

# Economisch-Statistische Berichten

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

29E JAARGANG

WOENSDAG 1 MAART 1944

No. 1445

## 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 („Prijzvaststelling 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 toepassing van het bedrijfsvergunningenbesluit 1941 door <i>C. A. Cannegieter</i> .....	114
De tarieven voor het ongeregeld goederenvervoer per auto (II), door <i>S. Blokland</i> .....	116
Boekbesprekingen	
Nationaal Plan en Streekplan, bespr. door <i>Dr. W. Sleumer Tzn.</i> .....	119
Ingezonden stukken	
De bijzondere benaming van nieuwe rassen (overeenkomstig het Kweekersbesluit 1941) door <i>Mr M. M. Schim van der Loeff</i> , met naschrift van <i>Mr J. W. van der Zanden</i> .....	120
Aanteekeningen	
Turkije als landbouwstaat .....	121
Ontvangen boeken en statistieken .....	123
Overheidsmaatregelen op economisch gebied .....	123
Maandcijfers	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen .....	124
Statistieken	
Stand van 's Rijks kas — Bankstaten .....	125

## GELD- EN KAPITAALMARKT.

Op de geldmarkt is van eenige wijziging der quantitative verhoudingen geen sprake. De geldruimte houdt onverminderd aan. Op den voorlaatsten weekstaat was zelfs het totale bedrag aan saldi van anderen op een hoogterecord gekomen, als gevolg van een ruime dispositie van het Rijk, waardoor het creditsaldo van de Schatkist opgeleerd was en zelfs een klein debetsaldo was ontstaan.

De afgifte van papier door de Schatkist is onverminderd voortgegaan; ook in de komende maanden mag men aannemen, dat op zeer ruime schaal papier zal worden afgegeven, omdat zeer omvangrijke bedragen promessen komen te vervallen. Om de reeds in onze vorige overzichten geschetste motieven is van die afgiften geen invloed op de geldmarkt te verwachten, hoe omvangrijk ze ook zijn.

In de laatste dagen van de week was er op de discontomarkt een lichte terughoudendheid onder de geldgevers waar te nemen, met het gevolg, dat voor het eerst sedert geruimen tijd de markttarieven de neiging vertoonden eenigszins aan te trekken. Het gaat nog slechts om 1/16 % en van een duidelijke beweging was nog allerminst sprake. In hoeverre de genoemde tendens zich zal handhaven of accentueeren, moet worden afgewacht.

De obligatiemarkt heeft in de verslagweek vrij omvangrijke omzetten vertoond. De koersen hebben uitermate weinig gefluctueerd. De 3½ % leeningen hebben een oogenblik een fractie boven pari genoteerd, maar het meerendeel der affaires kwam toch tot stand op tusschen de 99<sup>15</sup>/<sub>16</sub> en 100. De 3—3½ % leening 1938 is op enkele dagen weer bijzonder vast geweest met goede vraag. Een ruim aanbod bestond er in 3½ % Nederland 1941 van speciale zijde.

## DE TOEPASSING VAN HET BEDRIJFSVERGUNNINGENBESLUIT 1941.

Op 24 Juni 1941 hebben de Secretarissen-Generaal van de Departementen van Handel, Nijverheid en Scheepvaart en van Landbouw en Visscherij het besluit, houdende bepalingen betreffende het vestigen, uitbreiden en veranderen van bedrijven, kortweg „Bedrijfsvergunningenbesluit 1941” genoemd, vastgesteld, waardoor het verboden werd zonder vergunning van één van bovengenoemde Secretarissen-Generaal of van een door hen aangewezen gemachtigde:

1. een industrieel bedrijf te vestigen;
2. een dergelijk bedrijf uit te breiden;
3. daarin andere goederen te gaan fabriceren dan tot 18 Juni 1941 gebruikelijk was;
4. een groothandelsbedrijf te vestigen;
5. daarin andere goederen te gaan verhandelen dan die tot dusver in soortgelijke bedrijven werden verhandeld.

