

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

29E JAARGANG

WOENSDAG 23 FEBRUARI 1944

No. 1444

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

J. F. ten Doesschate; P. Lieftinck (tijdel. afwezig);  
J. Tinbergen; H. M. H. A. van der Valk; F. de Vries;  
M. F. J. Cool (Redacteur-Secretaris).

H. W. Lambers — Adjunct-Secretaris.

Abonnementsprijs van het blad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20,85\* per jaar („Prijsvaststelling No. 052. IM. 312"). 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 blad gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties. Adreswijzigingen op te geven aan de administratie.

Administratie: Nieuwe Binnenweg 175a, Rotterdam (C.).  
Telefoon 38340. Giro 8408.

Aangeteekende stukken aan het Bijkantoor Museum-  
park, Rotterdam (C.).

Advertenties voorpagina f 0,28 per mm. Andere pagina's  
f 0,22 per mm. Plaatsing bij abonnement volgens tarief.

## INHOUD:

	Blz.
De tarieven voor het ongeregeld goederenvervoer per auto (I) door S. Blokland .....	100
Ondernemingsvormen; Rechtsonzekerheid bij de vennootschap onder firma en de commanditaire vennootschap door Mr. Dr. E. Tekenbroek .....	102
Aanteekeningen.	
De kolenvoorziening van Nederland .....	106
De 35ste publicatie van het Nederlandsch Economisch Instituut .....	107
Voortschrijdende industrialisatie in eenige Zuid-Amerikaansche Staten .....	107
De economische toestand van Spanje in 1943....	109
Overheidsmaatregelen op economisch gebied .....	111

## GELD- EN KAPITAALMARKT.

De toewijzingen van den Agent gaan in gestadig tempo voort, overeenkomstig de verwachtingen, die wij in onze laatste overzichten hebben uitgesproken op grond van den omvang van het in dit tijdsbestek tot verval gerakende schatkistpapier. Dit, gevoegd bij de nieuwe geldbehoefte, stelt het agentschap van het Departement van Financiën in staat omvangrijke posten af te geven, hetgeen overigens niet wegneemt, dat er nog steeds een achterstand van maanden is in het afwerken van de zgn. wachtlijst. Terwijl bovendien de spanning tusschen de vraag naar papier en het aanbod nauwelijks minder wordt. Want voorzoover het afgegeven papier dient tot vervanging van vervallend papier, verandert er niets aan de situatie en voorzoover het behoefte aan nieuw geld betreft, ontmoet die vraag ook een stijgend aanbod tegenover zich, deels als effect van de gestadige stijging van de buitenlandsche wisselportefeuille (op den voorlaatsten weekstaat beliep het accres van dezen post rond f 60 miljoen; op den jongsten wederom ruim f 60 miljoen), terwijl anderszijds ook de uitgaven van het Rijk weer ten deele hun weg vinden in de girale sfeer.

In de positie op de discontomarkt is dan ook in het geheel geen wijziging ingetreden, de enorme marge tusschen officieele afgifteprijzen en marktatieven blijft onveranderd gehandhaafd. En voorzoover andere sectoren van de geldmarkt betreft, kan worden geconstateerd, dat bijv. kasgeldleeningen aan gemeenten op rond 7/16 % zijn te krijgen, al is er dan langzamerhand op dit niveau eenige terughoudendheid bij verschillende geldgevers waar te nemen.

De obligatiemarkt gaf weer een wat vastere stemming te zien voor de leening 1938, die tot bijna 3/8 % boven de 3½ % leeningen steeg, terwijl er op dat peil nog goede vraag bestond. De 3½ % leeningen blijven voortdurend hangen tegen het paripeil, en wanneer de vraagpositie daartoe aanleiding geeft, is er veelal van speciale zijde tot omvangrijke bedragen aanbod aan de markt. Deze week was dat bijv. te constateeren in de 3½ % 1941. De omzetten in obligaties zijn overigens in de verslagweek niet bijzonder groot geweest, terwijl van een uitgesproken tendens, behoudens dan in den geschetsten zin voor de gestaffelde leening, geen sprake was.

Op de aandelenmarkt is weer eenige levendigheid gebracht door enkele emissies. De grootste betrof de uitgifte van f 2 miljoen aandelen Vereenigde Chemische Fabrieken, die overigens gekoppeld was aan een omwisseling van preferente aandelen in gewone, zoodat het per saldo uitgegeven bedrag belangrijk minder kan zijn dan de volle aangeboden f 2 miljoen. Hier heeft zich het uitzonderlijke voorgedaan, dat de stopkoers ondanks een claim-emissie onveranderd bleef, zulks in verband met de billijkheids-overweging, dat niet de houder der gewone aandelen, maar die der preferente de claim toucheerde.

## DE TARIEVEN VOOR HET ONGEREGELD GOEDERENVERVOER PER AUTO.

### I.

#### Inleiding.

Reeds spoedig na het uitbreken van den oorlog zag het autovervoer in ons land zich voor groote moeilijkheden geplaatst.

De toenemende schaarschte aan vervoermateriaal, brandstoffen, smeerolie, banden en andere hulpmiddelen leidde tot een belangrijke stijging der kosten. De Overheid moest daarom ook op dit gebied maatregelen treffen, teneinde te voorkomen, dat deze verhooging der kosten zou leiden tot ongerechtvaardigde verhooging der prijzen. De eerste stap hiertoe was het door den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat afgekondigde „Vervoerprijsbesluit 1940”<sup>1)</sup>, waarbij de vervoerprijzen in beginsel werden bevroren op het peil van Mei 1940. Artikel 7 van dit besluit opende de mogelijkheid, toestemming te verkrijgen tot prijsverhoging, van welke mogelijkheid in een betrekkelijk groot aantal gevallen gebruik werd gemaakt.

Bij de controle op de vervoerprijzen van het wegvervoer stuitte men echter op de moeilijkheid, dat dikwijls slechts bezwaarlijk of zelfs in het geheel niet was na te gaan, welke prijs als „stopprijs” moest worden beschouwd.

De vervoerprestaties vertoonen een zeer groote verscheidenheid, zoodat er geen sprake kan zijn van één „stopprijs”, terwijl bovendien in vele sectoren van het vervoerwezen geen vaste prijzen golden. De Overheid was daarom genoodzaakt hier te bepalen, welke prijzen als de toelaatbare moesten worden beschouwd. Op het eene gebied is dit wat vlugger geschied dan op het andere. Bij het motorwegvervoer is de prijsregeling voor het ongeregelde vervoer het verst uitgewerkt, nl. in het tarief van den Autobevrachtingsdienst van het Departement van Waterstaat (A.B.D.) en in het Prijsvoorschrift Huur van en Vervoer met Motorrijtuigen. Het zijn deze beide maatregelen, die wij in dit artikel willen beschrijven.

#### Redenen voor de beperking tot de tarieven voor ongeregelde vervoer.

Wellicht stelt men de vraag, waarom juist de prijsregeling voor het ongeregelde vervoer het verst is uitgewerkt. Wij meenen, dat dit moet worden toegeschreven aan het feit, dat dit vervoer het overzichtelijkst is. Ter toelichting hiervan mogen de volgende opmerkingen dienen.

Het goederenvervoer is in onze op functioneele en geografische arbeidsverdeling gebaseerde maatschappij een onmisbare schakel in het productieproces. Tusschen de onderscheidene streken bestaan verschillen in de aanwezige productiefactoren, hetgeen in combinatie met de vraagfactoren leidt tot het ontstaan van prijsverschillen voor de producten. Daarmee zijn de voorwaarden voor ruil van goederen gegeven.

Deze uitwisseling van producten tusschen ruimtelijk gescheiden productie- en consumptiehuishoudingen, maakt verplaatsing der goederen noodzakelijk, met als gevolg, dat goederenstromen ontstaan.

Belangrijk is nu de richting en de samenstelling dezer goederenstromen. De goederenstroom in een gegeven verkeersrelatie is opgebouwd uit zendingen van verschillende grootte. Over het algemeen kan worden gezegd, dat hij bestaat uit een klein aantal groote zendingen en een groot aantal kleine zendingen, of anders geformuleerd: naarmate de zendingen grooter worden, wordt hun frequentie kleiner<sup>2)</sup>.

Het noodzakelijke vervoer kan worden uitgevoerd, met verschillende vervoermiddelen, die elk hun bijzondere

voor- en nadeelen en geschiktheid tot het verrichten van bepaalde vervoerprestaties hebben. Zonder op de redenen ervoor in te gaan, kan wel gezegd worden, dat het motorwegvervoer bewezen heeft voor een aantal transporten bijzonder geschikt te zijn.

In dezen vervoerstak is nog een specialisatie ontstaan. De hoofdverdeling van dit vervoer is wel die in ongeregelde en geregelde.

Deze verdeling hangt samen met technische omstandigheden. De motorische wegvervoermiddelen vertoonen een groote variatie. Aan den eenen kant bestaan er auto's met een laadvermogen van één ton, aan den anderen kant combinaties van trekkers met opleggers en „autotreinen” (vrachtwagens met één of twee aanhangwagens) met een laadvermogen van 20 ton en meer.

Over het algemeen kan worden gezegd, dat de tonkm-prestatie goedkooper is naarmate het laadvermogen hooger is<sup>3)</sup>.

In het oog moet worden gehouden, dat slechts goedkoop vervoer mogelijk is, indien voor de auto's voldoende emplooi is te vinden. Men kan dit trachten te bereiken door slechts zendingen ten vervoer aan te nemen, die zoo groot zijn, dat zij het laadvermogen van het vervoermiddel volledig benutten. Aangezien deze betrekkelijk groote zendingen in den regel op één traject niet in voldoende aantal ten vervoer worden aangeboden, zal men op verschillende trajecten, naar behoefte, en dus op ongeregelde tijden, zijn materiaal moeten aanwenden. Wil men zich daarentegen specialiseeren op één traject, dan zal men ook zendingen moeten aannemen, die elk voor zich zoo groot zijn, dat zij het laadvermogen niet volledig in beslag nemen. Door combinatie van vele kleine zendingen kan men echter een voldoende groot kwantum vervoer verkrijgen. Men kan deze combinatie niet rit voor rit tot stand brengen, doch moet dit doen door bekend te maken, dat men op bepaalde trajecten vervoert, en teneinde den verladere zekerheid te bieden, dat de goederen binnen een redelijken termijn worden vervoerd, zal men op vaste tijden, dus geregeld, moeten rijden<sup>4)</sup>. De vraag: „geregeld of ongeregeld vervoer”, wordt dus beslist door de verhouding tusschen de grootte van de zending en het laadvermogen van het vervoermiddel<sup>5)</sup>.

Daar in het ongeregelde vervoer per rit gewoonlijk één zending wordt vervoerd, is de kostprijs van het transport der zending gelijk aan dien van den rit, terwijl bij het geregeld vervoer de kosten van den rit nog moeten worden verdeeld over de afzonderlijke zendingen<sup>6)</sup>. Dit laatste is een niet eenvoudig probleem.

Hieruit is het te verklaren, dat voor het ongeregelde wegvervoer de beide bovengenoemde prijsregelingen reeds tot stand zijn gekomen, terwijl de tariefstelling voor het geregelde vervoer, voor de lijn- en bodiediensten dus, nog moet plaats vinden<sup>7)</sup>.

#### De beide thans geldende prijsregelingen.

Voor het ongeregelde vervoer werd op 15 Juli 1941 het Tarief van den Autobevrachtingsdienst (A.B.D.) van

<sup>1)</sup> Zie: H. A. A. de Melverda, „Tarieven in het vervoerwezen”, „De Economist”, Dec. 1942, p. 650, en mijn artikel „Bestaansredenen en bestaansrecht van het beroepsvervoer I”, „Beroepsvervoer”, 12 Dec. 1942, p. 590. De Melverda wijst er zeer terecht op, dat deze tendens wordt doorkruist op de zeer korte afstanden. Een nadere uitwerking van deze gedachte geeft mijn artikel „Vervoerstand en laadvermogen” in „Beroepsvervoer”, Editie Goederenvervoer, 8 Mei 1943.

<sup>2)</sup> Voor een uitvoeriger analyse van de structuur der vervoerssoorten zie men Mr. A. Greebe, „Exploitatieverschillen tusschen geregeld en ongeregeld wegvervoer”, „E.-S.B.”, Mei 1943.

<sup>3)</sup> A. F. Napp-Zinn, „Grundbegriffe des Verkehrs”, „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft”, 18. Jrg., Heft. 4, p. 231.

<sup>4)</sup> Zie het aangehaalde artikel van De Melverda, p. 643 e. v.

<sup>5)</sup> Een parallele gang van zaken, vertoont de binnenlandsche vaart. Voor de wilde vaart worden reeds sedert het in werking treden van de evenredige vrachtverdeling (1933) de vrachtprijzen van overheidswege vastgesteld, terwijl de tarieven voor het geregeld vervoer later tot stand kwamen, nl. bij het „Beurtvaarttarief 1942”, dat op 16 Maart 1942 in werking trad. Een interessante beschouwing over dit laatste geeft H. A. A. de Melverda, „Het Beurtvaarttarief 1942”, „E.-S.B.”, 8 April 1942.

<sup>1)</sup> „Verordeningblad” 1940/42 d.d. 27 December 1940.

