industriële ondernemingen is slechts voorgeschreven, dat voor de verlaging dezer prijzen de „Anweisung zur Durchführung der §§ 22 f.f. KWVO” geldt. Voor prijsbindingen in den handel zullen nadere richtlijnen worden gepubliceerd.

Voorschriften inzake orders van de overheid.

Tot zooverre de voorschriften, welke met betrekking tot den plicht tot aanvraag eener vergunning en tot prijsverlaging en het afstaan van winst bestaan. De „Preisbindungsverordnung” noemt voorts nog een complex van bepalingen, welke naast het bovenbesprokene staan en betrekking hebben op het reflecteeren naar opdrachten van de overheid. De ondernemingen, die voor de uitvoering dezer opdrachten in aanmerking willen komen, mogen slechts met toestemming van den prijscommissaris of de ambtelijke instantie, die de inschrijving heeft opengesteld, onderling afspraken maken of aanbevelingen doen, betreffende de prijzen of leverings- en betalingsvoorwaarden enz., welke zij zullen vragen.

E. WIEGAND.

¹¹⁾ Cf. „Zur Neuregelung der Kartellpreise”, artikel van Dr. E. Ferber, loc. cit., blz. 560.

¹²⁾ Cf. Dr. E. Ferber, loc. cit., blz. 561.

EEN ZWITSERSCH ZEERECHT TOT STAND GEKOMEN.

Het bericht, dat Zwitserland een eigen zeevlag en een eigen zeerecht heeft gekregen, wekt even verwondering, als wij bedenken, dat de grenzen van Zwitserland uitsluitend landgrenzen zijn. Vaart op de meren, vaart op de Rhône en den Rijn, die kan een land als Zwitserland uiteraard hebben; maar zeevaart?

De voorgeschiedenis.

Tot voor korten tijd werd de behoefte aan een zeerecht in Zwitserland dan ook niet gevoeld. De Zwitsersche vlag werd wel gevoerd door schepen, die op de mede aan Frankrijk en Italië grenzende meren voeren. De vaart op den Rijn was, vooral na de verbeteringen, die in de eerste decennien van deze eeuw in den bovenloop van die rivier werden aangebracht, steeds belangrijker geworden, zoodat tenslotte zelfs 37 pCt. van den Zwitserschen invoer over den Rijn het land binnenkwam. Theoretisch bestond ook de mogelijkheid, dat Zwitsersche schepen via den Rijn naar de open zee zouden varen, een mogelijkheid, die eveneens zou ontstaan, wanneer de plannen, om een scheepvaartweg te maken van het Como-meer naar den mond van de Po, eens verwerkelijkt zouden worden.

De aanleiding tot het scheppen van een Zwitsersch zeerecht komt intusschen uit een anderen hoek. Niet de mogelijkheid om het door landgebied ingesloten Zwitsersche territoir door middel van een waterweg met de open zee te verbinden, maar de behoefte van Zwitsersche burgers om met schepen onder hun landsvlag, van buitenlandsche havens uit, de zeevaart te beoefenen, gaf aanleiding tot het besluit van den Bondsraad van 9 April jl., waarbij een Zwitsersch zeerecht wordt geschapen en de Zwitsersche Staat aan schepen van Zwitsers het recht verleent, de Zwitsersche vlag te voeren. Reeds in 1864 stelden Zwitsersche kooplieden in Smyrna, Triëst, Hamburg en St. Petersburg aan hun regeering de vraag, of zij bereid was een Zwitsersche zeevlag te creëren, zoodat een in waarheid „Zwitsersche” zeevloot zou kunnen ontstaan. Wel was het in de toenmalige theorie van het internationale recht betwist, of landen, die geen zeegrens hadden, hun schepen onder de eigen vlag mochten laten varen, maar de genoemde Zwitsersche kooplieden beriepen zich op de conventionele voortdurende neutraliteit van hun land, om te betoogen, dat deze ook aan een Zwitsersche handelsvloot onder eigen vlag op de wereldzeeën de noodige bescherming zou geven.

Men kan er aan twifelen, of deze zuiver juridische bescherming voldoende zou zijn, nu zij niet in feite (d.w.z. door Zwitsersche oorlogsschepen) zou kunnen worden ondersteund. Hetzelfde punt is ook — wij zullen het zoo aanstonds zien — een zwakke stee in het Zwitsersche zeerecht, dat in April 1941 is geschapen.

Afgezien daarvan werd echter betwist, dat de gegarandeerde onzijdigheid van het Zwitsersche grondgebied zich ook zou uitstreken tot schepen, die ver van dat grondgebied onder Zwitsersche vlag over de wereldzeeën voeren. Voorts betwijfelde men, of een Zwitsersch zeerecht rechtsgevolgen zou hebben, wanneer de kapitein en schepelingen voor overtredingen van het recht toch niet bij terugkeer in hun land konden worden gestraft... omdat zij slechts van de ééne buitenlandsche haven naar de andere voeren.

Al met al waren er twijfelpunten genoeg. De Zwitsersche Bondsraad handhaafde in haar uitspraak over het verzoek der kooplieden wel, dat Zwitserland het recht zou hebben zich een zeevlag en een zeerecht te scheppen, maar op het verzoek zelf werd afwijzend beschikt; hetzelfde geschiedde in 1889, toen kooplieden uit Smyrna en Triëst een soortgelijk verzoek deden als in 1864.

Algemeen werd trouwens aangenomen, dat Zwitserland aan de schepen van zijn reeders geen effectieve bescher-

ming op de wereldzeeën kon verschaffen en dat het dien-tengevolge niet anders dan natuurlijk was, dat Zwitsersche handelsschepen geregeld onder vreemde vlag voeren. Dat bleek ook, toen Frankrijk in den loop van den Fransch-Duitschen oorlog van 1870—'71 een Zwitsersch schip prijsmaakte, dat onder Duitsche vlag voer. Het schip werd toen door de Franschen vrijgelaten, omdat zij overwogen, dat er voor de Zwitsersche schepen een noodzaak bestond, een vreemde handelsvlag te voeren. M.a.w. men deed het Zwitsersche karakter (zooals dat kan blijken uit de nationaliteit van de bemanning en van den eigenaar of reeder) praevaleren boven de Duitsche vlag.

Dit bleef tot kort geleden de praktijk. Op de meren en op de rivieren voeren wel schepen onder Zwitsersche vlag; de diplomatieke geschiedenis leert voorts, dat éénmaal, te Nagasaki, de Zwitsersche gezant in Japan arriveerde op een schip, dat de Zwitsersche vlag voerde, en bij zijn aankomst door de andere schepen met de gebruikelijke eerbewijzen, aan een vreemde vlag verschuldigd, werd begroet; voor de liefhebbers van „precedenten” een opmerkelijk geval.

Tot het einde van den oorlog 1914—'18 was niet alleen de praktijk zoo, maar ook de theorie kende zeker niet algemeen een recht op een eigen zeevlag toe aan landen, die alleen landgrenzen hebben. Artikel 273 van het Verdrag van Versailles echter bepaalde:

„Les hautes Parties contractantes s'accordent à reconnaître le pavillon des navires de toute puissance alliée ou associée qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique déterminé, situé sur son territoire; ce lieu tiendra lieu à ces navires de port d'enregistrement”.

Onder voorwaarde, dat de niet aan zee grenzende landen hun handelsschepen zouden registreren op één plaats binnen hun grondgebied, konden zij zich dus een handelsvlag scheppen. Het Verdrag van Neuilly met Bulgarije (artikel 153) bevatte een soortgelijke bepaling, evenals het Verdrag van St. Germain met Oostenrijk (artikel 225) en dat van Trianon met Hongarije (artikel 209); de laatste twee verdragen echter met dien verstande, dat zij de bokken niet langer van de schepen scheidden, maar het recht tot het voeren van een zeevlag ook aan niet-geallieerde of -geassocieerde landmogendheden toekenden.

Na den oorlog 1914—'18 bracht men op de conferentie over het verkeerswezen te Barcelona (1921) deze bepaling uit de verschillende vredesverdragen op een algemeen plan, door haar in een declaratie vast te leggen. Aanvankelijk had men overwogen, de bepaling in een conventie op te nemen, doch op aanraden van den Engelschen vertegenwoordiger op de conferentie besloot men tot het afgeven van een verklaring, omdat deze, in tegenstelling tot een conventie, niet opzegbaar is en men den regel, dat ook niet aan zee grenzende landen een zeevlag mogen hebben, zoo vast mogelijk in het internationale recht wilde verankeren. Op 20 April 1921 teekenden de vertegenwoordigers van een reeks staten daarom de verklaring, dat deze landen „reconnaissent le pavillon des navires de tout Etat qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique déterminé, situé sur son territoire; ce lieu constituera pour ces navires le port d'enregistrement”.