Daarmee werd dus een vijftal zeer belangrijke handelingen op economisch gebied aan een vergunning gebonden. Ondernemers, welke reeds verstrekkende voorbereidingen hadden getroffen voor één van deze handelingen, werden daardoor onverwachts onaangenaam getroffen. Met de getroffen voorbereidingen werd echter in het algemeen bij het verlenen van de vergunningen rekening gehouden, doordat tegenover dergelijke ondernemers een tegemoetkomende houding werd aangenomen.

### *De procedure bij het aanvragen van een vergunning.*

Wij zullen de procedure, welke bij het behandelen van aanvragen van een vergunning wordt gevolgd, nagaan. De aanvraag moet worden ingediend bij het Rijksbureau van Handel en Nijverheid, waaronder de desbetreffende grondstoffen ressorteeren. Wil bijv. iemand zijn chemische fabriek vergroten, dan moet de daartoe benodigde vergunning, welke geleidelijk den naam van „bedrijfsvergunning” verkreeg, worden aangevraagd bij het Rijksbureau voor Chemische Producten. Het Rijksbureau beziet de aanvraag technisch en economisch en legt haar ter beoordeeling voor aan verschillende andere instanties, waaronder de betrokken bedrijfsorganisatie en de Kamer van Koophandel van het betrokken rayon, indien er plaatselijke of regionale belangen met de aanvraag verband houden. Aan de hand van de door deze instanties verstrekte adviezen en beoordeelingen en in overeenstemming met het eigen onderzoek, stelt het Rijksbureau een gemotiveerd en toegelicht advies op voor den Secretaris-Generaal, die uiteindelijk de beslissing op de aanvragen neemt.

Welke Secretaris-Generaal de beslissing neemt, hangt er van af, of de aanvraag al dan niet verband houdt met producten, die de voedselvoorziening betreffen. Is dit niet het geval, dan beslist de Secretaris-Generaal van Handel, Nijverheid en Scheepvaart of een door hem gemachtigde.

Betreft de aanvraag producten, welke met de voedselvoorziening verband houden, dan moet, in afwijking van het bovenvermelde, de aanvraag in plaats van bij het desbetreffende Rijksbureau van het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, in het algemeen bij de verticale bedrijfsorganisatie, waar de producten onder ressorteeren, worden ingediend.

Voorzover de aanvragen betrekking hebben op het gaan verhandelen, door reeds gevestigde handelsbedrijven van andere goederen dan in de betrokken branche normaal worden verhandeld, heeft de Secretaris-Generaal van Handel, Nijverheid en Scheepvaart de directeurs van de onder hem ressorteerende Rijksbureaux gemachtigd, zelfstandig op de aanvragen een beslissing te nemen, onder voorwaarde, dat den betrokkene uitdrukkelijk op de mogelijkheid van beroep bij den Secretaris-Generaal wordt gewezen.

### *De toepassing van het besluit.*

Men zal zich afvragen, of de vergunningen gemakkelijk worden verkregen, dan wel of deze slechts in uitzonderingsgevallen worden verleend.

Dit hangt geheel van de betrokken branche en van het speciale geval af. De bedoeling van het besluit is overbodige of voor het algemeen belang schadelijke investeringen tegen te gaan en ongewenschte „branche-vervaging” in industrie en groothandel te voorkomen. Betreft de aanvraag een bedrijfstak, waar de reeds gevestigde bedrijven dus in de bestaande behoeften volledig kunnen voorzien, dan zal als regel de aanvraag worden afgewezen. Bij zeer bijzondere omstandigheden zal hierop een uitzondering kunnen worden gemaakt.