<sup>2)</sup> Men kan zich voorstellen, dat hier soortgelijke regelmatigheden zouden bestaan als bij de inkomensverdeling (Wet van Pareto).

kracht<sup>8)</sup>. Daar enkele soorten ongeregeld vervoer, en in het bijzonder het stadsvervoer, niet onder de bemoeienis van den A.B.D. vallen en bij dit vervoer de omstandigheden bovendien anders zijn, kon hiervoor het A.B.D.-tarief niet worden toegepast. In deze leemte werd voorzien door het Prijsvoorschrift 1943 Huur van en Vervoer met Motorrijtuigen<sup>9)</sup>, dat op 1 April 1943 in werking is getreden.

Ter wille van de eenvoudigheid van het betoog zullen wij afwijken van de chronologische volgorde, waarin deze prijsregelingen tot stand kwamen, en eerst het Prijsvoorschrift Huur van en Vervoer met Motorrijtuigen (aan te duiden met Prijsvoorschrift) en pas daarna het A.B.D.-tarief behandelen.

#### Het Prijsvoorschrift Huur van en Vervoer met Motorrijtuigen.

Daar dit Prijsvoorschrift ook moet worden toegepast voor de transporten, die voor de Deutsche weermacht worden verricht, werd nauwe aansluiting gezocht bij de in Duitschland geldende prijsregeling, de „Nahverkehrspreisverordnung“ (N.V.P.)<sup>10)</sup>. Evenals deze geeft het Prijsvoorschrift maximumprijzen, die volgens drie wijzen van vergoeding kunnen worden berekend, nl. volgens het dag- en kmtarief, het uurtarief en het prestatietarief, die alle hun eigen gebied van toepassing hebben. Dit wordt duidelijk, indien men het hier volgende in het oog houdt.

Aan het bezit van een auto zijn een aantal vaste kosten verbonden, terwijl de exploitatie ervan belangrijke variabele kosten met zich brengt. Theoretisch kunnen de vaste kosten het best worden verrekend via den voor de transporten benodigde tijd, de variabele via de gepresterde kms.

Bij de afzonderlijke transporten is de verhouding tusschen tijds- en wegcomponent zeer verschillend. De vergoeding volgens het dag- en kilometer-tarief komt in aanmerking voor die vervoerprestaties, waarbij de tijds- en de afstandsfactor in evenwicht zijn, het uurtarief voor transporten, waarbij de tijdsfactor overweegt, en het prestatietarief voor het vervoer, waarbij de factor afstand het belangrijkste is.

Met het dagtarief worden uitsluitend de vaste kosten vergoed. De ondernemerswinst is opgenomen in de vergoeding voor de gefetene kms, en is dus afhankelijk van de gepresterde kilometers. Indien de kilometerprestatie per dag laag is, bijv. omdat lange laad-, los- en wachttijden voorkomen en/of de gemiddelde rijsnelheid gering is, komt de vervoerder bij afrekening volgens het dag- en kmtarief niet aan een voldoende besomming. Het uurtarief, waarin behalve een bedrag gelijk aan 1/9 van het dagtarief een vergoeding voor ongeveer 10 km is begrepen, garandeert den vervoerder onder deze omstandigheden een minimum-opbrengst.

Opgemerkt moet worden, dat het uurtarief den vervoerder niet aanmoedigt een zoo groot mogelijke prestatie te verrichten; integendeel: de vervoerder heeft er zelfs belang bij zoo weinig mogelijk te doen, daarmede elke kilometer, die hij niet maakt, hem variabele kosten bespaart.

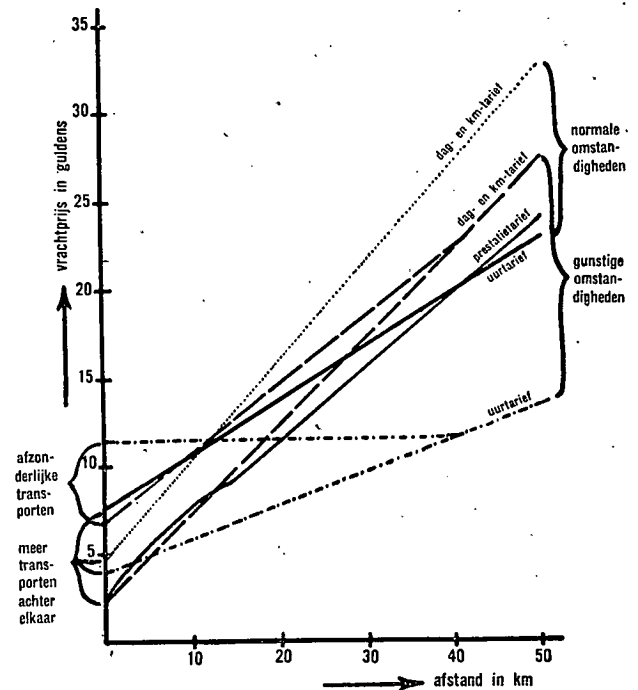
Zooowel bij het uurtarief als bij het dag- en kmtarief moet de opdrachtgever den tijd, die met het vervoer was

gemoeid, controleeren, hetgeen veelal voor hem bezwaarlijk is.

Voor den verlader is het het eenvoudigst, indien hij betaalt volgens het gewicht der zending en den afstand, waarover deze wordt vervoerd.

Dit is het geval bij het prestatietarief, dat vrachtprijzen geeft voor het vervoer van zendingen van 1 tot 25 ton over afstanden van 250 m tot 100 km. Deze prijzen zijn uit het dag- en kmtarief afgeleid door uit te gaan van een zeker aantal per dag mogelijke ritten. Dit aantal ritten werd berekend op basis van voor laad-, los- en wachttijden en rijsnelheid aangenomen normen.

Daar uitgegaan is van een betrekkelijk groote laad- en lossnelheid, is het prestatietarief voornamelijk geschikt voor die transporten, waarbij de tijdsfactor van weinig belang is. De vaste kosten zijn hier als het ware verrekend via de variabele.



Voor het vervoer van een aantal massagoederen is bepaald, dat het uurtarief niet mag worden toegepast. Voorgeschreven is bovendien, dat, indien van continuvervoer van massagoederen sprake is, de vrachtprijs volgens het prestatietarief moet worden berekend. Bij deze goederen zullen de laad- en lostijden in de regel betrekkelijk kort zijn. Indien echter ondanks het feit, dat de motorrijtuigen nagenoeg zonder onderbreking kunnen rijden, de afwikkeling van het vervoer traag geschiedt, mag de vervoerder volgens de N.V.P. een vergoeding per uur in rekening brengen, die wordt berekend door bij het 1/9 gedeelte van het dagtarief de vergoeding voor 5 kms op te tellen.

Met enkele kostenverhogende factoren is rekening gehouden, doordat toeslagen zijn toegestaan. Vóór het ter beschikking stellen van gesloten wagens mogen het dag- en kmtarief en het uurtarief bijv. met vastgestelde bedragen worden verhoogd, terwijl bij afrekening volgens het prestatietarief een toeslag van 15% op het gewicht der zending mag worden aangenomen. Voor het ter beschikking stellen van dekzeilen mag een toeslag van ten hoogste 5% op den vrachtprijs in rekening worden gebracht.

Daarentegen moeten, voor het geval, dat mechanisch wordt geladen met behulp van door den opdrachtgever ter beschikking gestelde installaties, bij toepassing van het prestatietarief zekere kortingen worden gegeven. De vervoerder profiteert van deze installaties, daar hij door de

<sup>8)</sup> Beschikking van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 2 Juli 1941, „Ned. Stort.“ 1941, No. 126, d.d. 2 Juli 1941, gewijzigd bij Tariefbeschikking goederenvervoer langs den weg II, d.d. 3 Oct. 1942, „Ned. Stort.“, 6 Oct. 1941, No. 194.

<sup>9)</sup> „Ned. Stort.“ 5 Mei 1943, No. 86.

<sup>10)</sup> Literatuur over de N.V.P.:

Von Heppe e.a.: „Die Preise im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen“ (officiële tekst met toelichtingen).

E. Merkert: „Ueber den Aufbau der Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen“, „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, 18. Jrg., Heft 2, p. 104 e. v.

S. Blokland: „Tarijfstelling en economisch vervoer“, „Beroepsvervoer“, 28 Nov. 1942, p. 566 e. v.

„De „Nahverkehrspreisverordnung“ in Duitschland“, „Econ. Voorl.“, 6 Aug. 1943, p. 511 e. v.

Artikelen over het Prijsvoorschrift:

„De Nederlandsche Transportcourant“ d.d. 15 Mei 1943; „Beroepsvervoer“, editie Goederenvervoer, 15 Mei 1943, p. 223 e. v.; „Economische Voorlichting“, 18 Juni 1943, p. 314 e. v.

snellere belading der vervoermiddelen meer ritten per dag kan maken. Bij de vrachtprijsberekening volgens het dag- en kmtarief en volgens het uurtarief behoeft deze korting niet te worden verleend, daar de verlader hier het voordeel van meer ritten per dag heeft, waartegenover hij bij het dag- en kmtarief slechts het grooter aantal kms behoeft te betalen en bij het uurtarief zelfs in het geheel geen hogere kosten heeft.

De vervoerder heeft in principe de keuze, volgens welke der drie methoden hij den vrachtprijs wil berekenen. Slechts ten aanzien van het vervoer van massagoederen is zijn keuzerecht beperkt door de hierboven genoemde bepalingen.

Men kan zich nu afvragen, welke wijze van berekening de vervoerder zal volgen. In het algemeen is deze vraag niet te beantwoorden. De omstandigheden, waaronder het vervoer plaats vindt, bepalen in zeer sterke mate, welk tarief voor den vervoerder het voordeelrijkst is.

Teneinde een indruk te geven van de resultaten, waartoe de onderscheidene berekeningswijzen leiden, hebben wij de vrachtprijzen berekend voor het vervoer van een zending van 5 ton over verschillende afstanden. Deze zijn aangegeven in de grafiek. Aan de berekening werden bepaalde onderstellingen ten grondslag gelegd, ten aanzien van de laad-, los- en wachttijden en ten aanzien van de gemiddelde rijsnelheid, nl.:

1. laad-, los- en wachttijd 24 min. per ton (2 uur per 5 ton) en gemiddelde rijsnelheid 25 km per uur.

Deze gegevens zijn ongeveer representatief voor het normale vervoer.

2. laad-, los- en wachttijd 12 min. per ton (1 uur per 5 ton) en gemiddelde rijsnelheid 40 km per uur.

Dit zijn bij benadering de gunstigste omstandigheden, waaronder, wat betreft den laad-, los- en wachttijd, kan worden gewerkt zonder gebruik te maken van speciale wagens, bijv. kipwagens. Daar de maximumsnelheid voor wagens met groote bandenmaat thans is gelimiteerd tot 40 km per uur, is de aangenomen gemiddelde rijsnelheid practisch reeds niet meer te bereiken.

Onderscheid moet nog worden gemaakt tusschen het geval, dat meer transporten na elkaar worden uitgevoerd, en het geval, dat slechts één transport wordt verricht. Dit staat in verband met de bepaling van het Prijsvoorschrift, dat bij toepassing van het dag- en kmtarief en van het uurtarief tenminste 3 uur in rekening mag worden gebracht, welke bepaling voor afzonderlijke transporten van belang is, doch haar beteekenis verliest, wanneer meer vervoerprestaties achter elkaar worden verricht.

Uit de grafiek is te zien, dat onder de normale omstandigheden (1) zoowel bij individueel als bij herhaald vervoer tot  $\pm 12$  km het uurtarief zal worden toegepast, boven 12 km het dag- en kmtarief, terwijl afrekening volgens het prestatietarief niet zal plaats vinden.

Onder gunstige omstandigheden (2) zal voor individuele transporten tot  $\pm 12$  km het uurtarief worden berekend, daarboven het dag- en kmtarief. Afrekening van meer transporten achter elkaar zal voor afstanden tot  $\pm 4$  km geschieden naar het uurtarief, voor trajecten van  $\pm 4$  tot  $\pm 12$  km volgens het prestatietarief, terwijl voor ritten over afstanden boven  $\pm 12$  km het dag- en kmtarief zal worden toegepast. Onder gunstige omstandigheden bestaat niet zoo veel verschil tusschen het dag- en kmtarief en het prestatietarief. Bij een gemiddelde snelheid van  $\pm 50$  km per uur worden deze tarieven ongeveer gelijk. Het vermoeden ligt daarom voor de hand, dat men bij de bepaling van het prestatietarief is uitgegaan van een laad-, los- en wachttijd van circa 12 min. per ton en een gemiddelde rijsnelheid van ongeveer 50 km per uur. Zooals hierboven werd opgemerkt, behooren dergelijke prestaties thans tot de onmogelijkheden.

Wij vinden in het gegeven voorbeeld bevestigd, hetgeen wij reeds in het bovenstaande stelden: bij weinig kms per uur kan de vervoerder het voordeelrijkst het uurtarief

toepassen, bij een middelmatig aantal kms per uur het dag- en kmtarief en bij zeer veel kms per uur het prestatietarief.

Bij berekening der vrachtprijzen voor verzendingen van andere grootten, komt men wel tot andere grenzen, doch de vorengenoemde tendens blijft steeds gelden.

#### *Bezwaren tegen het Prijsvoorschrift.*

In het artikel in „Economische Voorlichting” Nr. 12 van 18 Juni 1943 werd er zeer terecht op gewezen, dat deze prijsregeling niet geheel met de Nederlandsche omstandigheden rekening houdt, daar nauwe aansluiting is gezocht bij de N.V.P., hetgeen inhoudt, dat de daaraan ten grondslag liggende kostprijsgegevens zonder meer op Nederland zijn overgebracht. Met name de tarieven voor de wagens van gering laadvermogen zijn aan den lagen kant. Voor een belangrijk gedeelte moet dit worden toegeschreven aan het feit, dat de N.V.P. is gebaseerd op den kostprijs van wagens, die met vloeibare brandstof worden aangedreven.