De aanleiding.

Vele van de internationaal-rechtelijke regels, die opgenomen zijn in het verdrag van Versailles en de andere vredesverdragen van na den oorlog 1914—'18, loopen in den huidige oorlog groote kans niet nageleefd te worden, nu immers een belangrijk deel van de grieven, op grond waarvan deze oorlog tot uitbarsting is gekomen, zich richt tegen het begrip „Versailles”. Het is natuurlijk zeer de vraag, of de bestrijders van dit verdrag ook bezwaar hebben tegen het voeren van de eigen zeevlag door schepen van niet aan zee grenzende mogendheden. Toch lijkt het niet onbelangrijk, dat de bepaling, die het

recht daartoe vastlegt, in de zoojuist aangehaalde Declaratie van Barcelona nog eens in ander, zuiverder, verband en... onopzegbaar is vastgelegd.

De omstandigheden van Zwitserland waren echter tot aan den oorlog van September 1939 niet van dien aard, dat over het scheppen van een eigen zeevlag en een eigen zeerecht werd gedacht. Ook in den eersten tijd van den oorlog was de noodzaak daartoe trouwens niet aanwezig, al werd het ter beschikking hebben van schepen voor de voorziening van de Zwitsersche markt wel een uiterst belangrijk punt. In het begin van den oorlog waren er echter nog vrij wat neutrale schepen ter beschikking, die het tot stand brengen van een Zwitsersche vloot onder eigen vlag voorloopig overbodig maakten. Inzonderheid Grieksche schepen werden in tijdcharter gehuurd, en deze verzorgden een groot deel van den Zwitserschen aanvoer, totdat in November '40 de oorlog tusschen Italië en Griekenland uitbrak en daardoor de Grieksche schepen ongeschikt werden voor het Zwitsersche zeeverkeer, dat over de Italiaansche haven Genua gaat. Nu trachtten de Zwitsers nog Joego-Slavische en vooral Spaansche en Portugeesche schepen te charteren, wat tot op zekere hoogte gelukte. Het resultaat van alle pogingen verzekerde den Zwitsers echter niet blijvend een voldoende scheepstonnage om hun invoer op peil te houden. Tengevolge daarvan meende de Bondsregeering naar andere middelen te moeten omzien om bij voortduring een voldoende aantal schepen ter beschikking te hebben. Nu de oorlogvoerende landen alle tonnage, die zij ter beschikking hadden, zelf meenden noodig te hebben, en het aantal neutrale landen — en daarmee het aantal neutrale schepen — steeds kleiner werd, moest men wel aan een derde categorie van schepen gaan denken: een eigen, Zwitsersche handelsvloot onder Zwitsersche vlag.

Hierboven werd reeds uiteengezet, hoe de juridische mogelijkheid daartoe in het volkenrecht gaandeweg was erkend en in de Declaratie van Barcelona onomstootelijk was vastgelegd. De Zwitsersche Bondsraad besloot, van deze mogelijkheid gebruik te maken en gaf aan Prof. Haab de opdracht, een ontwerp-zeerecht op te stellen. Den 1sten April 1941 werd een crediet van 16 miljoen Zw. frs. toegestaan voor den aankoop van schepen, en op 9 April stelde een besluit van den Bondsraad een reeks regelen vast voor de „zeescheepvaart onder Zwitsersche vlag”¹⁾.

Het nieuwe Zwitsersche zeerecht.

De vlag en het register vormen de kern van de nieuwe regeling. De vlag (volgens artikel 11 van het Besluit een wit kruis op een rooden achtergrond, uitgevoerd volgens het bij het Besluit gevoegde model) zal alleen gevoerd mogen worden door Zwitsersche schepen, die in het Zwitsersche scheepsregister zijn ingeschreven. Wanneer een reeder, niet-eigenaar, de schepen uitrust voor de zeevaart, moet ook deze het recht tot het voeren van de zeevlag hebben verkregen, en rust het recht van den eigenaar, zoolang de reeder zijn recht uitoefent (artikel 10). Artikel 6 van het Besluit beperkt het begrip „Zwitsersche schepen” tot die, welke eigendom zijn, hetzij van in Zwitserland wonende Zwitsersche onderdanen, hetzij van Zwitsersche handelsvennootschappen of coöperaties, welke laatste dan aan twee eischen moeten voldoen, t.w.:

1. de organen, belast met bestuur en toezicht, moeten uitsluitend uit Zwitsersche onderdanen zijn samengesteld, en

2. alleen Zwitsers mogen lid ervan zijn of „de oorsprong van het maatschappelijk kapitaal en de samenstelling der organen moeten het Zwitsersche karakter er van waarborgen”.

Deze dwingende bepalingen ziende, is men geneigd naar een soortgelijke beperking te zoeken ten aanzien van de opvarenden van de schepen onder Zwitsersche vlag.

¹⁾ Arrêté du Conseil général concernant la navigation maritime sous pavillon suisse: Recueil des lois générales no. 17, 17 April 1941.

Vele staten immers hebben in hun wetgeving de bepaling, dat de geheele bemanning of (wat het meeste voorkomt) de helft, tweederde of driekwart er van, de nationaliteit moet hebben van het land, welks vlag het schip voert. In het Zwitsersche besluit van 9 April echter treffen wij slechts de bepaling aan (artikel 28), dat de bemanning haar *bekwaamheid* moet bewijzen volgens de wetgeving van een staat, die de zeevaart uitoefent (in Zwitserland zelf zijn de zeevaartscholen en stuurliedenexamens uiteraard nog dun gezaaid!). De nationaliteit der schepelingen wordt echter aan geen beperkingen onderworpen, zooals ook blijkt uit het bericht, dat eenmaal op één der nieuwe Zwitsersche schepen zeelieden van acht verschillende landaarden hebben gevaren, waaronder zich nog een aantal Wit-Russen met een „Nansenpaspoort” bevond! Het klaarblijkelijke gebrek aan Zwitsersche zeelieden verhinderde, in het Besluit bepalingen op te nemen, die de bemanning der schepen onder Zwitsersche vlag tot hen alleen beperkte.

Niet de zeelieden alleen moeten bekwaam zijn voor hun werk, ook het schip moet behoorlijk geïnclassificeerd zijn door een erkende maatschappij (bijv. „Veritas”), zegt artikel 27 van het Besluit.

Het Zwitsersche scheepsregister, dat wij zoeven noemden als de kern van het Zwitsersche zeerecht, wordt bijgehouden door het „Office de la navigation maritime de la Confédération Suisse”, welks nieuw opgerichte kantoor te Bazel (artikel 2) wordt waargenomen door de organen van de „Direction générale de la navigation du canton Bâle-Ville” (artikel 75), in verband waarmee het scheepsregister voor zeeschepen ook aldaar wordt bijgehouden (artikel 75). Onder oppertoezicht van den Bondsraad oefent het „Office de la navigation maritime” het onmiddellijke toezicht op de Zwitsersche zeevaart uit (artikelen 1 en 2). Voor nadere bepalingen omtrent het register wordt in artikel 14 verwezen naar de wet van 28 September 1923 op het scheepsregister.

Het Besluit is trouwens sterk in verwijzingen, wat uiteraard samenhangt met het voorloopige, hier en daar schetsmatige, karakter ervan. Het Besluit is slechts „eine vorläufige, des Ausbaus bedürftige, aber auch fähige Grundlage, die vielleicht in absehbarer Zeit, nachdem die nötigen Erfahrungen gesammelt sein werden, durch eine Neuordnung wird ersetzt werden müssen”, zooals de Bondsraad in zijn vierde rapport aan de „Bundesversammlung”²⁾ zegt. Het Besluit is beknopt en draagt bijv. in artikel 30 aan het „Office de la navigation maritime” op om een règlement te maken voor den dienst aan boord. Voorts verwijst het voor allerlei onderwerpen naar de internationale conventie, die daarop betrekking heeft; dit is een gewoonte, waarvan men, met het oog op de unificatie van het internationale zeerecht, geneigd is te wenschen, dat alle staten nog eens op die wijze met een schoone lei zouden willen beginnen. Zoo wordt voor het cognossement naar de conventie van 25 Augustus 1924 verwezen (artikel 49), voor aanvaring, benevens voor hulp en berging naar die van 23 September 1910 (artikel 50 en 51). Voor averij verwijst artikel 52 naar de York-Antwerp rules, zooals die in 1924 te Stockholm zijn vastgesteld, terwijl de verantwoordelijkheid van den eigenaar volgens artikel 55 wordt vastgesteld door de daarop betrekking hebbende conventie van 25 Augustus 1924. De contracten met de bemanning tenslotte worden beheerscht door de conventie van 24 Juni 1926 (artikel 29).