Uiteraard is het niet gemakkelijk vast te stellen, of de reeds gevestigde bedrijven in de behoeften kunnen voorzien. De behoeften laten zich evenwel vaak uit bestaande statistieken dan wel door ramingen in cijfers vastleggen, welke cijfers met die der voortbrenging kunnen worden vergeleken. Bovendien zal in gevallen van werkelijk groote overcapaciteit in een bepaald bedrijfstak dit in het algemeen moeten worden erkend.

Een andere moeilijkheid is de vraag, in hoeverre thans te vestigen industrieën, welke voor binnenlandsche behoeften zullen werken, na den oorlog met den dan te verwachten import zullen kunnen concurreren. De na-oorlogse toestanden zijn vooralsnog uitermate duister en bij het verlenen van bedrijfsvergunningen zal men in dergelijke gevallen vaak het risico, of de investering overbodig of schadelijk zal blijken te zijn, aan den betrokken ondernemer moeten laten. Wegens gebrek aan grond- en hulpstoffen kunnen evenwel grootsch opgezette plannen tot uitbouw van het Nederlandsche bedrijfsapparaat onder de huidige omstandigheden veelal moeilijk tot uitvoering worden gebracht.

Omtrent de interpretatie van het besluit valt het volgende op te merken. Onder industrieel bedrijf wordt verstaan een bedrijf, waar goederen industrieel of overwegend machinaal worden voortgebracht. Zeer kleine bedrijven, als chemische fabriekjes, welke op een étage van een woonhuis zijn ondergebracht en die met weinig machines en weinig personeel werken en een zeer geringen omzet hebben, vallen niet onder het besluit, daar hierbij van industrieel bedrijf niet kan worden gesproken. Dergelijke bedrijven vallen evenwel onder de middenstandsregelingen, evenals handwerksbedrijven.

Onder vestiging van een industrieel bedrijf wordt verstaan het beginnen met de eigenlijke productie. Zoolang de ondernemer zijn fabriek bouwt, de machines plaatst en bedrijfsklaar maakt, heeft hij derhalve geen vergunning op grond van het Bedrijfsvergunningenbesluit nodig; wel zoodra hij de eerste grondstoffen gaat bewerken, daar hij dan met de eigenlijke productie begint. De voorbereidingswerkzaamheden geschieden uiteraard geheel voor risico van den ondernemer en geven hem geenerlei aanspraak op het verkrijgen van een vergunning.

Met uitbreiding van een industrieel bedrijf wordt bedoeld de vergroting van de productiecapaciteit van het bedrijf. Uitbreidingen, welke de productiecapaciteit niet beïnvloeden, zooals bijvoorbeeld het uitbreiden van een fabriek met een schaftlokaal voor de arbeiders, met een opslagplaats of kantooruimte, mogen zonder bedrijfsvergunning geschieden.

Bij het uitbreiden van een industrieel bedrijf is het plaatsen van de daartoe benodigde machines reeds verboden; dit is in afwijking van wat bij vestiging geldt, daarbij mag immers het plaatsen van de benodigde machines zonder vergunning geschieden.

Bij het gaan fabriceren van andere dan tot dusverre gebruikelijke goederen, wordt gelet op wat in het betrokken bedrijf op 28 Juni 1941 werd geproduceerd. Bij de handelsbedrijven, welke andere dan tot dusverre verhandelde goederen willen gaan verhandelen, wordt gelet op wat er

in *soortgelijke* handelsbedrijven op 28 Juni 1941 werd verhandeld. Daarbij mag dus een bepaald bedrijf zonder bedrijfsvergunning goederen gaan verhandelen, welke op 28 Juni 1941 nog niet in dat bedrijf werden verhandeld, mits die goederen op dien datum maar in soortgelijke bedrijven werden verhandeld. De handelsbedrijven hebben dus t.a.v. de andere dan tot dusver gebruikelijke artikelen meer speelruimte dan de industriele bedrijven.