De verbouwing tot generator- of persgaswagen gaat met een belangrijke verhooging der vaste kosten gepaard, nl. met afschrijving op de installatie voor vervangende brandstoffen, rente over het daarin geïnvesteerde kapitaal, extra motorrijtuigenbelasting, daar het eigen gewicht van den wagen wordt verhoogd, hogere verzekeringspremie, in verband met brandgevaar, en veelal een toeslag op het loon der chauffeurs, die met deze apparaten moeten werken. Deze extra kosten zijn slechts zeer weinig afhankelijk van het laadvermogen der vrachtauto's en drukken dus bij de kleinere wagens zwaarder dan bij de wagens van hooger laadvermogen op het reeds voor de montage van de gasinstallatie bestaande bedrag aan kosten.

Het was uiteraard niet mogelijk, het zoo belangrijke Prijsvoorschrift Huur van en Vervoer met Motorrijtuigen in dit beknopte bestek volledig te behandelen, doch wij meenen, dat in het voorgaande de hoofdzaken daarvan zijn weergegeven, zoodat wij in het tweede gedeelte van dit artikel zullen overgaan tot de bespreking van het A.B.D.-tarief en daarna een vergelijking tusschen de beide prijsregelingen zullen maken, waarbij aangegeven zal worden, in welke richting de ontwikkeling der thans geldende tarieven zal kunnen verlopen.

S. BLOKLAND.

### ONDERNEMINGSVORMEN; RECHTS- ONZEKERHEID BIJ DE VENNOOTSCHAP ONDER FIRMA EN DE COMMANDITAIRE VENNOOTSCHAP.

In het vorige artikel<sup>1)</sup> werd, aan de hand van het onlangs verschenen werkje van Mr. W. C. L. van der Grinten en G. J. Lunenberg over „Ondernemingsvormen”, o.a. gewezen op de groote civielrechtelijke, zoowel als fiscaalrechtelijke, onzekerheid, die er thans bestaat met betrekking tot de commanditaire vennootschap. Hetzelfde is het geval met de vennootschap onder firma. Ik meen daarvan het best een indruk te kunnen geven door eenige aandacht te besteden aan hetgeen Lunenberg schrijft in Hoofdstuk III, § 8, over „Toe- en uittreding van vennoten, overdracht van de geheele of gedeeltelijke onderneming in liquidatie”.

L. verloochent in deze paragraaf niet candidaat-notaris te zijn; hij besteedt veel aandacht aan de fiscale gevolgen, die één en ander voor de Registratiewet heeft. Hetgeen hij daaromtrent op pag. 101 e.v. schrijft, is zeer lezenswaardig, maar voor een niet-deskundige is het stellig moeilijk te volgen. Er blijkt uit, welke ingewikkelde posities

<sup>1)</sup> „Ondernemingsvormen”, in „E.-S.B.” van 16 Febr. 1944.

zich hierbij kunnen voordoen en hoe ook hier het fameuze arrest van 4 Januari 1937 één en ander nog meer op losse schroeven heeft gezet.

Bij overdracht of liquidatie van een vennootschap ingevolge overlijden komen de geheime reserves, die er in de vennootschap zitten, tot uitdrukking. Op pag. 100 geeft L. als zijn meening te kennen, dat noch de erflater, noch de erfgenaam voor die geheime reserves kunnen worden belast, indien de erfgenamen het bedrijf onmiddellijk staken of liquideeren. Ik geloof, dat men in de kantlijn bij dit betoog eenige vraagtekens mag zetten. Het zou mij te ver voeren, en ook te technisch worden, dit punt uit te werken; de belangstellende lezer zij o.a. verwezen naar hetgeen Prof. Adriani in het „W.P.N.R.“, No. 3769, en M. A. Wisselink in het „Weekblad der Belastingen“, No. 3685, daaromtrent schreven. Het zal van de ontwikkeling van de jurisprudentie afhangen, of het mogelijk zal blijken te zijn een regeling te treffen, waarbij de geheime reserves, die bij het overlijden van een vennoot tot uitdrukking komen, buiten de inkomstenbelasting gehouden worden. L., en ook andere schrijvers over dit onderwerp, zien m.i. te veel over het hoofd, dat geheime reserves, die bij het overlijden tot uitdrukking komen, zoo ze al niet bij de erven belast kunnen worden, bij den erflater belast kunnen worden als winst, die den erflater posthuum opkomt. Het systeem van de nieuwe inkomstenbelasting maakt dit zelfs zeer waarschijnlijk. In verband hiermede acht ik een regeling, waarbij de erven de vennootschap als commanditaire vennoten mede voortzetten, voorshands de meest voorzichtige, omdat, evenals zulks bij het overlijden van een aandeelhouder in een n.v. het geval is, dan geen geheime reserves tot uitdrukking behoeven te worden gebracht.

Deze regeling vind ik ook in de door de schrijvers opgestelde concept-statuten voor een c.v. Een aardige vondst vind ik de regeling in art. 7, waarbij een beheerende vennoot bij opzegging, overlijden, faillietverklaring en ondercuratele stelling direct commanditair vennoot wordt. Bij eerste lezing van art. 7 vraagt men zich af, of een doode beheerende vennoot nog commanditaire vennoot kan worden, maar ik geloof, dat de regeling door de bewoording, waarin ze vervat is, juridisch aanvaardbaar is.

#### *Verdeeling van het liquidatiesaldo.*

Niet juist acht ik stellig art. 35 lid 2 van de concept-statuten, inhoudende, dat het liquidatiesaldo tusschen de vennoten in verhouding tot hun kapitaaldeelname wordt verdeeld. Schr.'s begaan hier m.i. een fout, die in veel liquidatie-artikelen, ook in statuten van n.v.'s, gemaakt wordt. De door hen voorgestelde regeling leidt er toe, dat aan de tantiëmisten en de vennoten, die een winstaandeel hebben, los van hun kapitaaldeelname (doorgaans het geval met de beheerende vennoten), hun aandeel in de geheime reserves, die bij de liquidatie juist tot uitdrukking komen, onthouden wordt.

De beheerende vennoten stellen, krachtens art. 25 van de door schr.'s ontworpen concept-statuten, de verlies- en winstrekening en de balans vast<sup>2)</sup>. Als zij weten, dat zij geen recht op een aandeel in de geheime reserves hebben, kan dit een beletsel zijn voor een gezonde balanspolitiek.

Moelijkheden levert ook de berekening op van de vrijstelling van inkomstenbelasting krachtens art. 20 I.B. van f 5.000,— der liquidatiewinst. Hier liggen eenige moeilijkheden, waarover L. heenloopt. Hoe moet bijv. die f 5.000,—, die voor de geheele vennootschap geldt,

<sup>2)</sup> Krachtens art. 25 lid 4 verleent de algemeene vergadering slechts décharge. Het ligt vermoedelijk in de bedoeling van de schr.'s hier een zekere oligarchie in te voeren. Het komt er op neer, dat bij verschil van meening tusschen de beheerende vennoten en de commanditaire vennoten over de vastgestelde balans, die balans in rechte door de commanditaire vennoten alleen kan worden aangetast, als zij in strijd met de goede trouw is opgesteld.

toegerekend worden aan elk der twee vennoten, als beiden weliswaar ieder de helft van het kapitaal fourneerden, maar de eene recht heeft op  $\frac{2}{3}$  en de ander op  $\frac{1}{3}$  der winst? (Men zie in dit verband ook het artikel van C. L. G. van Deutekom in de „Naamlooze Vennootschap“, jaargang 22, pag. 128).

#### *Vergoeding voor de goodwill.*

L. geeft het advies in de vennootschapsacte te stipuleren, dat de vergoeding, die door de overblijvende vennoten aan een uittredenden vennoot, resp. diens rechtverkrijgenden, uitbetaald moet worden, te stellen is op de boekwaarde van diens deelname. In art. 10 van de bijgevoegde concept-statuten vindt men een dergelijk standpunt verwerkt, zij het dan, dat er in een voetnoot op wordt gewezen, dat het ook mogelijk is rekening te houden met de geheime reserves en de goodwill.

Ontkend kan niet worden, dat door de regeling, waarbij slechts de boekwaarde wordt vergoed, tal van moeilijkheden en geschilpunten omzeild worden, maar m.i. ten koste van het belang der vennootschap eenerzijds en ten koste van wat rechtvaardig is anderzijds. Een regeling, zooals de schr.'s voorstaan, leidt er toe, dat de vennoten er belang bij hebben, dat geen geheime reserves worden gevormd en de afschrijvingen tot het strikt noodzakelijke bedrag (of zelfs dat niet eens) worden beperkt. Voor de financieele positie der vennootschap is dit funest, omdat het van algemeene bekendheid is, dat winst, die eenmaal is vastgesteld, doorgaans ook aan het bedrijf wordt onttrokken. Vooral van die vennoten, die niet aan het beheer deelnemen (in het bijzonder dan de commanditaire vennoten), zal daartoe een sterke drang worden uitgeoefend, waarbij zij o.a. als argument kunnen aanvoeren, dat zij over die winst ook belasting hebben te betalen.

Teneinde de voor elke onderneming noodzakelijke reservevorming te bevorderen, acht ik het daarom gewenscht in de vennootschapsacte een artikel op te nemen, krachtens hetwelk de vennootschap de belasting, die de vennoten over de gereserveerde winst hebben te betalen, aan hen moet voorschieten.

Hoogst onrechtvaardig acht ik het, gelijk schr.'s voorstellen, den uittredenden vennoot, resp. diens rechtverkrijgenden, geen vergoeding voor de goodwill te geven. In den firmanaam, de merken, de relaties en de ervaring steekt, vooral bij de kleinere en middelmatig groote bedrijven (juist de ondernemingen, die den n.v.-vorm hebben verlaten), doorgaans een relatief niet onbelangrijke waarde, die in de overige activa, zelfs al zijn die activa op de balans naar verkoopwaarde gewaardeerd, niet tot uitdrukking komt. Daarbij komt in deze tijden van een geleid economisch stelsel, dat door het noodzakelijk zijn van bedrijfsvergunningen, door vestigingsverboden, door verplichte inschrijvingen bij Rijksbureaux e. d., een bestaande onderneming een zekere schaarsheidswaarde kan hebben, die stellig bij de waardeering van een deelname in de desbetreffende vennootschap mede in aanmerking dient te worden genomen.

De vaststelling van de waarde dezer immaterieele activa is zeer lastig en kan tot allerlei geschilpunten en kostbare accountantsrapporten aanleiding geven. Daarom doet men m.i. goed, in het bijzonder voor het geval van overlijden, een regeling te treffen, waarbij dit vermeden kan worden. Zulks is mogelijk, door in de acte op te nemen, dat de erven als commanditaire vennoten de vennootschap mede voortzetten, waarbij uiteraard het toekennen van zekere contròleren, teneinde het juiste evenwicht te bewaren, noodzakelijk is. Daarnaast kan eventueel een regeling getroffen worden, die het mogelijk maakt, dat de commanditaire vennoten, als zij hun geld uit de vennootschap willen vrijmaken, hun participatie of een deel ervan door de overblijvende vennoten kunnen laten overnemen. Dusdoende vangt men de waarde dier immaterieele activa automatisch op en wordt de wijze,

waarop één en ander bij n.v.-vorm verloopt, benaderd.

Een reden te meer om bij uittreden of overlijden van een vennoot zooveel mogelijk te vermijden, dat geldbedragen moeten worden uitgekeerd; is uiteraard de omstandigheid, dat men momenteel niet in alle opzichten gelukkig te prijzen is, indien men plotseling een groot bedrag aan geld uitbetaald krijgt. Lezenswaardig is in dit verband hetgeen Prof. Mr. J. G. Koopmans schreef in de samenvatting van zijn inleiding voor de vergadering van de Vereniging voor de Staatshuishoudkunde en de Statistiek in December 1943:

„Tenslotte kan uit het voorafgaande gemakkelijk worden afgeleid, dat in een geleide economie van „het type B het geld ook zijn geschiktheid als subsidiair prestatiemiddel verliest, althans voorzover „niet voor de omrekening van de prestaties in natura „tot die in geld andere maatstaven dan de in feite „geldende prijzen worden aangelegd. Zou derhalve „een geleide economie van dit type tot blijvend „stelsel worden verheven, dan zal hiermede op den „duur ook een herziening van de desbetreffende voorschriften van het privaatrecht — met name die op „het punt van de schadeverzekering —, resp. van de „rechtspractijk in schadevergoedings- en onteigeningszaken gepaard moeten gaan.”

#### *Afschrijving op de goodwill.*

Onzeker waren de fiscale gevolgen bij intreding van een vennoot, als door hem een inkoopsum wordt betaald, maar de goodwillpost niet in de balans van de vennootschap wordt opgenomen. In den officieelen Leidraad werd te dien aanzien een standpunt ingenomen, dat geen bevrediging schonk. Volgens den Leidraad is het voor den intredenden vennoot niet mogelijk jaarlijks af te schrijven op de door hem „gekochte” goodwill, als er geen goodwillpost op de gemeenschappelijke balans staat, omdat de winst van elk der vennoten, krachtens art. 8 lid 3, aan de hand van de gemeenschappelijke balans moet worden bepaald. De onbillijkheid, die dit (in een systeem, waarbij afschrijving op goodwill in principe wordt toegestaan) met zich brengt, zou, volgens den Leidraad, ondervangen worden door (overigens buiten de voorschriften van het besluit om) toe te staan, dat een vennoot, die vroeger voor de goodwill iets betaalde, dit bedrag mag aftrekken van het bedrag, dat hij bij uittreden (waarschijnlijk vele jaren nadien) eventueel als uitkoopsum zou ontvangen. Het inkomen in het jaar van uittreden zou daardoor dus verminderd worden.