Voor de gevallen, waarin toepasselijke nationale en internationale rechtsregelen ontbreken, moeten volgens de artikelen 72 en 48 van het Besluit de „algemeene rechtsbeginselen”, respectievelijk de „algemeene beginselen van het zeerecht” als aanvullend recht worden gebezigd, zulks in overeenstemming met artikel 36 van het statuut van het Permanente Hof van Internationale

²⁾ Aangehaald in: „Wirtschaftliche Mitteilungen” van 17 September 1941.

Justitie, dat als aanvullend internationaal recht de „règles générales de droit reconnues par les nations civilisées” neemt, en met het bekende voorschrift van het Zwitsersche Burgerlijke Wetboek, dat voor het nationale recht hetzelfde doet, doordat het den rechter voorschrijft, in gevallen, waarin geen bijzondere regel aanwezig is, volgens algemeene rechtsbeginselen recht te spreken.

Van het reeds bestaande Zwitsersche recht worden op de zeescheepvaart toepasselijk verklaard de zoeven reeds genoemde wet op het scheepsregister en het Wetboek van Strafrecht, waarvoor bij de berechting van de bemanning het Wetboek van *militair* strafrecht in de plaats treedt (artikel 57). Ingeval dat laatste geen terzake dienende bepaling mocht bevatten, gelden de bepalingen van het gewone strafwetboek weer. Ook de vervolging vindt, behalve in de zaken, die aan de militaire gerechten zijn voorbehouden, plaats door de autoriteiten van het Kanton Bazel, dat tevens in artikel 69 tot forum voor alle civiele acties tegen eigenaar, reeder en kapitein wordt verklaard.

Nabetrachting.

Nu is de Zwitsersche scheepvaart dus in optima forma aangevangen. Enkele schepen onder Zwitsersche vlag kruisen reeds op de zeeën, al heeft het nog wel eenige moeite gekost om aan die schepen te komen, nu in oorlogstijd bijna geen enkel land (zeker de oorlogvoerende niet, maar de andere landen denken er niet veel anders over) lust gevoelt, schepen uit zijn scheepsregister te laten overschrijven. Toch is het gelukt, zoowel voor den Zwitserschen staat als voor enkele particuliere maatschappijen, schepen te bemachtigen, die thans in hoofdzak een pendeldienst Genua—Lissabon onderhouden. Of het daarbij zal kunnen blijven, zal er uiteraard van afhangen, of het verkeer met verder gelegen landen voor Zwitsersche rekening blijvend door schepen van andere landen zal kunnen geschieden. Ook de noodzaak voor alle schepen, Engelsche „ship-warrants” te hebben, om in Engelsche havens aan steenkool en olie te kunnen komen, maakt de zeevaart niet gemakkelijker. Verder is het uiteraard niet geheel zonder risico, schepen onder Zwitsersche vlag op de wereldzeeën te laten varen, daar geen Zwitsersche oorlogsvloot ze daar kan beschermen, en het te betwijfelen valt, of een mogelijke plichtvergeten bemanning van een Zwitsersch schip door den sterken arm van de Zwitsersche autoriteiten kan worden bestraft. Het besluit van 9 April heeft daarom een bijzonderen voorzorgsmaatregel getroffen en bepaald (artikel 31), dat het politieke bondsdepartement aan schepen onder Zwitsersche vlag, in het bijzonder in oorlogstijd, een *commissaris* mee kan geven. Van een zekere voorzichtigheid op het gebied van de internationale politiek spreken ook de bepaling (artikel 59), die overtredingen van de Zwitsersche onzijdigheidsordonnantie van 14 April 1929 volgens het militaire strafwetboek doet berechten, en de eigenaardige formulering van artikel 71. Dit artikel bepaalt namelijk (als uitzondering op de bevoegdheden, die in de artikelen 69 en 70 aan de autoriteiten van het Kanton Bazel worden toegekend), dat overtredingen, aan boord begaan, niet onder de Zwitsersche jurisdictie vallen, als een andere staat competent is „ou déclare l'être pour les juger en vertu des principes du droit international”. Hier valt niet anders uit te lezen, dan dat de Zwitsersche overheid niet alleen terugtreedt, waar naar haar oordeel het volkenrecht de organen van een anderen staat competent verklaart, maar ook in die gevallen, waar de andere staat dat alleen *beweert*. De politieke wijsheid van deze bepaling gaat uit boven haar juridische elegantie.

De opbouw van het Zwitsersche zeerecht, toont overigens eens te meer, hoe een juridische — theoretisch reeds mogelijk geachte — regeling, eerst tot wasdom komt, als de behoefte van de werkelijkheid daartoe dringt. „Uit den nood een deugd maken” kon ook het motto zijn voor het Zwitsersche zeerecht.

Mr. J. BARENTS.

BOEKBESPREKINGEN.

Eén met ons Indië. Een actuele beschouwing over het koloniale vraagstuk, de Pacific en de Nederlandse Koloniën, door J. M. L. Saunders. (Deventer 1941; Uitg. W. van Hoeve).

Op de titelpagina van deze brochure vindt men een paar aanhalingen, de ene uit het voortreffelijke boekje van Irmgard Loeber „Das Niederländische Kolonialreich”, de andere uit het bekende werk van Angoulvant „Les Indes Néerlandaises”. „Holland hat durch seine tatkräftige Kolonialpolitik die innere Berechtigung zum Besitz seines überseeischen Gebietes gezeigt”, schrijft Irmgard Loeber, en het oordeel van den Franschen auteur is niet minder gunstig. Men zou het geschrift van den heer Saunders een betoog kunnen noemen, ten bewijze van de juistheid der door hem aangehaalde oordelen. Het gunstige oordeel van den schrijver over ons koloniaal bestuur moet in het algemeen inderdaad worden beaamd.

Soms echter is de formulering van den schrijver niet gelukkig, of het oordeel te gunstig. Een voorbeeld van niet gelukkige formulering vindt men op pag. 6, waar men leest: „Deze daadkracht (namelijk die wij als kolonisatoren hadden getoond) bleef ook na 1929 latent aanwezig, zodat de opleving in 1937 alweer opnieuw begon. Nederlands-Indië was een der landen, die zich het eerst hadden aangepast...” enz. De opleving begon in 1937 niet „alweer opnieuw”, maar eerst heel laat, namelijk pas in 1937, of, als men wil, in het najaar van 1936. En Nederlands-Indië heeft zich, in weerwil van de energiek doorgevoerde bezuinigingen en loonsverlagingen, niet kunnen aanpassen zonder devaluatie. Dit was juist het merkwaardige voor een zo bij uitstek voor aanpassing door loonsverlagingen geschikt land als Indië. De heer Saunders is echter geheel in zijn recht, als hij hiervan geen verwijt zou willen maken aan het adres van de Indische Regering.

Een tweede voorbeeld van bepaald zeer ongelukkige formulering is te vinden op blz. 21, waar de schrijver zegt: „Vrijheid en rechtszekerheid mochten dan al prachtige goederen zijn voor het individu in Eurōpa, voor den Javaan hadden ze geen enkele waarde of betekenis”. (!) Geloof de heer S. werkelijk, dat het Saidjah's vader niets kon schelen, dat hem zijn buffels werden afgenomen? Geloof hij werkelijk, dat de Javaan zo'n allerzonderlingst wezen is, dat hij er onverschillig voor zou zijn, of zijn akkerbezit wordt beschermd, en of hij vrij gelaten wordt of niet, om zijn leven te leiden naar eigen voorkeur en opvatting, zijn tijd en arbeidskracht te gebruiken zoals hij wil?

Zo zijn er meer ongelukkige en onjuiste uitlatingen, die meestal het gevolg zijn van de wens, een gunstig oordeel over de gehele linie te funderen. Dit neemt niet weg, dat de brochure als populair geschriftje, vooral als tegenwicht tegen eenzijdig-ongunstige oordelen, zijn waarde heeft. G.

Inleiding tot het arbeidsrecht, door Dr. F. J. H. M. van der Ven, Lector aan de Katholieke Economische Hoogeschool. (Tilburg 1941; Drukkerij Henri Bergmans N.V. Prijs f 2.90, 132 blz.).

De bedoeling van het hier aangeboden geschrift is geen andere dan een leidraad te verschaffen aan hen, die zich op eenigerlei wijze willen gaan bezig houden met de zelfstandige bestudeering van het arbeidsrecht. Na eenige inleidende opmerkingen over het object van het arbeidsrecht, dat volgens hem is: het complex van rechtsverhoudingen, die ontstaan in nauwen samenhang met het sociaal-economisch verschijnsel arbeid, behandelt schr. in de eerste plaats de bronnen, waarin dit recht is te vinden. Vervolgens is een hoofdstuk gewijd aan de voornaamste bron: de Wet, waarna wordt getracht het arbeidsrecht schematisch in te deelen. Een korte behandeling van de plaats van het arbeidsrecht in het rechtsgeheel besluit het geschrift.