Ter bepaling, of een bedrijf tot den groothandel behoort, wordt er op gelet, of-er verkocht wordt aan den uiteindelijke consument. Een handel in bouwmaterialen levert aan den uiteindelijke consument, maar niet in den zin van den „laatsten verbruiker” en wordt derhalve tot den groothandel gerekend.

Bij vestiging van een groothandel is de voorbereiding, het aankopen en inrichten van gebouw, opslagplaats, kantoor, enz., weer vrij, evenals bij vestiging van een industrieel bedrijf, daar onder vestiging van een groothandel het gaan verhandelen van de betrokken goederen, het aaneenverkoopen ervan dus, wordt verstaan. De voorbereiding zal uiteraard bij vestiging van een groothandel niet zoo omvangrijk zijn als bij vestiging van een industrieel bedrijf.

Uitbreiding van een groothandel in den zin van vergroting van den omzet kan zonder bedrijfsvergunning geschieden, mits het handelsbedrijf zich maar beperkt tot de goederen, welke op 28 Juni 1941 in soortgelijke bedrijven werden verhandeld. Het ligt immers niet in de bedoeling van het besluit de bestaande verhoudingen te bevriezen, maar slechts om t.a.v. den groothandel branchevervaging te voorkomen.

Evenmin is er een bedrijfsvergunning noodig voor overplaatsing van een industrieel- of van een groothandelsbedrijf, of voor het voortzetten van een industrieel- of van een groothandelsbedrijf in een anderen juridischen vorm.

Wel daarentegen is een bedrijfsvergunning noodig voor het weder in bedrijf stellen van een stilgelegd groothandels- of industrieel bedrijf door een anderen ondernemer. Dit geldt; indien het bedrijf langer dan een jaar buiten werking is geweest, ook voor het geval, dat het bedrijf door denzelfden ondernemer weder in bedrijf wordt gesteld. De bedrijven, welke door overmacht, als verplichte bedrijfsconcentratie, gebrek aan grond- en hulpstoffen, zijn stilgelegd, hebben, indien de stillegging langer dan een jaar heeft geduurd, eveneens bij de weder in werkingbrenging van het bedrijf een bedrijfsvergunning noodig.

Het „Bedrijfsvergunningenbesluit 1941” lag in de lijn der ontwikkeling. Reeds in 1938 kwam hier te lande de zgn. Bedrijfsvergunningenwet tot stand. Deze wet opende de mogelijkheid, dat de Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart bepaalde takken van nijverheid of onderdeelen daarvan aanwees, met het gevolg, dat uitbreiding of vestiging van industriele bedrijven in een dergelijke branche niet anders dan met speciale vergunning zou mogen geschieden. Het verzoek om op een bepaalde branche het vergunningsstelsel van toepassing te verklaren, moest daarbij uitgaan van de desbetreffende ondernemers. De wet werd van toepassing verklaard op de aluminium-industrie en op een deel van de kousenindustrie. Bij deze wet, welke in het algemeen in de Kamers met instemming werd begroet en behandeld, zat de gedachte voor, dat, indien in een bepaalden bedrijfstak hier te lande een overcapaciteit bestond, uitbreiding van het productie-apparaat moest kunnen worden tegengegaan, ten einde onnoodige kapitaalverspilling te voorkomen. Ook dacht men bij het tot stand komen der wet aan steunmaatregelen van de Overheid voor bepaalde takken van industrie, welke, indien men bedrijfsvestiging en -uitbreiding vrij zou toelaten, tot een ongewenschte vergroting van het productie-apparaat zouden kunnen leiden, hetgeen men wilde voorkomen.