De Hoge Raad heeft echter in een arrest d.d. 27 October 1943 (rol no. 9412), dat gepubliceerd is na het verschijnen van het onderhavige werkje, deze opvatting in den Leidraad niet tot de zijne gemaakt en beslist, dat een vennoot, die voor goodwill betaalde, daarop mag afschrijven, ook al komt de goodwillpost op de gemeenschappelijke vennootschapsbalans niet voor. De H. R. heeft hiermede een voor de belastingplichtigen gunstig verlossend woord gesproken in één van de vele duistere punten in onze nieuwe belastingbesluiten.

Bij de kennisneming van de vele moeilijkheden en nog onopgeloste puzzles, waartoe het in- en uittreden van vennoten en de gang van zaken bij het overlijden van een vennoot aanleiding geven, moet men het betreuren, dat door fiscale maatregelen de n.v. praktisch gesproken niet langer meer als ondernemingsvorm voor familie- en andere besloten vennootschappen in aanmerking kan komen. Vooral bij overlijden bood de n.v.-vorm de mogelijkheid tot een praktische overzichtelijke regeling met de erven.

#### *Arbitrageclausule.*

Van belang lijkt mij de aandacht er op te vestigen, dat schr.'s het aanbevelenswaardig achten geen arbitrage-

clausule in de vennootschapsacte op te nemen, omdat zulks in vele gevallen de oplossing van conflicten allerm minst bevordert. Schr.'s roeren hier een kwestie aan, die het onderwerp voor een zelfstandige publicatie zou kunnen vormen. Ik meen te mogen volstaan met er op te wijzen, dat inderdaad de verwachtingen, die men van een arbitrageclausule heeft, dikwijls te hoog gespannen zijn; arbitrage kan tot allerlei kwesties aanleiding geven, die, in plaats van de oplossing van gerezen geschillen te vereenvoudigen en te bespoedigen, tot ingewikkelde en tijdroovende procedures aanleiding kunnen geven. Toch voel ik persoonlijk voor het opnemen van een goed geredigeerde arbitrageclausule, maar meen te moeten ontraden de beslissing op te dragen aan zgn. partij-arbiters (ieder der partijen wijst één arbiter aan, die tezamen een derde benoemen). Dusdoende formeert men geen objectief rechtsprekend college.

#### *Toekenning rechtspersoonlijkheid aan de vennootschap onder firma en de commanditaire vennootschap.*

De meeste huidige schrijvers over ons vennootschapsrecht zijn de meening toegedaan, dat in den onbevredigenden toestand, dien men thans vrijwel unaniem constateert, ten deele althans voorzien zou worden, indien ons positieve recht er toe kwam rechtspersoonlijkheid aan de v.o.f. en de c.v. toe te kennen. Ik deel deze meening, omdat daardoor de rechtsverhoudingen stellig vereenvoudigd worden. Indien als één van de criteria voor rechtspersoonlijkheid beschouwd mag worden: het aanwezig zijn van een vermogen, dat voor een bepaald doel bestemd is, dan ligt het stellig ook economisch beschouwd in de ontwikkeling, dat de rechtspersoonlijkheid wordt erkend. Immers tegenwoordig wordt alom de noodzaak erkend om de onderneming economisch een zekere zelfstandigheid toe te kennen, los van degenen, die het kapitaal verschaffen en/of haar drijven<sup>3)</sup>.

Juridisch beschouwd is de ontwikkeling dusdanig, dat de positiefrechtelijke erkenning van de rechtspersoonlijkheid van de v.o.f. eigenlijk al sinds jaren in de lucht hangt.

Wolfsbergen (zie „W.P.N.R.”, No. 3576 e. v.) meent, dat de H. R. met zijn arrest van 4 Januari 1937 een stap terug is gegaan in de richting van de opvatting, dat een vennootschapscontract een simpele overeenkomst is, die niet leidt tot afscheiding van een vermogen, laat staan tot het in het leven roepen van een rechtspersoon. Prof. Scholten deelt deze meening blijkens zijn onderschrift bij het arrest.

Ik geloof, dat beide schrijvers dit te somber inzien, al moet toegegeven worden, dat hun argumentatie voor hun gevolgtrekking uit het arrest niet zwak is. Zooals de H. R. in zijn arrest de Wet op het Handelsregister in het geweer roept om er zijn beslissing voor de C.V. mede te motiveeren (volgens Scholten overigens ten onrechte, waarmede ik het eens ben), zoo zal de H. R. in zijn systeem op grond van de Wet op het Handelsregister voor de v. o. f. tot een andere beslissing kunnen komen. In elk geval kan ik mij nauwelijks voorstellen, dat ons hoogste rechtscollege de lijn, die er duidelijk in de ontwikkeling ligt (niet alleen hier te lande, maar ook elders), zal ver-

<sup>3)</sup> Toekenning van rechtspersoonlijkheid aan de zgn. éénmanszaak ligt bij deze opvatting in den aard der zaken opgesloten. Aan het crediet van de handelszaak zou dit ten goede komen, omdat de zaakcrediteuren op het in de zaak gestoken vermogen van den ondernemer een voorrang zouden verkrijgen op de privé crediteuren. Deze regeling zou afgerond dienen te worden door een voorschrift, dat het willekeurig overhevelen van vermogen, dat in de zaak belegd is, naar het privé vermogen onmogelijk maakt.

Er zal echter nog heel wat water door de Maas vloeien, voordat de rechtswenschap deze consequentie zal aanvaarden, en zulks is maar gelukkig ook, want er is tegen het op dergelijke wijze toekennen van rechtspersoonlijkheid aan een éénmanszaak ook wel wat in te brengen.

Door het voorkomen van de éénpersoons-n.v. kent ons rechtsweten deze figuur overigens reeds en zelfs in een meer gevaarlijken vorm, omdat de ondernemer daarbij beperkt aansprakelijk is.

breken. Ik wees er reeds op, dat door economen met steeds meer klem bepleit wordt, de onderneming als een zelfstandig iets te beschouwen; de juristen, die tot dusverre voor de erkenning van de rechtspersoonlijkheid hebben gestreden, krijgen dus van uit het kamp der economen steun. Die steun komt ook van de zijde van het belastingrecht, dat de maatschappelijke ontwikkeling meer op den voet volgt dan ons iets te conservatieve civiele recht.

In dit verband moge worden gewezen op den juridischen opzet van het Besluit op de Ondernemingsbelasting, in het bijzonder op art. 4 daarvan.

Moet men wenschen, dat de verleening van rechtspersoonlijkheid aan de v.o.f. en de c.v. zal geschieden door middel van de jurisprudentie of door middel van een uitdrukkelijk wetsvoorschrift? Mr. De Grooth geeft in zijn reeds aangehaald praë-advies in deze de voorkeur aan de jurisprudentie. In principe kan men het met hem eens zijn, dat de rechtsschepping wat dergelijke vraagstukken betreft, overgelaten moet worden aan de wetenschap en de jurisprudentie; het ziet er naar uit, dat het zoo ook wel zal gaan. Toch zou het vooral voor het fiscale recht gewenscht zijn, indien de wetgever de consequenties van de positiefrechtelijke erkenning der rechtspersoonlijkheid van de v.o.f. en de c.v. vooraf zou kunnen regelen om rechtsonzekerheid te voorkomen. In elk geval zal de fiscale wetgever er zich niet van kunnen onthouden in te grijpen, als de H. R. de rechtspersoonlijkheid zou erkennen. Ik wijs in dit verband op de Vennootschapsbelasting; krachtens art. 2 lid 1 No. 4 zouden na erkenning der rechtspersoonlijkheid de v.o.f. en de c.v. belastingplichtig worden voor de vennootschapsbelasting, met alle kwade fiscale gevolgen van dien.

Op grond van het voorafgaande zal het duidelijk zijn, dat het m.i., ter verkrijging van meer rechtzekerheid, zeer gewenscht is, dat onze wetgever er toe overgaat ons geheele vennootschapsrecht te herzien. Het ziet er intusschen niet naar uit, dat deze wensch binnenkort vervuld zal kunnen worden, want er zijn in de naaste toekomst stellig kwesties te regelen, die urgenter zijn.

#### *Verhouding civiele recht - fiscale recht.*

De rechtszekerheid is er stellig mede gebaat, als bij de fiscale rechtsvorming een zekere matigheid betracht wordt, wat betreft het gebruik resp. het invoeren van begrippen, die afwijken van gelijknamige begrippen in het civiele recht. In het voorafgaande wezen wij op een tweetal voorbeelden daarvan, t.w. het begrip stille vennoot en het begrip c.v. op aandeelen. Met een beroep op de autonomie van het belastingrecht wordt het standpunt verdedigd, dat het fiscale recht met eigen begrippen dient te worden opgebouwd. Een oorzaak van deze strooming is stellig, dat het fiscale recht in de laatste decennia meer dynamisch is geweest dan het civiele recht. Het civiele recht is wat verstarde, terwijl ook de officieele opleiding van de juristen hier te lande er toe heeft geleid, dat de ontwikkeling van een belangrijk onderdeel van het recht, gelijk het belastingrecht is, buiten hen is omgegaan.

Bij het ontwerpen of interpreteren van een belastingvoorschrift kan men tweeërlei wegen bewandelen. Men kan het gestelde doel trachten te bereiken door de gebezigde begrippen daartoe pasklaar te maken, zonder zich veel gelegen te laten liggen aan den inhoud, welke die begrippen reeds in het gemeene recht hebben. Men kan het gestelde doel ook trachten te bereiken met eerbiediging van den inhoud, welke de gebezigde begrippen in het gemeene recht reeds hebben. Dit laatste is uiteraard lastiger, omdat men de nieuwe wetsvoorschriften dan moet passen in het netwerk van rechtsbegrippen, dat over het maatschappelijk leven gespannen is, zonder aan dat netwerk te rukken en te trekken, zoodat tenslotte een iegelijk er in verward moet raken.

Uiteraard gaat het hier om een kwestie van mate;

men zou de rechtsontwikkeling tegenhouden, indien men het niet aandurfde aan pvergeleverde begrippen nieuwen inhoud te geven en de fiscale rechtsvorming volkomen subordineerde aan het civiele recht, vooral waar dit zich conservatief toont. Daartegenover staat echter, dat een al te vrije hanteering bij de fiscale rechtsvorming van de rechtsbegrippen van het gemeene recht, die de vruchten zijn van het juridische denken van opeenvolgende menschengeslachten en waarin de geaardheid van een volk en zijn samenleving zijn neergeslagen, tot onoverzichtelijkheid en rechtsonzekerheid leidt.

#### *De n.v. als ondernemingsvorm ten onrechte in discredit?*

Overziet men het rechtsgebied, dat het onderwerp is van het werkje, dat mij tot mijn uiteenzettingen aanleiding gaf, dan is er reden zich af te vragen, of het nu bepaald noodzakelijk was voor een belangrijk deel van het bedrijfsleven hier te lande den n.v.-vorm onaantrekkelijk te maken. Vrees voor misbruik van de beperkte aansprakelijkheid is hierbij wel de belangrijkste drijfveer geweest. Het treft mij, dat v. d. Gr. op pag. 47 e. v. de beperking van de aansprakelijkheid eenigermate in bescherming neemt en dus een geluid laat hooren, dat niet harmonieert met hetgeen er op dit punt thans doorgaans te beluisteren valt. Ik sluit mij in deze gaarne bij v. d. Gr. aan, in het bijzonder geldt dit voor dat deel van zijn betoog, waarin hij er op wijst, dat de practijk heeft geleerd, dat hier te lande, niettegenstaande het groote aantal n.v.'s, weinig klachten omtrent misbruik van de beperkte aansprakelijkheid vernomen zijn. Met een zekeren trots mag men er op wijzen, dat het Nederlandsche n.v.-wezen gezond was.

Bezwaar tegen de beperking der aansprakelijkheid kan alleen ingebracht worden in die gevallen, waarin de n.v.-vorm wordt gebruikt, zonder dat de behoefte aan eigen kapitaal dermate groot is, dat een aantrekking van het kapitaal van velen noodzakelijk is, zooals bij de zgn. éénpersoons-n.v. of bij familie- of andere besloten vennootschappen het geval is. Het bezwaar kan zich daarbij alleen maar richten tegen de beperking van de aansprakelijkheid van de feitelijke leiders der onderneming, want anders zou men ook de c.v. dienen te verbieden. Het is niet mogelijk een juiste grens te trekken tusschen ondernemingen, waarbij beperking der aansprakelijkheid van de leiders, ergo gebruik van den n.v.-vorm, wél en waarbij ze niet toelaatbaar mag worden geacht. Op pag. 112 vermelden schr.'s, dat er, naar verluidt, een wettelijke maatregel in voorbereiding is, krachtens welke voor een n.v. ten minste een kapitaal van f 100.000,— geëischt zal worden. Ik zou het totstandkomen van een dergelijken maatregel in hooge mate betreuren, als de afkondiging er van niet gepaard zou gaan met een regeling van de overige ondernemingsvormen, die de bestaande rechtsonzekerheid dienaangaande, althans ten deele, vermindert. Dit laatste zou beteekenen, dat in het bijzonder de c.v. nader zou moeten worden geregeld. Maar dan doemt meteen de vraag op, of men het gestelde doel niet beter kan bereiken door voor te schrijven, dat bij de n.v.'s met een kapitaal beneden de f 100.000,—, degenen, die de n.v. leiden, met hun geheele vermogen hoofdelijk mede aansprakelijk voor de verplichtingen der n.v. zijn<sup>4)</sup>. Dusdoende bereikt men, dat het gebruik van een handzame ondernemingsvorm, die juridisch eenigermate uitgeëquilibreerd is en uit dien hoofde meer rechtszekerheid biedt, mogelijk blijft voor tal van familie- en andere besloten vennootschappen.