A. H. E.

Nieuw arbeidsrecht; aantekeningen en verklaringen voor de practijk, door Mr. W. C. L. van der Grinten. (Alphen a. d. Rijn; N. Samson N.V. 1941. Prijs f 1.80, 120 blz.).

Dit werkje is uitgegeven ten dienste van het bedrijfsleven. Voor allen, die met arbeidsverhoudingen te maken hebben, is kennis van de vele nieuwe verordeningen en besluiten op het terrein van het arbeidsrecht onontbeerlijk. Schr. tracht aan de hand van gevallen uit de practijk zooveel mogelijk de praktische moeilijkheden te bespreken, die zich naar aanleiding van deze verordeningen voordoen. Voorzover de rechter zich over de verschillende hierbij gerezen vragen reeds heeft uitgesproken, is dit steeds vermeld.

A. H. E.

OVERHEIDSMAATREGELEN OP ECONOMISCH GEBIED.

HANDEL EN NIJVERHEID.

Benzine. Nadere bepalingen inzake den handel in en het verbruik van „speciale benzine”. (E.V. 7/11/41, pag. 1668; Stct. No. 212).

Defensieschadezaken. Regeling van de afwikkeling van schadeloosstellingen voor zgn. defensieschaden (inkwartiering, inundatie, vordering van schepen, enz.). (E.V. 14/11/41, pag. 1705; V.B. No. 46).

Kantoor machines. Nadere regeling met betrekking tot den handel in kantoor machines. (E.V. 7/11/41, pag. 1669; Stct. No. 211).

Metalen. Nadere regeling inzake aangifte van bepaalde voorraden ijzer en staal en de beschikking over deze voorraden.

Het verbruik van zink voor het vervaardigen van zinklegeringen is, behoudens vergunning van den Directeur van het Rijksbureau voor non-ferrometalen, verboden. (E.V. 14/11/41, pag. 1708; Stct. Nos. 218A en 220).

Nicotine en -producten. Nadere regeling van den handel in nicotine en nicotineproducten; deze is na 1 November 1941 slechts toegestaan met schriftelijke vergunning van het Rijksbureau voor Chemische Producten. (E.V. 7/11/41, pag. 1666; Stct. No. 94).

Organisatie bedrijfsleven. De tot de hoofdgroep „Industrie” behorende bedrijfs- en vakgroepen kunnen, in gevolge beschikking van den Secretaris-Generaal van het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, op het haar toegewezen gebied van het bedrijfsleven uit vakoogpunt verordeningen maken. (E.V. 14/11/41, pag. 1704; Stct. No. 219).

Prijnsregelingen. Nadere prijsvoorschriften inzake kippen-, eenden- en ganzenveeren, hout, turf, non-ferrometalen, teenhout en griendproducten en calculatievoorschriften voor textielproducten. (E.V. 7/11/41, pag. 1667/68/69; Stct. Nos. 211, 212, 213 en 214).

Nadere prijsvoorschriften met betrekking tot de prijzen voor consumptiemelk in bepaalde gebieden en vaststelling van maximumprijzen voor oesters (E.V. 14/11/41, pag. 1708; Stct. Nos. 216 en 219).

Rechtspraak. Reorganisatie van de Crisis-Tuchtrechtspraak, o.m. met het doel om in voorkomende gevallen een snellere afdoening te bevorderen. (E.V. 7/11/41, pag. 1663; Stct. No. 212).

Rijwielandustrie. Zonder vergunning van het Rijksbureau voor Verwerkende Industrieën is het thans verboden ijzer en staal te verwerken voor de vervaardiging van rijwielen (alle soorten) en rijwielonderdeelen. (E.V. 14/11/41, pag. 1706; Stct. No. 218A).

Uitvoer. Nadere regeling met betrekking tot de uitvoer van bestaande uitvoerverboden voor een groot aantal goederen, voorzover deze naar Duitsland worden uitgevoerd.

(E.V. 7/11/41, pag. 1664; 14/11/41, pag. 1706; Stct. No. 215).

Uitvoering Ziekenfondsbesluit. Nadere regeling met betrekking tot de uitvoering van het Ziekenfondsbesluit. (E.V. 14/11/41, pag. 1706; Stct. No. 218).

Vaste brandstoffen. Nadere regeling inzake distribueering en aflevering van vaste brandstoffen. (E.V. 7/11/41, pag. 1667).

Vervoerverbod goederen. Afgekondigd zijn een aantal wijzigingen van bestaande distributie-beschikkingen, waarbij vervoerverboden worden ingesteld; tevens worden algemeene dispensaties verleend van deze en reeds vroeger ingestelde vervoerverboden. Voor wat betreft een aantal goederen worden deze dispensaties bij afzonderlijke beschikking weer ingetrokken, voorzover deze goederen kennelijk worden vervoerd, teneinde uit het vrije verkeer hier te lande te worden uitgevoerd, behoudens wanneer ten opzichte van de betrokken goederen alle douaneformaliteiten zijn vervuld. (E.V. 14/11/41, pag. 1704; 21/11/41, pag. 1742; Stct. Nos. 218A en 222).

LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING.

Aardappelen. Verplichte voorraadaangifte door aardappeltelers voorzover zij een oppervlakte van meer dan 5 are kley of 10 are andere grond met aardappelen hebben bebouwd en de hoeveelheden niet bestemd zijn voor levering aan aardappelmeelfabrieken. (E.V. 14/11/41, pag. 1707; No. 218).

Nadere regeling van de organisatie van den aardappelhandel.

Regeling van den handel in voor menselijke consumptie geschikt verklaarde fabrieksaardappelen. (E.V. 21/11/41, pag. 1744; Stct. No. 222).

Koolzaad. In het algemeen is het afmaaien van onrijp koolzaad verboden. (E. V. 21/11/41, pag. 1744).

Pachten. Regeling inzake de mogelijkheid van verlenging met een termijn van twee jaar van vóór 29 October 1941 nietig verklaarde pachtovereenkomsten. (E.V. 7/11/41, pag. 1663; Stct. No. 211).

Scheuren van grasland. Indien de noodige middelen of bekwaamheden ontbreken kan het scheuren van grasland verricht worden door de Nederlandsche Heide-maatschappij. Verhooging van de scheurpremie tot resp. f 250 en f 150 per ha. (E.V. 14/11/41 pag. 1706/07).

Nadere regeling van den scheurplicht indien de vrijwillige opgave niet aan de gestelde doeleinden beantwoordt. (E. V. 21/11/41, pag. 1743; Stct. No. 223).

Slachtvee. Nadere regeling van de levering van en vergoeding voor varkens van een bepaalde gewichtsklasse (40—55 kg).

Nadere regeling van de inzameling van slachtafvallen. (E.V. 14/11/41, pag. 1705/07).

Verlenging van de verplichte rundveelevering tot 1 December 1942. Het aantal te leveren runderen zal na 1 December 1941 zoodanig worden gesteld, dat practisch geen verdere inkrimping van den melkveestapel zal behoeven plaats te vinden. In de eerste maanden na 1 December 1941, behalve de reeds gecontracteerde runderen ingevolge de verplichte levering tot 1 December 1941, geen dieren verplicht moeten worden geleverd. (E. V. 21/11/41, pag. 1745).

Veevoeder. In verband met de thans in zwang zijnde gewoonte om bij den oogst van suikerbieten abnormaal groote bietenkoppen af te snijden is hiervoor een vervoer-, afleverings- en droogverbod — behoudens vergunning van de P.I.C.A. — ingesteld.

Regeling inzake het voorhanden hebben van maal- en menginrichtingen voor het bereiden van mengvoeders. (E.V. 7/11/41, pag. 1666/67; Stct. No. 214).

Ten behoeve van het scheuren van grasland kan een extra toewijzing mengvoeder voor paarden worden verstrekt. (E. V. 21/11/41, pag. 1744).

Vervoerdersverbod warmoezerijgewassen. Het groentenvervoerderbesluit is thans van toepassing op warmoezerijgewassen, fruit, vroege aardappelen, koolrapen en pastinaken voorzoover geschikt voor menselijke consumptie en indien het vervoeren niet geschiedt door den teler in eigen bedrijf of geen ontheffing door de Groenten- en Fruitcentrale is verleend. (E.V. 14/11/'41, pag. 1707; Stct. No. 217).

Zaden. Regeling van de verplichte inlevering van fijne zaden (karwijzaad, geel mosterdzaad en maanzaad). (E. V. 21/11/'41, pag. 1743; Stct. No. 222).