Het Bedrijfsvergunningenbesluit is als een verlengstuk van de Bedrijfsvergunningenwet te zien. Het besluit gaat n.l. veel verder dan de wet. Lag bij de wet het initiatief, om het vergunningsstelsel voor een bepaalden bedrijfs-

tak van toepassing te verklaren, in handen van de ondernemers, dit is bij het besluit geheel vervangen door de invoering van het vergunningsstelsel voor alle takken van nijverheid; bovendien werd door het besluit naast de nijverheid ook de groothandel onder het vergunningsstelsel gebracht; de wet opende de mogelijkheid een vergunningsstelsel voor vestiging en uitbreiding van bedrijven in te voeren, het besluit daarentegen maakte, behalve vestiging en uitbreiding van bedrijven, ook het gaan vervaardigen van een voor het betrokken bedrijf nieuw artikel en het gaan verhandelen van een artikel, dat in soortgelijke bedrijven bij de invoering van het besluit niet werd verhandeld, van vergunningen afhankelijk; het besluit is n.l. behalve tegen overbodige of schadelijke investeringen, ook gericht tegen ongewenschte „branchevervaging” in industrie en groothandel. Wij zien, dat het besluit is gebouwd op ongeveer dezelfde gronden als de wet, maar dat het besluit ingrijpender is dan de wet.

Tenslotte moet nog gewezen worden op de beteekenis van het besluit als maatregel van ordeningspolitiek. Bij deze ordeningspolitiek moeten wij een onderscheid maken tusschen ordening onder de huidige omstandigheden en ordening in vredestand.

Onder de huidige omstandigheden moeten de zeer beperkt aanwezige grond- en hulpstoffen zoo goed mogelijk worden aangewend en deze mogen niet worden verspild bij overbodige vestiging en uitbreiding van bedrijven. De branchevervaging moet worden tegengegaan, daar andere ondernemers, die thans moeite hebben hun bedrijf in stand te houden, gaan grasduinen in andere branches, waardoor de moeilijkheden dáár door de toegenomen concurrentie weer zullen worden vergroot, ten nadeele van de daarbij betrokken ondernemers. Het besluit wordt in dezen geest ook officieel toegelicht door het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart in de „Economische Voorlichting” van 4 Juli 1941.

Bezien wij evenwel het besluit en de wet tezamen in een ruimer verband, los van de huidige omstandigheden, dan moeten wij tot de conclusie komen, dat dergelijke maatregelen gewenscht zijn, ten einde de kapitaalsinvestering in handel en industrie in handen te houden. De economische wetenschap is het er thans wel over eens, dat gepoogd moet worden te komen tot conjunctuurregulering en dat daarbij de depressie gedurende de hoogconjunctuur moet worden bestreden, mede door de overdreven vergroting van het productie-apparaat tegen te gaan. Na afloop van den huidige oorlog kan worden gerekend op een periode van hoogconjunctuur, daar er dan een geweldige vraag naar productiemiddelen en naar consumptiegoederen zal ontstaan, welke den groei van het productie-apparaat in hooge mate zal stimuleeren. Deze groei zal, indien niet op de één of andere wijze geregeld wordt opgetreden, spoedig kunnen leiden tot een overcapaciteit voor de behoeften op langeren termijn, welker ontstaan moet worden voorkomen.

De Overheid zal hierbij echter in elk geval een sterke zeggingsmacht hebben. Zij zal echter een dergelijk vergunningsstelsel soepel, niet te strak, moeten hanteeren om verstarring van het bedrijfsleven te voorkomen. Ondernemers met nieuwe vindingen, welke den materieelen vooruitgang kunnen bevorderen, moeten de kans krijgen hun uitvinding te exploiteeren. De exploitatie van een dergelijke uitvinding zal veelal tot gevolg hebben, dat de technische installatie van de reeds gevestigde bedrijven, welke in dezelfde branche of in aanverwante branches werken, verouderen; dit beteekent, dat deze installaties in waarde zullen dalen, kapitaalverlies dus, welke verliezen men juist door de toepassing van het vergunningsstelsel wilde voorkomen.