Het openen van de mogelijkheid in het civiele recht om den n.v.-vorm te behouden voor familie- en andere besloten vennootschappen, heeft echter weinig zin, als niet tevens wijziging gebracht wordt in de fiscale positie

<sup>4)</sup> Deze figuur doet zich in de practijk in feite reeds voor in al die gevallen (en het zijn er vele), waarin de directeur-aandeelhouder zich als borg voor de verplichtingen der n.v. gesteld heeft.

dier n.v.'s. De „vlucht” uit den n.v.-vorm is hier te lande tot dusverre niet door civielrechtelijke, maar juist door fiscaalrechtelijke maatregelen veroorzaakt. Het zou m.i. geen belangrijke wijziging voor ons fiscale recht beteken, indien n.v.'s, waarbij degenen, die haar leiden, civielrechtelijk mede aansprakelijk zijn voor haar schulden, fiscaalrechtelijk als een c.v. (open of stille) worden behandeld. Dit beteekent, dat dergelijke n.v.'s voor de vennootschapsbelasting en de vermogensbelasting II niet belastingplichtig zouden zijn.

Mr. Dr. E. TEKENBROEK.

## AANTEKENINGEN.

### DE KOLENVOORZIENING VAN NEDERLAND.

Dr. A. de Graaff heeft aan dit onderwerp een studie gewijd, welke als No. 35 in de reeks publicaties van het Nederlandsch Economisch Instituut verschijnt.

Een korte samenvatting van den inhoud doen wij hier volgen.

De ontwikkeling van den kolenmijnbouw in Nederland in zijn tegenwoordigen vorm begint bij den aanvang van deze eeuw. Wel werden reeds in de 12de eeuw kolen uit den Nederlandschen bodem gewonnen, maar dit bedrijf is niet tot groote ontwikkeling gekomen en heeft als zoodanig ook niet als grondslag gediend voor de gebeurtenissen van de laatste halve eeuw. Onafhankelijk daarvan ontstond eerst in de tweede helft van de 19de eeuw een levendige exploratie-activiteit, welke in sterke mate werd beheerscht door de conjunctuur en de ontwikkeling van de kolenbehoefte in de ons land omringende landen. Tot aanleg van mijnen kwam men in die periode niet, o.a. wegens onoverwinnelijke technische moeilijkheden.

Het begin van deze eeuw brengt voor den mijnbouw beslissende gebeurtenissen. De concessionarissen gaan tot aanleg van de zgn. particuliere mijnen over; de mijnbouw wordt een staatszaak, hetgeen o.m. tot uiting komt in de oprichting van het staatsmijnbedrijf; tenslotte ondergaat de toepassing van de mijnwetgeving ingrijpende veranderingen, waarbij practisch de mogelijkheid van oprichting van nieuwe particuliere mijnen wordt afgesloten.

Na 1900 komen de mijnen snel na elkander in bedrijf, maar de verwachtingen zijn nochtans bescheiden. In 1913 bedroeg bijv. het kolenverbruik in Nederland ongeveer 10 miljoen ton, de binnenlandsche productie daarentegen 1,9 miljoen ton. De verwachting was toen, dat de productie omstreeks 1930 3 miljoen ton zou bedragen en zich in dat tempo zou blijven uitbreiden. Opmerkelijk is, dat de Nederlandsche mijnen van hun oprichting af overwegend op het buitenland georiënteerd zijn geweest en hun product daarheen verkochten. Eerst kort voor den eersten wereldoorlog scheen de strijd om de binnenlandsche markt een aanvang te zullen nemen.

De oorlog 1914—1918 was voor de Nederlandsche mijnen van de grootste betekenis. Gedurende ongeveer 10 jaar was er geen sprake van normale concurrentie en in die periode hebben de mijnen niet alleen de productie, maar ook den aanleg en het productie-apparaat sterk uitgebreid. De mijnen van na 1920 hebben dan ook economisch gezien nauwelijks meer dan hun naam met die van vóór 1914 gemeen. De investeringen gedurende den oorlog overtreffen die van vóór den oorlog verre en zouden nog lang hun stempel op den mijnbouw drukken. De capaciteit, waarvoor gedurende den oorlog de basis werd gelegd, overtrof de oorspronkelijk geraamde meermalen. Intusschen had de Nederlandsche mijnindustrie, toen meer normale economische verhoudingen terugkeerden, het voordeel, dat zij zonder moeite een belangrijke plaats op de binnenlandsche markt had verkregen; een deel der mijnen, nl. de zgn. particuliere mijnen, gingen zich, nadat de grenzen weer opengesteld waren, wederom op productie voor den uitvoer toeleggen.

Tot 1931 is de productie voortdurend uitgebreid, evenals de uitvoer. Wel ging zij gedurende de depressie iets achteruit, maar deze teruggang kwam later dan in andere landen en had ook een veel kleineren omvang. Niettemin werd van de zijde der producenten sterke aandringing om steunverleening uitgeoefend, waarna in 1934 de invoer van buitenlandsche kolen aan contingententeering werd onderworpen. De daardoor verkregen beperking van de hoeveelheid ingevoerde kolen was klein en het voornaamste effect van dezen maatregel was, dat de Nederlandsche kolenmarkt een monopoliekarakter kreeg. Mede als gevolg van de daardoor optredende marktverstarringen konden de prijzen onafhankelijk van het buitenland worden vastgesteld, als gevolg waarvan zij hier te lande in sterkere mate dan elders stegen. Plannen tot heffing van een invoerrecht, tot het instellen van een distributieregeling en van een bedrijfsraad zijn niet tot uitvoering gekomen.

Na 1935 trad voor den Nederlandschen mijnbouw een periode van ongekenden bloei in. Desondanks werden de beschermende maatregelen gehandhaafd. De productie werd opnieuw uitgebreid en dank zij de groote prijsstijging maakte men groote winsten. Deze werden ten deele voor hooge dividenden, ten deele voor afschrijvingen op de té hooge investeringen van de oorlogsperiode 1914-'18 gebruikt. Zoo schreven bijv. de Staatsmijnen in drie jaren (1937-'39) f 52½ miljoen af en reserveerden f 7½ miljoen, terwijl zij f 43 miljoen bij den Staat hebben gestort ter vermindering van hun werkkapitaal.

Deze en de daaraan voorafgegane periode leerden, dat de rentabiliteit van het mijnbedrijf minder afhankelijk is van de productiegrootte, dan van de dispersie in de beweging van opbrengst en kostenfactoren, waaronder vnl. het arbeidsloon. Pogingen om het arbeidsloon op een te hoog niveau te handhaven, hebben uitschakeling van den arbeid en vervanging van arbeidskracht door machines met zich gebracht. Daarbij blijkt, dat de arbeidsproductiviteit in tijden van depressie en kleine productie sneller stijgt dan in perioden van groote productie.

Het feit, dat de Nederlandsche kolenproductie in normale tijden quantitatief ongeveer denzelfden omvang heeft als het verbruik van kolen hier te lande, heeft aanleiding gegeven tot de onjuiste opvatting, dat Nederland zijn kolenbehoefte zelf zou kunnen dekken. In werkelijkheid was dat vóór den oorlog in geen deele het geval. Ongeveer de helft der in Nederland geproduceerde kolen werd, hetzij direct, hetzij in den vorm van cokes, geëxporteerd. Daar stond tegenover, dat het grootste deel van de kolen, welke in Nederland verbruikt werden, van buitenlandsche herkomst was. Dit hield ten nauwste verband met de kwaliteit der hier te lande gewonnen kolensoorten, alsmede de hoeveelheden, welke van ieder dier soorten beschikbaar kwamen. Deze laatsten stemden in geen deele overeen met de hoeveelhedenverhoudingen der verschillende kolensoorten in het verbruik. Overigens is de ruil van kolensoorten tegen andere een verschijnsel, dat internationaal vóór den oorlog in alle landen gebruikelijk was, al spreekt het in de Nederlandsche verhoudingen bijzonder sterk.

Terecht wordt verwacht, dat het verbruik in Nederland zich na den oorlog uit zal breiden en van verschillende kanten is op uitbreiding van de productie door aanleg van nieuwe mijnen aangedrongen. Daarbij zal de te winnen kolensoort echter een beslissende rol spelen t. a. v. de vraag, of een nieuw aan te leggen mijn voor de binnenlandsche markt zal werken, dan wel als een exportbedrijf moet worden gezien.

Het kolenverbruik per hoofd der bevolking is in Nederland tot dusverre aanzienlijk kleiner dan in de ons omringende landen. Dit komt, doordat het kolenverbruik voor industriele doeleinden hier veel lager is dan in die landen, o.m. als gevolg van den beperkten omvang van de zware industrie. Dit brengt mede, dat het huisbrand-



kolenverbruik een relatief groote plaats inneemt in het totale verbruik. Het kolenverbruik in Nederland is daarvoor veel minder conjunctuurgevoelig dan dat in andere landen.

Bij toenemende industrialisatie van Nederland zal ook het kolenverbruik sterk stijgen. Daarmede zullen ook veranderingen optreden in de relatieve verhouding tusschen de voor industriële en voor huishoudelijke doeleinden benodigde hoeveelheden en wel ten gunste van de eerste. Daardoor zal de conjunctuurgevoeligheid van het kolenverbruik toenemen en zal het abnormale beeld, dat Nederland t. o. v. het buitenland met betrekking tot dit punt vertoonde, zich meer en meer aanpassen bij dat van het ons omringende buitenland. Wil de mijnindustrie daaraan het hoofd kunnen bieden, dan zal de bewegelijkheid der kostenfactoren vergroot moeten worden en het ontstaan van dispariteiten tusschen opbrengst en lasten moeten worden verhinderd.

Aan het werk zijn uitvoerige statistische gegevens en grafieken omtrent productie, verbruik en buitenland-schen handel van steenkolen in Nederland toegevoegd.

#### PUBLICATIE No. 35 VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT.

Zoojuist is verschenen de 35ste publicatie van het Nederlandsch Economisch Instituut, t.w.:

„De kolenvoorziening van Nederland”, door Dr. A. de Graaff. Deze studie wordt in den handel gebracht voor f5,50\*. Voor donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut geldt de verminderde prijs van f 4.10.

Donateurs en leden kunnen zoowel bij het Secretariaat van het N.E.I., Nieuwe Binnenweg 175a, Rotterdam-C (Giro No. 8408), als bij de uitgeefster (De Erven F. Bohn N.V. Haarlem) bestellen. Anderen *uitsluitend* bij den boekhandel en de uitgeefster.

#### VOORTSCHRIJDENDE INDUSTRIALISATIE IN EENIGE ZUID-AMERIKAANSCHEN STATEN.

Daar het streven naar industrialisatie sinds het begin van dezen oorlog weer sterk is toegenomen in Zuid-Amerika en ook in het jaar 1943 nog belangrijk doorwerkte, willen wij aan dit onderwerp een samenvattende beschouwing wijden, gebaseerd op verschillende berichten, die wij hierover in Nederlandsche en buitenland-sche bladen aantreffen.

#### Algemeen overzicht.

Van agrarisch exportgebied is Zuid-Amerika zich thans snel aan het ontwikkelen tot een min of meer geïndustrialiseerd gebied. Deze ontwikkeling is door den tegenwoordigen oorlog sterk gestimuleerd als gevolg van het door transportmoeilijkheden practisch wegvallen van den export van agrarische producten en grondstoffen en de mede hierdoor voor deze landen sterk gereduceerden invoer van industrieproducten uit de Vereenigde Staten en Europa. Een overeenkomstige situatie tijdens den oorlog 1914—1918 leidde tot een onbeteekenende industriële ontwikkeling, terwijl de eerste stoot tot de huidige industrialisatie uitging van de economische crisis omstreeks 1930. Tengevolge van de toen optredende sterke prijsdaling van agrarische producten op de wereldmarkt en de daaruit voortvloeiende exportmoeilijkheden, bleken duidelijk de gevaren, verbonden aan de eenzijdige oriëntatie van het economische leven van de meeste Zuid-Amerikaansche landen, en sindsdien kunnen wij in welhaast alle Zuid-Amerikaansche Staten het streven naar industrialisatie waarnemen.

Het is duidelijk, dat men bij de industrialisatie van Zuid-Amerika met verschillende moeilijkheden te kampen heeft; daarbij kunnen genoemd worden <sup>1)</sup>:

<sup>1)</sup> Het arbeidsvraagstuk, waarover zeer schaarsche gegevens ter beschikking staan, wordt hier buiten beschouwing gelaten.