GELD-, CREDIET- EN BANKWEZEN EN BELASTINGEN.

Bankwezen. Instelling van de Hoofdgroep Banken door de Organisatie-Commissie Bedrijfsleven. (E. V. 21/11/'41, pag. 1741; Stct. No. 223).

Omzetbelasting. Nadere bepaling inzake de heffing van de omzetbeasting met betrekking tot den handel in bloembollen. (E.V. 14/11/'41, pag. 1706).

Verbod uitgifte hulpgeld. Zonder vergunning van den Secretaris-Generaal van het Departement van Financien is het verboden zgn. hulpgeld (hieronder wordt verstaan alles wat bestemd of geschikt is in een min of meer beperkten kring van personen als betaalmiddel te worden gebezigd, in het bijzonder penningen, bonnen, betaal- en spaarzegels, e.d.) aan te maken, uit te geven, aan te nemen of door te geven.

Regeling van de intrekking van het in omloop zijnde hulpgeld. (E.V. 14/11/'41, pag. 1704; V.B. No. 46).

VERKEER.

Binnenscheepvaart. Afkondiging van het „Binnenscheepvaartbesluit 1941”, waarbij het in een vaartuig inladen, vervoeren of opslaan en lossen van goederen zonder vergunning der bevrachtingscommissarissen verboden is. De uitvoering van dit besluit is neergelegd in het „Binnenscheepvaartreglement 1941”. (E.V. 14/11/'41, pag. 1705; 21/11/'41, pag. 1743; Stct. No. 223; V.B. No. 64).

MAANDCIJFERS.

INDEXCIJFERS VAN NEDERLANDSCHE AANDELEN (Centraal Bureau voor de Statistiek).

(Men zie voor de wijze van berekening der indexcijfers het Maandschrift van het C.B.S. van Maart 1925, blz. 355 e.v. en 30 April 1937, blz. 605 e.v. De lijst der fondsen, uit welke notering de indexcijfers worden berekend, ligt ter inzage op het Centraal Bureau voor de Statistiek).

De tusschen haakjes geplaatste cijfers geven het aantal fondsen aan, waaruit het indexcijfer berekend is.

1930 = 100	Productie- middelen industrieën (29)	Consumptie- goederen industrieën (22)	Nijverheid (51)	Banken (6)	Scheepvaart- onder- nemingen (6)	Petroleum (1)	Internationale fondsen ¹⁾ (5)	Suiker (5)	Rubber (7)	Tabak (4)	Thee (5)	Indische onder- nemingen ²⁾ (29)	Algemeen index- cijfer ³⁾ (100)	Amerik. fondsen (15)
1930	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1931	72	76	74	86	55	57	51	63	51	68	65	66	70	59
1923	44	55	49	64	30	37	32	36	29	39	46	41	46	39
1933	51	59	54	72	26	44	34	35	45	38	59	49	52	36
1934	50	66	57	68	21	42	34	28	73	41	69	58	55	34
1935	46	67	55	75	21	47	38	34	80	48	65	60	55	37
1936	52	76	64	80	38	79	44	42	109	70	73	79	66	62
1937	85	108	95	103	113	108	70	64	209	92	107	120	104	76
1938	84	105	93	99	98	90	57	56	145	81	94	98	96	54
1939	86	100	92	80	94	79	45	63	132	53	84	86	90	56
Jan. '40	80.4	92.7	85.7	65.4	106.6	69.8	38.2	67.3	141.7	46.6	80.2	86.0	85.4	54.3
Febr. „	81.0	92.6	86.0	65.1	106.3	66.3	36.4	64.9	135.3	48.1	79.2	83.6	84.7	52.5
Mrt. „	82.0	96.7	88.3	64.1	110.1	64.2	35.9	64.3	132.0	46.7	78.0	82.3	85.7	52.6
April „	82.3	94.5	87.6	63.8	111.1	58.8	34.7	61.8	126.2	47.5	72.6	77.7	83.9	53.5
Sept. „ ⁴⁾	99.3	111.6	104.6	68.4	110.8	60.4	50.3	61.2	131.7	52.2	74.5	79.5	94.3	56.1
Oct. „	109.6	123.6	115.6	80.2	117.5	63.9	63.1	64.1	144.0	55.1	82.3	85.8	104.1	57.
Nov. „	113.1	130.6	120.7	84.3	127.8	75.7	65.9	74.3	170.4	65.7	103.7	102.6	112.7	69.8
Dec. „	118.0	134.5	125.1	85.1	134.2	71.4	62.3	77.9	182.4	69.7	93.9	105.4	116.1	69.7
Jan. '41	126.2	139.2	131.8	85.9	134.1	70.8	61.8	77.6	186.2	70.6	93.4	106.4	120.0	69.7
Febr. „	120.8	133.4	126.2	84.1	125.3	62.0	56.7	69.6	169.9	64.9	89.4	97.6	113.4	63.4
Mrt. „	123.0	135.8	128.5	82.1	125.6	60.0	56.8	69.9	174.0	64.9	90.7	99.0	115.1	63.8
April „	134.3	151.7	141.8	87.1	133.7	70.6	68.8	78.9	189.3	75.3	100.7	109.5	126.5	57.1
Mei „	130.2	146.2	137.1	88.3	128.6	64.7	67.6	74.5	181.3	72.4	100.1	105.2	121.6	—
Juni „	127.1	141.1	133.1	85.5	124.8	—	66.9	68.1	169.4	70.4	97.3	99.0	117.1	—
Juli „	136.9	150.2	142.8	87.7	133.7	65.8	74.8	72.5	186.2	76.0	99.1	106.4	125.6	—
Aug. „	147.0	160.3	152.7	92.2	144.9	71.2	79.2	75.4	195.2	77.9	100.2	110.9	133.6	—
Sept. „	154.1	170.7	161.3	96.3	156.3	84.1	89.1	81.4	218.2	85.2	106.0	122.1	143.0	—
Oct. „	150.2	166.8	157.4	96.3	154.7	84.1	84.5	82.0	218.2	85.1	112.0	123.5	141.1	—
Nov. „	161.4	176.6	167.9	99.6	161.9	89.5	90.3	85.3	229.5	89.3	121.2	130.4	149.9	—

1) Fondsen, die zowel internationaal verhandelbaar zijn, als geacht kunnen worden sterk den invloed van den buitenlandschen conjunctureelen toestand te ondervinden.

Hieronder is ook het petroleumaandeel uit de voorafgaande kolom opgenomen.

2) Hieronder zijn begrepen de aandelen uit de 4 voorafgaande kolommen.

3) Aandeelen van Nederlandsche en Nederlandsch-Indische ondernemingen, waaronder 3 fondsen, die niet in de voorafgaande kolommen zijn opgenomen.

4) Over de maanden Mei t/m. Augustus '40 werden geen indexcijfers berekend.

STATISTIEKEN.

ZILVERPRIJS.

GOUDPRIJS.

Londen ¹⁾		N. York ²⁾		A'dam ³⁾		Londen ⁴⁾	
25 Nov. 1941..	23 1/2	—	25 Nov. 1941..	2125	168/—	—	—
26 „ 1941..	23 1/2	—	26 „ 1941..	2125	168/—	—	—
27 „ 1941..	23 1/2	—	27 „ 1941..	2125	168/—	—	—
28 „ 1941..	23 1/2	—	28 „ 1941..	2125	168/—	—	—
29 „ 1941..	23 1/2	—	29 „ 1941..	2125	168/—	—	—
1 Dec. 1941..	23 1/2	—	1 Dec. 1941..	2125	168/—	—	—
2 Dec. 1940..	—	34 3/4	2 Dec. 1940..	2125	168/—	—	—
23 Aug. 1939..	18 1/16	37 3/4	23 Aug. 1939..	2110	148/6 1/2	—	—