#### Het brandstoffentekort.

Men heeft in verschillende Zuid-Amerikaansche landen moeilijkheden wat betreft de kwantiteit der brandstoffen, met de kwaliteit of met beide. Nu de mogelijkheid van den kolenimport practisch weggevallen is, is men, mede door de toegenomen industrialisatie, in veel grooter mate dan vroeger aangewezen op de brandstoffenvoorraden van Zuid-Amerika zelf. Zooveel mogelijk tracht men dan ook de brandstoffenproductie, in de eerste plaats de steenkolenwinning, op te voeren. Zoo steeg deze laatste in Brazilië van 0,8 miljoen ton in 1937 tot 1,7 miljoen ton in 1942; deze hoeveelheid dekt echter nog slechts de helft van de tegenwoordige behoefte, welke nog zal stijgen. De in Brazilië gewonnen kolen zijn weliswaar minderwaardig, maar voorzover met hoogwaardige buitenland-sche kolen vermengd, geschikt voor de staalindustrie.

Dit laatste kan niet worden gezegd van de tot dusverre geëxploiteerde Argentijnsche kolen, die totaal ongeschikt zouden zijn voor cokesfabricage. Men wijst hier in dit verband, evenals trouwens in Chili, waar men dezelfde moeilijkheid kent, op het gebruik maken van waterkracht <sup>2)</sup>.

Verder wil men in Argentinië dit probleem oplossen door den aanleg van spoorwegen naar de nog practisch niet ontgonnen mijnen in de gebieden Mendoza en Neuquen, die een buitengewone rijkdom aan steenkolen schijnen te bezitten, waarvan de kwaliteit en warmtegraad de uit Europa geïmporteerde kolen zouden overtreffen.

Ook de aardolieproductie tracht men in Argentinië nog steeds op te voeren en dat men daarbij succes heeft, blijkt uit het feit, dat de totale productie in 1942 met 3,4 miljoen ton 0,3 miljoen ton hooger was dan in 1941; daarentegen bleef in het eerste halfjaar van 1943 de aardolieinvoer met 430.000 ton ongeveer 170.000 ton beneden dien van het jaar daarvoor <sup>3)</sup>. De moeilijkheid, die zich hierbij voordoet, ligt in de schaarschte aan boortorens, welke momenteel niet meer zoo vlot door de Ver. Staten kunnen worden geleverd. Men schijnt echter in toenemende mate erin te slagen, de voor de uitbreiding van de petroleumindustrie noodige machines en werktuigen zelf te fabriceren. Als gevolg van de brandstofmoeilijkheden heeft de Argentijnsche Regeering in het najaar 1943 de geheele energieproductie onder staatscontrole gesteld, n.l. de petroleum, de electriciteit en de waterkracht <sup>4)</sup>. Reeds eerder werd het stroomverbruik beperkt, teneinde met de aanwezige kolenvoorraden zoo lang mogelijk toe te komen <sup>5)</sup>. Zelfs schijnt men ertoe overgegaan te zijn, lijnolie te gebruiken ter vervanging van motorbrandstof, terwijl verder als brandstoffen genoemd worden: hout, alcohol, maïs (kolven), lijnkoeken, schillen, stroo, suikerrietafval, etc. In 1942 zouden deze producten voor 40 % voorzien hebben in het normale verbruik.

#### Het transportvraagstuk.

De oplossing van dit probleem zal ook de oplossing van bepaalde grondstofmoeilijkheden van de Zuid-Amerikaansche industrialisatie met zich brengen. Hierbij denken we aan de genoemde brandstoffentekorten en aan het vaak verspreid voorkomen van benodigde erts. De Zuid-Amerikaansche Staten trachten door samenwerking tot de meest rationeële oplossing van deze moeilijkheden te komen. De Vereenigde Staten verleenen hierbij hun hulp, waaraan hun groote behoefte aan de Zuid-Amerikaansche erts en andere grondstoffen wel niet vreemd zal zijn.

Zoo leverden zij het vorige jaar aan Brazilië rails voor 662 km, 26 locomotieven en 458 goederenwagens, die over

<sup>2)</sup> „Economisch Nieuws” van 8-9-’43.  
<sup>3)</sup> „Nachrichten für Aussenhandel” van 6-7-’43; „E.N.” van 18-8-’43; „E.N.” van 11-2-’44.  
<sup>4)</sup> „Telegraaf” van 8-11-’43.  
<sup>5)</sup> „N.f.A.” van 19-8-’43.

verschillende spoorwegondernemingen verdeeld werden <sup>6)</sup>. De Argentijnsche spoorwegen worden voor het grootste deel gecontroleerd door Engelsch kapitaal en men streeft hier, evenals trouwens elders in Zuid-Amerika, naar nationalisatie van het spoorwegnet, hetgeen aan de industrialisatie niet anders dan ten goede kan komen. Daar echter het spoorwegverkeer in Zuid-Amerika sterk beïnvloed wordt door het brandstoffentekort en de opheffing van dit laatste voor een niet onbelangrijk deel weer afhangt van uitbreiding van het spoorwegnet, verkeert men in Zuid-Amerika in dit opzicht in een niet dan met groote moeilijkheden op te lossen situatie.

#### De financiering.

Men heeft de nieuw op te richten industrieën zooveel mogelijk willen financieren met Zuid-Amerikaansch kapitaal. Daartoe zijn in verschillende Staten semi-officieele instellingen opgericht, waartoe gerekend moeten worden: in Chili de „Corporacion de Fomento de la Produccion” en in Argentinië de „Compania Industrial Argentina”.

Het schijnt echter, dat men bijv. bij de Braziliaansche industrialisatie de basis voor de zware industrie niet heeft kunnen leggen, zonder aantrekking van Noord-Amerikaansch kapitaal <sup>7)</sup>. Bij de oprichting van de staalfabriek te Volta Redonda in Brazilië aan de spoorlijn Rio de Janeiro—San Paulo door de „Cia. Siderurgia Nacional” had men de meerderheid van het kapitaal van deze maatschappij in Braziliaansche handen willen houden.

Intusschen schijnen ook hier Noord-Amerikaansche pogingen tot tusschenkomst te zijn ondernomen, wat blijkt uit het crediet van \$ 20 miljoen, dat de „Import-Export Bank” der Vereenigde Staten verleden jaar ter beschikking stelde. Reeds in September 1940 hebben de Ver. Staten \$ 25 miljoen in de Braziliaansche staalindustrie geïnvesteerd. Toch maken de Zuid-Amerikaansche Staten over het algemeen slechts in beperkte mate gebruik van de aangeboden Noord-Amerikaansche credieten. De oorzaak hiervan moet gezocht worden in de groote dollarsaldi, die zich in New-York voor rekening van de Zuid-Amerikaansche Staten ophoopen als gevolg van de toegenomen geallieerde vraag naar de Zuid-Amerikaansche erts, rubber en andere grondstoffen <sup>8)</sup>. De terughoudendheid, die in het begin van 1943 op de Argentijnsche kapitaalmarkt viel waar te nemen, terwijl tevoren de middelen naar de Argentijnsche industrie vloeiden en daar tot een enorme uitbreiding van de productie-installaties leidden, moet worden verklaard uit het feit, dat het Argentijnsche kapitaal het concurrentievermogen van de nieuwe nationale industrie na den oorlog in twijfel begon te trekken. Het is dan ook de vraag, en dit geldt voor vele nieuwe Zuid-Amerikaansche industrieën, of de nieuwe Argentijnsche industrie met haar groote behoefte aan invoer van productiemiddelen en bepaalde grondstoffen en tot ontwikkeling gekomen onder invloed van de oorlogsconjunctuur, na den oorlog zal kunnen concurreeren met de bestaande buitenlandsche industrieën.

Waarschijnlijk als gevolg hiervan heeft de Argentijnsche Staat in den loop van het vorige jaar de organisatie van de verleenning van industriele credieten ter hand genomen <sup>9)</sup>.

#### De aard der industrialisatie.

De belangrijkste industrialisatie in den zin van fabricage van eindproducten kunnen we nog steeds waarnemen in Brazilië, Argentinië en Chili, terwijl in de overige Zuid-Amerikaansche Staten de economische activiteit zich vooral richt op intensivering van de winning van erts en andere grond- en hulpstoffen, terwijl de verdere verwerking hiervan veelal nog tot plannen beperkt is gebleven.

Wat betreft een aantal belangrijke verbruiksartikelen is de productie in bovengenoemde drie groote Staten reeds in zoodanigen omvang uitgebreid, dat men niet alleen

volledig in de eigen behoeften kan voorzien, maar dat er zelfs een overschot voor den export van deze industrie-producten is. Dit is in de eerste plaats het geval met de textielproductie, die binnenlandsche grondstoffen (wol en katoen) kan verwerken en producten voortbrengt, die ook aan hooge kwaliteitseischen schijnen te voldoen.

Ook de leerindustrie (schoenenfabricage), de voedings-middelenindustrie en deelen van de pharmaceutische en chemische industrie hebben, zowel in Brazilië als in Argentinië en Chili, een productie-omvang bereikt, welke de eigen behoeften van die landen overtreft <sup>10)</sup>.

Dat de industrialisatie echter niet alleen de verbruiks-goederenindustrieën betreft, blijkt uit het groote aantal berichten, omtrent de vestiging van zware industrieën in verschillende Zuid-Amerikaansche landen.

In het volgende zullen wij verschillende Zuid-Amerikaansche Staten afzonderlijk beschouwen.

#### Brazilië.

Het aantal industriele ambachts-ondernemingen bedraagt tegenwoordig ongeveer 80.000 met 1 miljoen arbeiders, hetgeen een toeneming met 15.000 bedrijven, en waarschijnlijk vooral bedrijfjes, sinds het vorige jaar beteekent <sup>11)</sup>; dit geeft een eerste aanwijzing van de snelle industrialisatie van dit land. Daarbij is de waarde van de industriele productie in 1942 tot bijna 1/5 van de waarde van de totale voortbrenging gestegen, terwijl dit aandeel vóór dezen oorlog 1/8 was. Hierbij moeten wij wel in het oog houden, dat onder totale voortbrenging ook de agrarische productie valt, waarvan de waarde, door het terugloopen van den uitvoer, waarschijnlijk wel gedaald zal zijn, terwijl de prijzen der industriele eindproducten sterker gestegen zullen zijn dan de prijzen van de agrarische producten. De nieuw ontwikkelde industrieën bestaan niet slechts uit kleine werkplaatsen met een geringe productiecapaciteit voor eenvoudige goederen, maar er zijn ook groote, moderne ondernemingen bij voor de fabricage van gecompliceerde artikelen, zooals bijv. elektrische apparaten, inclusief radiotoestellen, en auto's, terwijl de productie van vliegtuigmotoren nog in voorbereiding is. De opmerkelijke stijging van den Braziliaanschen industrieelen uitvoer komt voor rekening van katoenen weefsels en andere textielproducten, ijzer- en staalwaren, buizen, chemische en pharmaceutische producten en rubberbanden. De andere Zuid-Amerikaansche landen en de kleinere Staten van Midden-Amerika waren de voornaamste afnemers, terwijl in stijgende mate naar Zuid-Afrika werd uitgevoerd <sup>12)</sup>. Als gevolg van dezen export verdienden de Braziliaansche textielfabrieken in 1942 gemiddeld 80 % van haar kapitaal, terwijl ook in de papier- en staalindustrie recordwinsten worden geboekt van resp. 90 en 86 % <sup>13)</sup>. Men overweegt in Brazilië dan ook het instellen van een oorlogswinstbelasting.

Wat betreft den opbouw van de geprojecteerde aluminium-industrie, kunnen we opmerken, dat in het najaar 1943 de eerste krachtinstallaties in bedrijf genomen zijn. Men heeft berekend, dat de installaties voor aluminiumwinning te Ouro Preto in den Staat Minas Geraes, jaarlijks 10.000 ton zullen produceeren. De wensch om in Brazilië een aluminiumindustrie tot ontwikkeling te brengen, vindt zijn oorzaak in het verlangen de ruim 80 bekende bauxietvindplaatsen, die Brazilië telt, en waarvan men de totale ertsvoorraad op 150 miljoen ton schat, beter dan tot nog toe te exploiteeren. Verder wil men met hulp van de Ver. Staten de gewonnen bauxiet in eigen land op uitgebreider schaal tot aluminium gaan verwerken en dit product naar de Vereenigde Staten uitvoeren of het gebruiken als grondstof voor een op te richten vliegtuigindustrie. Men heeft dan ook een uitvoerverbod van bauxiet uitgevaardigd.

<sup>6)</sup> „N.F.A.” van 13-11-43.

<sup>7)</sup> „Europa-Kabel” van 8-10-43.

<sup>8)</sup> „Deutsche Zeitung in den Niederlanden” van 28-3-43.

<sup>9)</sup> „N.F.A.” van 18-8-43.

<sup>10)</sup> „Tel.” van 26-10-43.

<sup>11)</sup> „N.F.A.” van 21-10-43.

<sup>12)</sup> „E.N.” van 23-10-43.

<sup>13)</sup> „E.N.” van 23-11-43.

*Argentinië.*

Men heeft zich in dit land in de eerste plaats beziggehouden met een verhooging van de grondstoffenproductie, in hoofdzaak erts, kolen, aardolie en hout. In de industriële eindproductie kon ook reeds een belangrijke productievergroting worden vastgesteld en wel in de eerste plaats op textielgebied en verder wat betreft papier, chemische en pharmaceutische voortbrengselen, kleurstoffen, glas- en metaalwaren. Reeds in 1941 produceerde de Argentijnsche katoenindustrie totaal 35,2 miljoen kg eindproducten, meer dan het dubbele van 1935. Daarmede kon reeds ongeveer 70 % van de landelijke behoefte worden gedekt, zoodat ook in dezen tak van textielindustrie, evenals in de wolindustrie, de productie het grootste deel van de behoeften dekt. De Argentijnsche centrale bank heeft berekend, dat de waarde van de industriële productie in 1942 7 milliard pesos bedroeg.

De kwantitatieve omvang van de productie zou 55 % grooter zijn dan bij het begin van den oorlog. De industriële opbloei van Argentinië blijkt ook uit het aantal tewerkgestelden in de industrie. Volgens een officieele statistiek bedroeg het aantal industrie-arbeiders in Aug. 1943: 1 miljoen tegen 917.000 in 1942 en 590.000 in 1935<sup>14)</sup>.

Als gevolg van de versnelde industriële ontwikkeling zijn verschillende producten, die vroeger moesten worden ingevoerd, reeds tot uitvoerproduct geworden. Een voorbeeld hiervan vormt de verwerking van plantaardige oliën, hoofdzakelijk zonnebloempittenolie. Van zijn behoefte aan deze producten moest Argentinië in 1934 nog 60 % invoeren, terwijl in 1942 reeds 100.000 ton plantaardige oliën werd uitgevoerd. De uitvoer van halffabrikaten en eindproducten steeg van 120 miljoen pesos in het jaar 1941 tot 233 miljoen pesos in 1942.

Een belangrijk verschil tusschen de industrialisatie van Brazilië en die van Argentinië ligt in het feit, dat men in het laatstgenoemde land nog niet op een zoo belangrijke schaal als in het eerstgenoemde, een ijzer- en staalindustrie tot ontwikkeling heeft trachten te brengen. De Argentijnsche ijzerertslagen (vooral de provincie Fujuy schijnt rijke voorraden te bezitten) zijn ten deele in exploitatie, echter voor uitvoer- en niet voor smeltdoeleinden<sup>15)</sup>.

De „Union Industrial Argentina” heeft in verband met de gedurende de laatste 12 jaar met 400 % gestegen binnenlandsche vraag naar ijzer en staal, een plan opgesteld om ten minste een deel van de vraag naar deze producten in het land zelf te dekken<sup>16)</sup>. Men wil, nu het voorbereidend werk voor een kleine ijzer- en staalindustrie is verricht, in 1944 staalovens en walswerken met een capaciteit van 350.000 ton per jaar bouwen, mits de installaties uit het buitenland kunnen worden ingevoerd.

*Chili.*

De oorspronkelijke plannen van de Chileensche Regeering voor de ontwikkeling van een nationale ijzer- en staalindustrie zijn in den laatsten tijd in belangrijke mate veranderd. De semi-officieele organisatie, de „Corporacion de Fomento de la Produccion”, die in Chili met de leiding van de industrialisatie belast is, wil een Chileensche zware industrie met als centrum Concepcion opbouwen. In eerste instantie wil men komen tot een jaarlijksche productie van 100.000 ton ijzer en staal, die eventueel tot 150.000 ton zou kunnen worden verhoogd.

De eenige hoogoven, die Chili bezit, vindt men te Corral in de nabijheid van Valdivia; deze heeft een jaarlijksche productie van ongeveer 14.000 ton. De bezwaren, verbonden aan deze plannen, zijn in hoofdzaak tweeledig: in de eerste plaats bevinden de ertsmijnen zich veelal in buitenlandsch bezit en zijn de kolenvoorraden nauwelijks voor het huisverbruik voldoende. De kolenproductie wordt echter met succes opgevoerd. Doorslaggevend nadeel is

de ongeschiktheid van de kolen voor verwerking tot cokes. Dientengevolge is de hoogoven bij Valdivia dan ook ingericht voor het gebruik van houtskool.

De Laja-watervallen zouden een voldoende krachtbron voor elektrische energie vormen.

*Kleinere Zuid-Amerikaansche Staten.*

Zooals reeds hierboven opgemerkt, bepaalden deze zich tot nog toe hoofdzakelijk tot uitbreiding van hun mijnbouwprestaties. De *Boliviaansche* tinmijnbouw had de laatste jaren sterk de belangstelling van de Ver. Staten. Na een aanvankelijke productiestijging in 1941 is sindsdien door moeilijkheden bij de winning de opbrengst weer wat teruggelopen.

Ook de wolframproductie is voor Bolivia van veel betekenis; deze is sinds 1936 sterk gestegen en bedroeg in 1941 11 % van de wereldproductie<sup>17)</sup>. Daarnaast is de antimoonwinning van belang, van welk metaal Bolivia sinds 1915, na China, de grootste producent is.

In *Peru* steeg de zinkwinning, welke in 1942 29.189 ton bedroeg, terwijl de loodproductie van 1942 (55.000 ton) hooger was dan in 1941. De koperexploitatie leverde in 1942 36.965 ton op, welke opbrengst echter zal stijgen, als de normaalspoorlijn Pachachyo—Chancha gereed is, want dan zal men de nieuwe mijn van Yauricocha kunnen gaan exploiteeren<sup>18)</sup>.

Door het vóórkomen van kolen en mineralen zijn de vooruitzichten voor de ijzer- en staalindustrie na den oorlog gunstig.

In *Columbia* bedroeg de zilverproductie in 1942 246.281 ons fijn, terwijl deze in 1937 nog maar 167.791 ons fijn bedroeg. De export van platina uit dit land bedroeg in 1942 ongeveer 1.580 kg, wat een record beteekende sinds 9 jaren. De ontwikkeling van de petroleumwinning in Columbia, eerst het tweede aardolie-land van Zuid-Amerika na Venezuela, zou gedurende de laatste jaren minder gunstig zijn. De productie zou van 1,56 miljoen ton in 1942 tot 430.000 ton in 1943 zijn teruggelopen<sup>20)</sup>.

In *Venezuela* omvatten de industrialiseeringsplannen in hoofdzaak de uitbreiding van de aardoliewinning en daarmee verbonden de expansie van de raffinagecapaciteit. Deze laatste, die 72.000 barrels per dag bedraagt, wil men opvoeren tot 192.000 barrels per dag, welk productiecijfer echter pas na den oorlog zal kunnen worden bereikt. Dan zal Venezuela, na de Ver. Staten, de tweede plaats innemen onder de landen, die hun aardolieproductie zelf raffineren. Ter bevordering van dit streven heeft men de belasting op in Venezuela gewonnen en niet in dat land geraffineerde aardolie, verhoogd.

<sup>17)</sup> „E.N.” van 14-12-43.

<sup>18)</sup> „E.N.” van 24-8-43.

<sup>20)</sup> „E.N.” van 11-2-44.

**DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN SPANJE IN 1943.**

De economische ontwikkeling van Spanje toont in het afgelopen jaar een betrekkelijk bevredigend verloop. Het land gaat voort zich van de verwoestingen en dislocaties van den burgeroorlog te herstellen, waarbij in de eerste plaats aandacht wordt besteed aan het opvoeren van de agrarische en industriële productie en in samenwerking hiermede aan den buitenlandschen handel en het verkeer.

Naast sectoren, waar het economisch leven weer zijn normalen gang gaat, waren er gebieden, die tengevolge van den oorlogstoestand nog met zeer groote moeilijkheden hadden te kampen en weinig of geen vooruitgang t.o.v. het voorafgaande jaar vertoonden.

Hierna zullen wij een overzicht geven over de ontwikkeling in eenige belangrijke sectoren, waarbij wij ons voornamelijk zullen baseeren op berichten uit de „Nachrichten für Aussenhandel” en „Europa-Kabel”<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> In het bijzonder „N.f.A.” van 7 en 24 Januari 1944.

<sup>14)</sup> „E.N.” van 8-9-43.

<sup>15)</sup> „N.R.C.” van 8-9-43.

<sup>16)</sup> „N.f.A.” van 18-8-43.

*Landbouw.*

Kenmerkend voor de ontwikkeling in het afgelopen jaar is de verbetering in de voedselpositie, welke echter voor een groot deel voor rekening komt van invoer uit het buitenland, daar de inheemse productie van graan, peulvruchten en suiker, tengevolge van de groote zomerdroogte, beneden de aanvankelijk gekoesterde verwachtingen bleef. De tarwe-oogst bijv. lag met een opbrengst van 2,61 miljoen ton onder die van 2,95 miljoen ton in 1942, terwijl de gemiddelde oogst in het decennium 1925/34 4,14 miljoen ton bedroeg. Voor het komende jaar tracht men daarom door een gewijzigd afleveringsstelsel en het toekennen van premies een verdere uitbreiding van de met tarwe beteelde oppervlakte te verkrijgen.

Ook bij de suikerproductie was het resultaat eenigszins teleurstellend. Ondanks een niet onaanzienlijke uitbreiding der bebouwde oppervlakte, bedroeg de opbrengst slechts weinig meer dan in vorige jaren, zoodat het zelfvoorzieningsniveau van vóór den burgeroorlog niet kon worden bereikt. Voor de loopende campagne zijn de suikerprijzen met ongeveer 50 peseta's per ton verhoogd en voor de campagne 1944/45 heeft de Regeering de productie en de prijsvorming van suiker geheel vrijgegeven<sup>2)</sup>.

Op het gebied der vetvoorziening speelt, zooals bekend is, de olijfolie in Spanje een doorslaggevende rol. Ondanks den goeden oogst in het afgelopen jaar, is van het standpunt der voedselvoorziening slechts een geringe verbetering ingetreden, hetgeen in hoofdzaak te wijten is aan organisatorische moeilijkheden. De Regeering heeft daarom onlangs in de leiding van het olijvensyndicaat veranderingen aangebracht. Gezien de gunstige meldingen, welke met betrekking tot den loopenden oogst binnenkomen, acht men de opheffing van de rantsoeneering van olijfolie in het komende jaar niet uitgesloten.

Anders is het gesteld met zuidvruchten en gedroogde vruchten, die overwegend uitvoerproducten zijn, en wier afzet thans door de oorlogsomstandigheden op groote moeilijkheden stuit. Het probleem van den afzet van den sinaasappelooogst, die met een opbrengst van 425.300 ton in 1943 nog geen 50 % van de normale productie vóór den burgeroorlog bedraagt, tracht men op te lossen door het sluiten van handelsverdragen. Nadat Duitsland in het afgelopen jaar als groote afnemer uitviel, werd met Groot-Brittannië voor het eerst gedurende dezen oorlog weer een post van 150.000 ton afgesloten. Daarnaast konden kleinere hoeveelheden aan Zwitserland, Noorwegen, Zweden en Denemarken worden verkocht.

Een belangrijke bijdrage tot de verbetering van den toestand werd geleverd door veeteelt en visscherij, zoodat de rantsoeneering van vleesch en visch kon worden opgeheven. De oorzaak van de betere vleeschvoorziening moet worden gezocht in de hooge vleeschprijzen, welke den boer groote winsten afwierpen, waardoor hij in staat was, zijn tijdens den burgeroorlog sterk geslonken veestapel aan te vullen. De hoop van de Regeering, dat met het vrijgeven van den vleeschhandel en de toegenomen afleveringen een terugloopen der prijzen zou intreden, is niet vervuld. Integendeel zijn de prijzen aanvankelijk door den kooplust van het publiek nog verder in de hoogte gegaan.

*Industrie.*

De industrialisatie, waaraan na beëindiging van den burgeroorlog in het kader van den wederopbouw werd begonnen, teneinde werkgelegenheid voor het bevolkingsoverschot te scheppen en het invoersaldo aan industriele producten te verminderen, vond ook in 1943 voortgang, zoodat Spanje thans met betrekking tot verschillende goederen, waarvoor het vroeger min of meer van het buitenland afhankelijk was, in de eigen behoeften kan

voorzien, zij het ook, dat daarbij in bepaalde gevallen moet worden afgezien van bepaalde wenschen ten aanzien van kwaliteit en afwerking. Als maatstaf van wat tot stand werd gebracht, diene, dat het totaal der goedgekeurde investeringen in industriele ondernemingen van September 1939 af tot eind 1942 ongeveer 3,1 miljard peseta's bedroeg, bij een totale waarde van industriele aandelen en obligaties van 21,9 miljard in 1941<sup>3)</sup>. In 1943 liep het aantal nieuwe vestigingen in de industrie terug in verhouding tot het voorgaande jaar. In hoofdzaak beperkte men zich tot het uitbreiden en moderniseeren van bestaande installaties.

Daar de industrialisatie hooge eischen stelt aan de energie-huishouding, komt een groot deel der investeringen ten goede aan den mijnbouw, voornamelijk den kolenmijnbouw, en aan de elektrische energiebedrijven. Deze beiden tezamen nemen ruim  $\frac{1}{2}$  in van de particuliere emissies in 1943. De kolenwinning in het afgelopen jaar bedroeg 11 miljoen ton, tegen 6,96 miljoen in 1939 en 7,56 miljoen ton in 1930. Het jaarlijksche tekort bedraagt echter door de gestegen behoefte toch nog 1—1,5 miljoen ton. De jaarlijksche toeneming van het stroomverbruik, welke vóór den burgeroorlog 6 % bedroeg, is onder het nieuwe régime gestegen tot 15 %. Het verbruik in 1943 heeft zeker de 4,5 miljard kwh overschreden. Overigens hebben de beide laatste jaren duidelijk doen uitkomen, welke groote nadeelen er, gezien het zomer-droogte klimaat, verbonden zijn aan de voorkeur voor hydraulische krachtinstallaties, welke in Spanje 85—90 % der stroomopwekking voor hun rekening nemen, zoodat men in de toekomst waarschijnlijk weer in grootere mate gebruik zal maken van thermische installaties in de nabijheid van kolenmijnen.