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

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en landen	Not. eenh.	24—29 Nov. '41		29 Nov. 1941		17—22 Nov. '41		22 Nov. 1941	
		Laagste	Hoogste	Laagste	Hoogste	Laagste	Hoogste	Laagste	Hoogste
Officieel:									
New York	\$ p. £	4.02 1/2	4.03 1/2	4.03	4.02 1/2	4.03 1/2	4.03	4.03	4.03
Parijs	Fr. p. £	—	—	—	—	—	—	—	—
Stockholm	Kr. p. £	16.85	16.95	16.90	16.85	16.95	16.90	16.90	16.90
Montreal	\$ p. £	4.43	4.47	4.45	4.43	4.47	4.45	4.45	4.45
Buenos Aires	Pes. p. £	16.95 1/2	17.13	17.04 1/2	16.95 1/2	17.13	17.04 1/2	17.04 1/2	17.04 1/2
Niet-Officieel:									
Alexandrië	P. p. £	97.50	97.50	97.50	97.50	97.50	97.50	97.50	97.50
Athene	Dr. p. £	—	—	—	—	—	—	—	—
Bangkok	Sh. p. £	—	—	—	—	—	—	—	—
Bombay	d. p. r.	17.96	17.96	17.96	17.96	17.96	17.96	17.96	17.96
Budapest	d. p. £	—	—	—	—	—	—	—	—
Hongkong	P. p. £	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—	15.—
Istanbul	T£ p. £	—	—	—	—	—	—	—	—
Kobe	d. p. yen	—	—	—	—	—	—	—	—
Lissabon	Escu. p. £	99.80	100.20	100.—	99.80	100.20	100.—	100.—	100.—
Madrid	Pt. p. £	40.50	40.50	40.50	40.50	40.50	40.50	40.50	40.50
Montevideo	d. p. p.	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio de Janeiro	d. p. mil.	—	—	—	—	—	—	—	—
Sjanghai	d. p. \$	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03	3.03
Singapore	d. p. \$	28.16	28.16	28.16	28.16	28.16	28.16	28.16	28.16

KOERSEN TE NEW-YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ per 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. f 100)
2 Dec. 1941	4.04	2.29	—	—
3 „ 1941	4.04	2.29	—	—
4 „ 1941	4.04	2.29	—	—
5 „ 1941	4.04	2.29	—	—
6 „ 1941	4.04	2.29	—	—
8 „ 1941	4.04	2.29	—	—
9 Dec. 1940	4.03 3/4	—	40.05	—
Muntpariteit	4.86	3.90 3/4	23.81 1/4	40 3/4

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen	22 Nov. 1941	29 Nov. 1941
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Nederlandsche Bank	f 15.494.725,01	f —
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	„ 193.504,50	„ 43.843,81
Voorschotten op ultimo Oct. 1941 aan de gemeenten verstrekt op aan haar uit te keeren hoofdsom der pers. bel., aand. in de hoofdsom der grondbel. en der gem.fondsbel., alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting	„ —	„ —
Voorschotten aan Ned.-Indië ¹⁾ Idem voor Suriname ¹⁾ Idem aan Curaçao ¹⁾	„ 187.826.275,94 „ 7.323.872,74 „ 355.937,28	„ 165.051.275,94 „ 7.383.872,74 „ 355.937,28
Kasvord. wegens creditverstreking a. h. buitenland	„ 57.746.027,06	„ 57.695.234,87
Daggeldleeningen tegen onderpand	„ 6.000.000,—	„ —
Saldo der postrek. van Rijks-comptabelen	„ 85.310.867,93	„ 87.162.601,32
Vordering op het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	„ —	„ —
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen ¹⁾	„ 56.276.522,92	„ 66.123.897,63
Verplichtingen		
Voorschot door de Ned. Bank ingevolge art. 16 van haar octroof verstrekt	f —	f 5.377.639,24
Voorschot door de Ned. Bank in reken.-cour. verstrekt	„ —	„ —
Schuld aan de Bank voor Ned. Gemeenten	„ —	„ —
Schatkistbiljetten in omloop	„ 110.149.000,—	„ 110.149.000,—
Schatkistpromessen in omloop	„ 1484.700.000,—	„ 1489.600.000,—
Daggeldleeningen	„ —	„ —
Zilverbons in omloop	„ 105.839.855,50	„ 108.125.870,—
Schuld op ultimo October 1941 aan de gemeenten weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers.bel., aand. i. d. hoofds. grondb. e. d. gem. fondsbel. d. alsm. op. op die bel. en op de vermogensbelasting	„ 1.167.260,08	„ 1.167.260,08
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	„ 1.454.072,57	„ 1.494.086,04
Id. aan het Staatsbedr. der P. T. en T. ¹⁾	„ 162.094.676,47	„ 169.061.042,54
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹⁾	„ 23.137.548,15	„ 18.138.359,44
Id. aan div. instellingen ¹⁾	„ 343.377.054,52	„ 342.236.788,72

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

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 8 December 1941.

Activa.		
Binnenl. Wissels, (Hfdbank. f	—	
Promessen, enz. (Bijbank „	—	
(Agentsch. „	115.099	
Papier op het Buitenland	f 853.499.544	f 115.099
Af: Verkocht maar voor de bank nog niet afgeloopt	—	
Beleeningen incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand	f 137.746.498 ¹⁾	853.499.544
(Bijbank. „	3.936.002	
(Agentsch. „	19.485.975	
	f 161.168.475	
Op Effecten enz.	f 110.789.437 ¹⁾	
Op goederen en Ceelen	„ 379.037	161.168.475 ¹⁾
Voorschotten aan het Rijk	„ —	
Munt en muntmateriaal: Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 1.025.662.144	
Zilveren munt, enz.	„ 7.863.136	1.033.525.280
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	„ 53.430.263	
Gebouwen en meubelen der Bank	„ 4.000.000	
Diverse rekeningen	„ 150.831.369	
	f 2.256.570.030	
Passiva.		
Kapitaal	f 20.000.000	
Reservefonds	„ 5.368.354	
Bijzondere reserves	„ 16.583.835	
Pensioenfonds	„ 14.764.369	
Bankbiljetten in omloop	„ 2.039.579.265	
Bankassigtiën in omloop	„ 132.221	
Rek.-Courant } Van het Rijk f 5.242.041		
saldo's } Van anderen „ 156.728.278		161.970.319
Diverse rekeningen	„ 5.171.667	
	f 2.256.570.030	
Beschikbaar metaalsaldo	f 157.691.586	
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de bank gerechtigd is	„ 394.228.960	
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de bank ondergebracht	„ —	
¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)	„ 55.341.825	

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Gouden munt en muntmateriaal	Circulatie	Andere opeisch. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
8 Dec. '41	1.025.662	2.035.579	162.103	157.692	47+
1 „ '41	1.025.412	2.039.541	160.169	156.631	47±
24 Nov. '41	1.025.054	1.988.332	164.185	175.163	48
6 Mei '40	1.160.282	1.158.613	255.183	607.042	83
Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-prom. rechtstr.	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Divn. reke. (act.)
8 Dec. '41	115	—	161.168	853.500	150.831
1 „ '41	91	—	178.984	822.138	166.684
24 Nov. '41	1.494	800.488	165.350	800.488	153.395
6 Mei '40	9.853	—	217.756	750	20.648

¹⁾ Per 1 April 1940 herwaardeering van den goudvoorraad op basis van een depreciatie-percentage van 18 pct.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud en deviezen	Renten-bank-scheine	Andere wissels, chèques en schalkistpapier	Beleeningen	
29 Nov. 1941	77,2	276,4	18.898,8	24,0	
22 „ 1941	77,5	301,0	17.668,7	15,3	
15 „ 1941	77,1	281,2	17.836,5	18,1	
23 Aug. 1939	77,0	27,2	8.140,0	22,2	
Data	Effec-ten	Diverse Activa	Circulatie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
29 Nov. '41	58,3	2.011,4	17.792,9	2.493,2	630,6
22 „ '41	55,3	1.916,9	16.645,2	2.398,9	583,5
15 „ '41	19,5	2.024,8	16.914,4	2.401,8	571,5
23 Aug. '39	982,6	1.380,5	8.709,8	1.195,4	454,8

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

Data	Goud, specie, deviezen en Reichskredit-kassen	Credit a. h. particuliere bedrijfsleven	Credit aan Staat en openbare lichamen	Overheids-fondsen	Circulatie	Postcheque-ambt	Rekening-Courant
27 Nov. '41	33.664	720	17.083	2.371	47.183	3.683	2.342
20 „ '41	33.204	711	17.206	2.322	46.935	3.665	2.166
13 „ '41	33.097	757	16.937	2.261	46.753	3.602	2.026
6 „ '41	32.949	685	16.824	2.202	46.564	3.632	1.792
29 Oct. '41	32.905	630	16.895	2.143	45.982	3.675	2.243
8 Mei '40	23.606	5.394	695	1.480	29.806	—	909

Alfabetische Index Overheidsmaatregelen op Economisch gebied

(Zie voor den alfabetischen index Overheidsmaatregelen in 1940 het Jaarregister 1940, laatste bladzijde.)