De uitwerking van de ontoereikende kolen- en stroomvoorziening heeft zich o.a. doen gelden bij de ijzer- en staalindustrie, welke daardoor niet in staat bleek, haar productieprogramma volledig ten uitvoer te leggen. De productiecijfers gaven hier, vergeleken met het voorgaande jaar, slechts geringe verbeteringen te zien, welke desondanks voldoende waren om op enkele gebieden, zooals bij landbouwmachines, eenvoudige werktuigmachines, enz., tot een zekere ontspanning te leiden.

Bij de non-ferro metalen traden geen ingrijpende wijzigingen in. Afgezien van kleine productiestijgingen van mangaan en zink deed zich bij koper, tin, ferro-legeringen, enz., het tekort nog zwaar voelen. Een uitzondering dient echter te worden gemaakt voor kwikzilver, waarvan Spanje vanouds een productie-overschot heeft, en voor wolfram, waarvan de voortbrenging door de oorlogconjunctuur sterk is opgevoerd en waarbij de hooge prijzen aanzienlijk hebben bijgedragen tot de activeering van de betalingsbalans.

De textielindustrie heeft aan de gekoesterde verwachtingen niet geheel voldaan, hetgeen voornamelijk aan de prijspolitiek is te wijten. Zoo kon de katoenindustrie, ondanks de overheidsmaatregelen en ondanks de verbeterde katoenpositie, welke bijna weer het niveau van vóór den burgeroorlog bereikte, den kleinhandel niet van de benodigde hoeveelheden voorzien. Men neemt aan, dat dit samenhangt met de te lage richtprijzen, welke de fabrikanten ertoe nopen, het afgewerkte product in afwachting van hogere prijzen gedeeltelijk achter te houden. Een onlangs toegestane prijsverhoging van 30—40 % is door de inmiddels ingetreden stijging der loonen en katoenprijzen reeds weer gecompenseerd. Zoo zijn de prijzen van ruwe katoen in den loop van de laatste negen maanden, mede door een gedeeltelijke omschakeling van den invoer op de Vereenigde Staten, met niet minder dan 60 % gestegen.

Bij de wolindustrie liggen de verhoudingen iets gunstiger. Wel klaagt men over de grondstofvoorziening.

<sup>2)</sup> „Europa-Kabel“, 4 Februari 1944, blz. 5.

<sup>3)</sup> „Economisch Nieuws“, 17 Nov. 1943.

De ruwe wol, een inheemsch product, is wel in voldoende mate aanwezig, komt echter waarschijnlijk wegens te lage richtprijzen niet tevoorschijn.

#### Handel en verkeer.

Één der belangrijkste factoren voor Spanje's vooruitgang vormt de opleving van den internationalen handel, waarover hier enkele cijfers volgen (in millioenen peseta's):

	Invoer	Uitvoer	Saldo
			(invoer = —, uitvoer = +)
1939 .....	292	240	— 52
1940 .....	621	394	— 227
1941 .....	550	521	— 29
1942 .....	610	631	+ 21
1943 (t/m Juli)	499	542	+ 43

De uitvoer heeft in de laatste jaren, zowel naar hoeveelheid als naar waarde, een vooruitgang vertoond, welke ertoe heeft geleid, dat Spanje in 1942 zijn handelsbalanspositie t.o.v. verschillende partners heeft kunnen omkeeren van een debiteuren- tot een crediteurenpositie. Het land beschikt thans over aanzienlijke deviezengoederen, welke een gunstigen invloed uitoefenen op de nationale valuta en die de handelspolitieke gestie van de Regeering vergemakkelijken. Bovendien kon de Regeering er daardoor toe overgaan om buitenlandsche handelsvorderingen terug te betalen, hetgeen thans voor een bedrag van 3 milliard peseta's is geschied.

De belangrijkste vraagstukken op het gebied van den buitenlandschen handel blijven enerzijds het scheepvaartprobleem en anderzijds de moeilijkheid, ruilpartners te vinden, die de benodigde artikelen hebben aan te bieden in ruil tegen Spanje's producten, zooals sinaasappelen, wijn, mineralen, enz. In dit laatste schijnt men thans geslaagd te zijn door het sluiten van talrijke handelsovereenkomsten. Met Brazilië en de Vereenigde Staten werden katoencontracten afgesloten, Argentinië levert tarwe en mais en Zwitserland en Chili resp. industriële producten en kunstmest, terwijl Italië tot de gebeurtenissen in September in de behoefte aan kunstzijde voorzorg. Ook voor den afzet schijnt teh deele een oplossing gevonden te zijn.

Geheel in overeenstemming met de beteekenis van den buitenlandschen handel is de belangstelling, die het tonnageprobleem in Spanje geniet. Oppericht werd, als semi-overheidsbedrijf, de rederij en scheepsbouwmaatschappij „Elcano”, welke ter aanvulling van het particuliere initiatief scheepvaart en scheepsbouw moet bevorderen. Einddoel van de Regeering schijnt te zijn een koopvaardijvloot van 2 millioen BRT. Ofschoon de huidige handelsvloot, van ongeveer 1 millioen BRT, nog niet voldoende is, bewijst zij uitstekende diensten en vormt zij door het feit, dat zij tevens voor Zwitsersche en Portugeesche rekening vaart, een grooten steun voor de betalingsbalans.

Wat het binnenlandsche verkeer aangaat, hier valt ook een groote vooruitgang te constateeren. Het spoorwegverkeer, dat reeds vóór den burgeroorlog niet ten volle voor zijn taak berekend was, was na beëindiging daarvan volkomen ontwricht, zoodat groote moeilijkheden te overwinnen waren. De voorraad rollend materiaal overschreed in het afgelopen jaar het niveau van vóór 1936, terwijl tevens de transportprestaties werden opgevoerd. Hoewel dus somtijds van een bijna normaal verkeer kon worden gesproken, beantwoordt het spoorwegverkeer, speciaal bij de seizoentransporten van massagoederen, als zuidvruchten, suikerbieten, enz., nog niet aan de gestelde eischen. Ter ontlasting van dit verkeer werd dan ook sterk de bouw van kleine schepen bevorderd, welke uitsluitend voor de kustvaart moeten dienen.

#### Prijzen en financiën.

Bij vergelijking van het prijsverloop met dat over 1942

dient men in aanmerking te nemen, dat het, wegens het afnemen der omzetten op de zwarte markt, meer representatief is geworden.

De kosten van levensonderhoud bleven, evenals gedurende 1942, op hetzelfde niveau. De groothandelsprijzen, welke aanvankelijk een kleine daling registreerden, stegen sedert April weer vrij regelmatig, zij het in langzamer tempo dan in vorige jaren. De oorzaak van deze prijsstijging ligt voornamelijk op het terrein van den internationalen handel, waar voor den grondstoffeninvoer hogere prijzen werden betaald. Aan de uitvoerzijde deden zich zowel prijsstijgingen als -dalingen voor, waarbij de prijsstijgingen die van den invoer overtroffen. Men krijgt uit sommige berichten den indruk, dat de prijspolitiek, welke is gericht op een zoo laag mogelijk houden van het prijspeil in bepaalde sectoren de bedrijvigheid heeft tegengewerkt.

De ontwikkeling van de Spaansche handelsbalans vindt haar weerslag in de balansen van de Bank van Spanje. Behalve de toegenomen deviezenvoorraad valt op, dat de goudvoorraad steeg van 463 millioen peseta's aan het einde van 1942 tot 927 millioen peseta's per eind September 1943, waarvan echter een deel voortvloeit uit het overnemen door de circulatiebank van den goudvoorraad van het „Instituto Espanol de Moneda Extranjera”, het Spaansche deviezeninstituut.

#### Bankbiljettencirculatie in millioenen peseta's.

18 Juli 1936 .....	5.451
31 December 1940 .....	10.094
31 December 1941 .....	13.536
31 December 1942 .....	15.738
31 Juni 1943 .....	15.192
30 September 1943 .....	15.610

Door den burgeroorlog en den wederopbouw is de bankbiljettencirculatie sterk gestegen, thans echter neemt het tempo der toeneming af. Terwijl de circulatie gedurende 1941 met 34 % steeg, bedroeg de toeneming van eind 1941 tot eind 1942 nog slechts 16 %. Hier steekt de ontwikkeling in Spanje gunstig af bij die in vele andere landen.

Bij het onderbrengen van de emissies vertoonden zich aan het einde van Mei 1943 de eerste verschijnselen, dat de overvloed op de geldmarkt verminderde. Sedertdien keerden berichten over een verkrapping op de geldmarkt en het daardoor uitstellen van emissies regelmatig terug<sup>4)</sup>.

<sup>4)</sup> Recente berichten over geslaagde schatkist-emissies schijnen op een omkeering van deze tendens te wijzen.

## OVERHEIDSMAATREGELEN OP ECONOMISCH GEBIED.

### GELD-, CREDIET- EN BANKWEZEN EN BELASTINGEN.

**Belastingen.** Regeling inzake de heffing der loonbelasting van werknemers, die, terwijl zij wachtgeld genieten, tijdelijk bij een anderen werkgever in dienst zijn. Resolutie inzake de vereveningsheffing over ziekengeld uitgekeerd door eigen-risicodragers. Het besluit inzake voorkoming van dubbele belasting met betrekking tot het Duitse Rijk is, met terugwerkende kracht tot 1 Januari 1941, ook van toepassing verklaard op de vennootschapsbelasting (E. V. '43 Nos. 35, 36 en 37; blz. 966, 993 en 1022).

### VERKEER.

**Vervoer.** Wettelijke regeling van verhuizingen en het daarmede verbonden vervoer. Regeling van de uitvoering van het Autobevrachtingsbesluit II, met betrekking tot de aan het Rijk verschuldigde provisie, zulks met terugwerkende kracht vanaf 1 Januari 1943. Wijziging der statuten van de Nederlandsche Organisatie voor het Beroepsgoederenvervoer langs den weg (N.O.B.), zulks in verband met de overdracht van de werkzaamheden der N.O.B. naar de Vakgroep Goederenvervoer langs den weg (E. V. '43 Nos. 36, 37 en 38; blz. 988, 1018 en 1041).

# Alfabetische Index Overheidsmaatregelen op economisch gebied

(Zie voor den alfabetischen index Overheidsmaatregelen in 1943 het Jaarregister 1943, laatste bladzijde)

	Blz.		Blz.		Blz.
Administratieplicht	27, 55	Prijsgeregelingen	40, 83	Visscherij	41
Algemeen Vestigingsverbod	55	Scheidsgerecht Voedselvoorziening	41	Vlas	41, 97
Ambacht	27	Sierteelt	41, 97	Voedselvoorziening	97
Arbeidszaken	27, 55	Steunverleening a. Stijlgelegde Bedrijven	40, 55	Zaden	41, 97
Bank- en Credietwezen	41, 44	Suikerbieten e. d.	41, 97	Zuivel	41, 97
Belastingzaken	41, 111	Surrogaten	41, 97		
Betalingsverkeer met het buitenland	27	Tabak	40, 96		
Groenten en fruit	96	Textiel	40, 96		
Handel	27, 55	Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek	41		
Heffingen	41, 55	Tuinbouw	41		
In- en Uitvoer	26	Turf	96		
Industrie	27, 55	Vee	41, 97		
Kamers van Koophandel	40	Veevoeder	41, 97		
Landbouw	41, 97	Verpakingsvoorschriften	96		
Monopolieproducten	55	Vervoer	111		
Omzetbelasting	41, 97	Verzekering	96		
Opheffing Centrales	40	Vestigingswet Kleinbedrijf	41		
Organisatie Bedrijfsleven	27, 83				
Pluimvee	41				

Dr. J. R. A. Buning:

## De beleggingen der bijzondere spaarbanken in Nederland

Publicatie No. 32  
van het Nederlandsch Economisch Instituut

**Prijs f 3.65\***

(voor donateurs en leden van het N.E.I. f 2.75; bestellen bij het N.E.I.).

Verkrijgbaar in den boekhandel

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

## Het volkscredietwezen in de depressie

door

**R. M. Dr. Soemitro  
Djojohadikoesoemo**

Publicatie No. 34 van het  
Nederlandsch Economisch  
Instituut

**Prijs f 5.50\***

(Prijs voor donateurs en  
leden van het N.E.I. f 4.10;  
bestellen bij het N. E. I.).

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave: **De Erven  
F. BOHN N.V. - Haarlem**

## Een analyse

### VAN DE ARBEIDSPRODUCTIVITEIT IN NEDERLAND

door Dr. Ir. F. J. C. VAN DER SCHALK

24ste Publicatie van het Ned. Economisch Instituut

**PRIJS f 2.60\***

(Prijs voor donateurs en leden van het N.E.I. f 1.75;  
bestellen bij het N.E.I.).

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave: **DE ERVEN F. BOHN N.V. — HAARLEM**

## Beschouwingen over een tolunie tusschen Nederland en België-Luxemburg

door

**D. C. Renooij**

3de Publicatie van het  
Nederlandsch Econo-  
misch Instituut

**Prijs f 8.40\***

(Prijs voor donateurs en  
leden van het N.E.I. f 6.—;  
bestellen bij het N.E.I.).

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave: **De Erven  
F. BOHN N.V. - Haarlem**

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE BOEKDRUKKERIJ  
**H. A. M. ROELANTS — SCHIEDAM**

Onze speciale afdeling: drukwerk voor contrôle en administratie, levert alle voorkomend drukwerk op dit gebied concurrerend, snel en accuraat. Uitgifte-apparaten in groote verscheidenheid van werkwijze en capaciteit naar de behoeften van elk bedrijf. Onze terzake-kundige staf is te allen tijde voor gratis advies te Uwer beschikking.

Tel. 69300  
(3 lijnen)