Aardappelen (1304) 57, ('14) 216, ('19) 287, ('20) 299, ('23) 345, ('28) 411, ('30) 436, ('35) 497, ('38) 535, ('39) 548, ('40) 560, ('42) 585, ('46) 635, ('51) 704	('35) 497, ('42) 585, ('43) 559, ('45) 623	Schoenen.. (1308) 128, ('16) 249, ('20) 299
Aardolieproducten (zie ook Brandstoffen, Motor) (1302) 31, ('14) 215, ('19) 287, ('20) 299, ('22) 328, ('23) 345	Hotels, restaurants enz. (1308) 128, ('16) 248, ('39) 549, ('40) 560, ('46) 634	Schuldbrieven aan toonder (1314) 216
Afval (1304) 56, ('06) 92, ('11) 174, ('13) 205, ('14) 215, ('16) 248, ('19) 287, ('21) 311, ('23) 345, ('27) 398, ('32) 461, ('38) 535, ('40) 559/61, ('42) 585	Hout (1304) 56, ('11) 173, ('14) 215, ('19) 287, ('24) 357, ('28) 410, ('38) 535, ('40) 560, ('41) 53, ('42) 585, ('43) 599, ('48) 661	Schuldaren Bescherming (1306) 92
Alcoholhoudende dranken (1307) 109, ('08) 128, ('12) 191, ('19) 287, ('28) 411, ('38) 535, ('40) 560, ('41) 599, ('44) 611	Hulpgeld (1351) 705	Slachtvee (1304) 56, ('07) 108, ('11) 174/75, ('12) 190, ('14) 216, ('22) 328, ('23) 345, ('25) 372, ('30) 436, ('32) 461, ('35) 497, ('39) 549, ('42) 585, ('43) 599, ('46) 635, ('48) 661, ('51) 704
Arbeid (1303) 46, ('06) 92, ('08) 128, ('09) 147, ('11) 173, ('13) 205, ('16) 248, ('21) 311, ('29) 423, ('30) 436, ('40) 559/61, ('41) 573, ('46) 634	Huurprijzen (1303) 46, ('21) 311	Specerijen .. (1304) 56, ('06) 92, ('12) 189, ('16) 249
Bak .. (1314) 216, ('28) 410, ('38) 535, ('43) 599, ('44) 611	Hypotheekwezen (1304) 57	Spertijden (1316) 249, ('40) 560
Banken (1351) 705	Inkomstenbelasting (1327) 398, ('40) 561	Stengroeven (1311) 173, ('24) 357
Belasting (1304) 57, ('05) 75/76, ('07) 108/09, ('12) 191, ('14) 216, ('17) 263, ('25) 372, ('28) 411, ('40) 561, ('43) 599	Invoerrechten (1304) 56, ('05) 74/75, ('08) 128, ('14) 215	Stroo (1307) 107, ('14) 216, ('30) 436, ('32) 461, ('35) 497, ('40) 561, ('42) 585, ('46) 635
Betalingsverkeer m. h. buitenland (1305) 75, ('07) 108, ('34) 485, ('39) 549, ('45) 623, ('48) 661	IJzer en staal (1304) 56, ('07) 107, ('08) 128, ('09) 147, ('13) 205, ('18) 273, ('22) 328, ('23) 345, ('24) 357, ('28) 411, ('32) 461, ('35) 496, ('40) 560, ('42) 585, ('46) 634, ('51) 704	Suikerindustrie (1322) 328
Bindtouw .. (1314) 216, ('23) 345, ('35) 497, ('39) 548	Jachtwezen (1324) 357	Surrogaten (1306) 92, ('14) 216, ('15) 233, ('30) 436
Binnenvaart (1316) 249, ('18) 273, ('25) 373, ('35) 497, ('39) 549, ('40) 560, ('51) 705	Joodsch vermogen (1339) 549, ('40) 560	Tabaksproducten (1304) 56, ('14) 216, ('16) 249, ('17) 262, ('19) 287, ('25) 372, ('32) 461, ('51) 704
Bloembollen (1303) 46, ('38) 535, ('42) 585	Jute (1305) 74, ('11) 173	Textiel (1304) 56, ('06) 93, ('19) 189, ('13) 205, ('14) 215/16, ('20) 299, ('44) 611
Boomkweekerij (1305) 75, ('15) 233, ('24) 357, ('40) 560, ('46) 635	Kaas (1305) 75, ('06) 93, ('12) 191, ('42) 585, ('43) 599, ('48) 661	Thee (1308) 128, ('14) 216
Boschbouw (1311) 174, ('24) 357, ('44) 611	Kantoomachines (1351) 704	Tuinbouw (1302) 30/31, ('05) 75, ('06) 92, ('11) 174/75, ('12) 189/90, ('14) 216, ('16) 249, ('18) 273, ('19) 287, ('20) 299, ('23) 345, ('30) 436, ('39) 549, ('43) 599, ('45) 623, ('46) 635, ('48) 616, ('51) 705
Boter (1303) 46, ('04) 57, ('06) 92/93, ('14) 216, ('16) 249, ('18) 273, ('30) 436	Keramische Industrie (1307) 107, ('13) 205, ('45) 623	Turf (1311) 174, ('16) 249, ('35) 496, ('38) 535, ('43) 599
Bouwmaterialen (1303) 46, ('05) 74, ('07) 107, ('12) 189, ('14) 215, ('16) 249, ('24) 357, ('38) 535, ('40) 551, ('44) 611	Klommen (1312) 189	Varkens .. (1304) 57, ('06) 93, ('12) 190, ('16) 249, ('23) 345, ('25) 372, ('40) 561
Brandbluschapparaten (1346) 634	Koffie (1306) 92, ('08) 129, ('14) 216, ('15) 233	Veevoeder .. (1304) 53, ('17) 262, ('21) 311, ('24) 357, ('38) 535, ('39) 549, ('42) 585, ('45) 623, ('46) 635, ('48) 661, ('51) 704
Brandstoffen, Motor- .. (1302) 31, ('03) 46, ('05) 74/75, ('07) 107, ('08) 127, ('09) 147, ('16) 249, ('25) 372, ('40) 560, ('43) 599, ('46) 635, ('51) 704	Kunstmest (1312) 189/91, ('18) 273, ('28) 411	Vereeningscertificaten (1305) 77
Brandstoffen, Vaste .. (1304) 56, ('12) 189, ('13) 205, ('40) 560	Kunstzijde (1311) 173, ('40) 560	Verf (1312) 184, ('19) 287, ('21) 311, ('23) 345, ('28) 410, ('38) 535
Buitenlandsche handel (1311) 173, ('12) 189, ('14) 215, ('15) 233, ('38) 535, ('44) 611, ('51) 704	Kurk (1324) 357, ('28) 410	Vermogensbelasting .. (1314) 219, ('40) 561
Cacao (1314) 216, ('17) 262, ('35) 497	Landbouw .. (1302) 31, ('04) 57, ('05) 75, ('08) 92/93, ('07) 107/08, ('11) 175, ('12) 189, ('14) 216, ('17) 262, ('18) 273, ('19) 287, ('20) 299, ('22) 328, ('23) 345, ('24) 357, ('25) 372, ('28) 411, ('30) 436, ('32) 461, ('35) 496/497, ('38) 535, ('39) 549, ('40) 560, ('42) 585, ('45) 623, ('46) 635, ('48) 661, ('51) 704	Vervoerswezen (1305) 75, ('06) 93, ('07) 109, ('09) 147, ('11) 173, ('19) 287, ('20) 299, ('25) 372, ('28) 411, ('30) 436/37, ('43) 599, ('44) 611, ('45) 623, ('48) 661, ('51) 704/05
Carbolineum (1311) 174	Landbouwgrond (1302) 31, ('09) 147, ('22) 328, ('28) 411, ('40) 560, ('43) 599	Verwarmingsbedrijf (Centraal) .. (1329) 423
Carton (1321) 311, ('34) 485	Lederindustrie (1314) 215, ('22) 328, ('39) 548	Verwerkende Industrieën (1303) 46, ('07) 107, ('13) 205, ('14) 215, ('16) 248/49, ('28) 410, ('40) 560, ('44) 611
Chemische producten (1307) 107, ('24) 357, ('25) 372, ('28) 410, ('51) 704	Linoleum .. (1303) 46, ('14) 215, ('16) 248	Verzekering (1304) 57, ('25) 372, ('46) 634
Cichorei (1306) 94, ('45) 623	Liquidatiebesluit (1340) 561, ('45) 623	Vezeis (1311) 173
Commissarissenbelasting (1325) 373	Loonstoffen (1319) 287	Vrijdankelijk vermogen (1335) 497, ('38) 535, ('41) 573
Conserven (1323) 345	Loonbelasting (1304) 57, ('07) 108, ('12) 191, ('35) 497	Visscherij (1316) 249, ('18) 273, ('20) 299, ('23) 345, ('30) 436, ('40) 560/61, ('42) 585
Crisisinvoerwet (1305) 74	Margarine .. (1306) 92, ('14) 216, ('30) 436, ('35) 496	Vlas (1311) 175, ('12) 190, ('13) 205
Crisisproducten (1302) 30, ('03) 46, ('04) 57, ('05) 74	Melk en -producten (1307) 107/08, ('12) 190, ('17) 262, ('19) 287, ('23) 345, ('35) 497, ('38) 535, ('39) 549, ('40) 560, ('44) 611	Vleesch (1304) 57, ('05) 75, ('07) 108, ('08) 128, ('12) 190, ('14) 216, ('42) 585, ('46) 635
Cyclostyle (1334) 485	Metalen (non-ferro) .. (1304) 56, ('09) 147, ('11) 173, ('12) 189, ('18) 273, ('19) 287, ('25) 372, ('28) 410, ('29) 423, ('30) 436, ('32) 461, ('35) 496, ('40) 560, ('42) 585, ('44) 611, ('48) 661, ('51) 704	Voedselvoorziening .. (1305) 75, ('12) 190, ('14) 216, ('17) 262, ('24) 357, ('39) 549, ('40) 560, ('42) 585, ('45) 623, ('46) 634/35, ('48) 661
Deviezenverkeer (1304) 57, ('07) 109, ('12) 191, ('14) 216, ('16) 249, ('17) 263, ('18) 273, ('25) 372, ('28) 411, ('30) 436, ('40) 561, ('41) 573, ('45) 623	Motorrijtuigenbelasting (1304) 57, ('25) 372, ('28) 410, ('30) 436, ('32) 461, ('35) 497	Vogelzaad (1330) 436
Diamant (1328) 410, ('41) 573	Muntwezen (1324) 357, ('25) 372	Volkstuinen (1346) 635
Distributiebescheiden (1306) 93, ('40) 551	Oesters (1340) 561, ('46) 635	Waardevermeerderingsbelasting .. (1304) 57, ('05) 76
Dividend (1330) 436, ('40) 561	Oliën en vetten (1304) 56/57, ('05) 75, ('06) 93, ('09) 147, ('14) 215/16, ('16) 249, ('19) 287, ('23) 345, ('30) 436, ('32) 461, ('35) 496, ('40) 561	Wederopbouw (1305) 74, ('07) 107, ('11) 174, ('16) 249, ('19) 287
Effecten .. (1312) 191, ('28) 411, ('30) 436, ('39) 549, ('40) 561, ('48) 661	Omzetbelasting (1305) 75, ('12) 191, ('14) 216, ('16) 249, ('18) 273, ('20) 299, ('22) 328, ('24) 357, ('25) 373, ('28) 411, ('30) 437, ('34) 485, ('35) 496, ('39) 549, ('40) 561, ('41) 573, ('43) 599, ('45) 623, ('51) 705	Wild (1304) 57, ('05) 74
Eieren (1306) 92, ('08) 129, ('14) 216, ('19) 287, ('28) 411	Ondernemersovereenkomsten .. (1302) 31, ('45) 623	Winstbelasting (1304) 58, ('40) 561
Electrotechniek (1312) 189, ('13) 205, ('14) 215, ('18) 273, ('39) 548, ('45) 623	Oorlogsschade (1302) 31, ('08) 128, ('11) 173/74, ('19) 287, ('42) 585, ('51) 704	Woningbouw (1340) 560
Fotografisch bedrijf (1311) 173	Openbare nutsbedrijven (1316) 249	Wol (1322) 328, ('30) 436, ('38) 535
Gas en Electriciteit .. (1304) 57, ('08) 129	Organisatie bedrijfsleven (1305) 74, ('11) 173, ('14) 215, ('15) 233, ('24) 357, ('40) 561, ('43) 599, ('44) 611, ('45) 623, ('51) 704/05	Zaden .. (1314) 216, ('17) 262, ('18) 273, ('19) 287, ('22) 328, ('35) 497, ('40) 561, ('44) 611, ('51) 704/05
Gasgeneratoren (1303) 46, ('05) 74, ('08) 127, ('09) 147, ('11) 173, ('16) 249, ('19) 287, ('25) 372, ('40) 560	Paarden .. (1302) 31, ('06) 93, ('11) 175, ('14) 216, ('21) 311, ('35) 497, ('38) 535, ('40) 561, ('48) 661	Zakken .. (1304) 56, ('09) 147, ('11) 174
Geblokkeerde Markenbelasting .. (1340) 561, ('43) 599	Pachten .. (1314) 216, ('17) 262, ('25) 372, ('39) 549, ('40) 560, ('45) 623, ('51) 704	Zeep (1305) 75, ('07) 108, ('08) 129, ('34) 485
Goederen voor Duitse instanties (1302) 31, ('06) 93, ('07) 109, ('08) 129, ('14) 216, ('15) 233, ('38) 535, ('45) 623, ('48) 661	Papier (1302) 31, ('13) 205, ('16) 249, ('21) 311, ('25) 372, ('27) 398, ('34) 485, ('38) 535, ('45) 623, ('46) 634, ('48) 661	Ziekentfondsen (1346) 634, ('51) 704
Goederenbeurzen (1311) 173	Pelsterijen (1318) 273	Zilver (1334) 485, ('39) 548
Goederenverkeer m. h. buitenland (1302) 31, ('07) 109, ('19) 287, ('22) 328, ('23) 345, ('28) 411, ('34) 485, ('35) 497, ('40) 561, ('43) 599, ('48) 661	Pensionbedrijf (1329) 423, ('40) 560	Zoutindustrie (1302) 31, ('17) 263
Goud (1334) 485, ('39) 548	Pluimveehouderij .. (1312) 190, ('17) 262, ('28) 411, ('39) 549, ('43) 599, ('44) 611	Zuidvruchten (1330) 436, ('35) 496
Grafische Industrie .. (1303) 46, ('05) 74, ('13) 205, ('35) 496	Prijzeregeling (1302) 31, ('03) 46, ('04) 56/57, ('05) 75, ('06) 92, ('07) 107/08, ('08) 128, ('11) 173/74/75, ('12) 189, ('13) 205, ('14) 215/16, ('16) 248/49, ('18) 273, ('19) 287, ('20) 299, ('21) 311, ('23) 345, ('25) 372, ('28) 410, ('30) 436, ('32) 461, ('35) 496, ('38) 535, ('40) 560, ('41) 573, ('42) 585, ('44) 611, ('45) 623, ('46) 634, ('51) 704	Zuivelindustrie (1305) 75, ('25) 372, ('45) 623, ('46) 635, ('48) 661
Granen (1319) 287, ('38) 535, ('40) 560, ('42) 585, ('43) 599, ('45) 623	Radiohandel (1305) 74	Zwavel (1340) 560
Griendhout (1338) 535	Rechtspraak (1324) 357, ('40) 560, ('45) 623, ('51) 704	
Grit (1316) 248, ('48) 661	Riet (1338) 535	
Grondbelasting (1304) 57	Rubber .. (1335) 496, ('38) 535, ('41) 573	
Harsen e.d. (1325) 372	Rundvee (1304) 57, ('06) 93	
Honing (1338) 535	Rijwielen (1312) 190/91, ('16) 249, ('51) 704	
Hooi (1307) 107, ('14) 216, ('30) 436	Saffraan (1340) 560	
	Schape .. (1306) 33, ('11) 175, ('16) 249, ('42) 585	
	Scheepvaart (1311) 173, ('14) 215, ('16) 249, ('19) 287, ('44) 611	

Cijfers tusschen haakjes verwijzen naar nummer E.-S.B., tweede cijfers naar de bladzijde, waar het bericht voorkomt.

DE TWENTSCHE BANK N.V.

GEVESTIGD TE AMSTERDAM



Maandstaat op 30 November 1941

Kas, Kassiers en Daggeldleeningen	f	11.544.945,84
Nederlandsch Schatkistpapier	,,	238.352.888,58
Ander Overheidspapier	,,	6.987.294,04
Wissels	,,	163.979,91
Bankiers in Binnen- en Buitenland	,,	12.631.827,12
Effecten en Syndicaten	,,	5.975.437,78
Prolongatiën en Voorschotten tegen Effecten	,,	19.696.552,07
Debiteuren	,,	35.414.467,70
Deelnemingen — (incl. Voorschotten)	,,	1.552.863,22
Gebouwen	,,	4.000.000,—
Belegde Reserve voor Verleende Pensioenen	,,	1.615.395,70
Effecten van Aandeelhouders in Leendepot	,,	12.892.650,—
	f	<u>350.828.301,96</u>

Kapitaal	f	40.000.000,—
Reserve	,,	10.750.000,—
Deposito's op Termijn	,,	34.758.200,98
Crediteuren	,,	242.477.802,82
Overloopende Saldi en Andere Rekeningen	,,	8.334.252,46
Reserve voor Verleende Pensioenen	,,	1.615.395,70
Aandeelhouders voor Effecten in Leendepot	,,	12.892.650,—
	f	<u>350.828.301,96</u>