Hiermede is wel duidelijk geworden, dat het op de juiste wijze hanteeren van het vergunningsstelsel aan de Overheid of de daarvoor verantwoordelijke instanties zeer hooge eischen stelt; daarbij zullen tegenover elkaar gesteld

moeten worden\* eenerzijds de nadeelen van ongeproportioneerde vergroting van het productie-apparaat en anderzijds de voordeelen van een vermindering der maatschappelijke productiekosten door toelating van meer efficiënte en technisch beter uitgeruste bedrijven tot de productie.

De vaststelling, wanneer de vergroting van het productie-apparaat ongeproportioneerd wordt, leidt bovendien tot schier onoplosbare vragen als „wat is de normale vraag?” en t.a.v. goederen, waarvan het gewenscht is, dat iedereen zich van er voorziet, „hoe groot zijn de behoeften?”

Een ieder, die bij deze vragen wel eens heeft stilgestaan, zal de moeilijkheid van hun beantwoording moeten toegeven. De „vraag” naar een bepaald product hangt nl. niet alleen af van den omvang der bevolking en den prijs van het goed, welke weer afhankelijk is van den productie-omvang, maar ook van levensgewoonten, van de mode, in wezen van het prijspeil van andere producten.

De Overheid zal derhalve, bij het hanteeren van het vergunningsstelsel, een zeer ruime marge van het risico, verbonden aan het uitbreiden van het productie-apparaat, aan de ondernemers moeten laten en alleen vergroting van het industriele apparaat, welke kennelijk naar een overcapaciteit voert en welke niet een belangrijke daling van de maatschappelijke productiekosten tengevolge heeft, moeten tegengaan. Zij zal zich daarbij, zooals dit thans ook gebeurt, op ruime schaal moeten laten voorlichten, ten einde zich omtrent deze moeilijke problemen zoo goed mogelijk te kunnen oriënteren.

Het in de hand houden van de vestiging en de uitbreiding van groothandelsbedrijven is in dit verband niet zoo urgent als het beheerschen van de vergroting van het industriele apparaat, daar groothandelsbedrijven, wanneer de desbetreffende branche zich te veel heeft uitgebreid, gemakkelijker en met minder bezwaren verdwijnen dan industriele bedrijven. Bij de handelsbedrijven spelen de vaste kosten, welke dus onafhankelijk zijn van den omzet en welke het mogelijke kapitaalverlies bij een overcapaciteit voor een groot gedeelte bepalen, nl. lang niet zoo'n belangrijke rol als bij de grootindustrie.

Tegen het boven behandelde vergunningsstelsel zou men als bezwaar kunnen aanvoeren, dat het te veel bureaucratie met zich zal brengen. Bij beperking van het vergunningsstelsel tot de industrie zal dit bezwaar niet zoo groot zijn, daar uitbreiding van het industriele apparaat en de vestiging daarvan niet een handeling is, die voor ieder bedrijf dagelijks voorkomt. Een dergelijk vergunningsstelsel heeft in dit opzicht minder bezwaren dan een systeem, waarbij, ook in vreedetijd, vergunningen worden verlangd voor dagelijksche of steeds voorkomende handelingen.

Door het bovenstaande is, naar ik hoop, voldoende duidelijk geworden, dat een maatregel als het Bedrijfsvergunningenbesluit 1941 niet alleen betekenis heeft als oorlogsmaatregel, maar ook als maatregel van algemeene ordeningspolitiek.

C. A. CANNEGIETER.

## DE TARIEVEN VOOR HET ONGEREGELD GOEDERENVERVOER PER AUTO.

### II.

*De grondslagen van het A.B.D.-tarief<sup>1)</sup>.*

Bij de samenstelling van het A.B.D.-tarief is men uitgegaan van de aan het vervoer verbonden kosten. Voor

<sup>1)</sup> Het eerste deel van dit artikel verscheen in de „E.-S.B.” van 23 Febr. 1944. Men zie voor het volgende ook „Beroepsvervoer” d.d. 12 Juli 1941: „De opbouw der A.B.D.-tarieven”, (Verslag van een lezing van den heer J. P. van Calsteren, hoofd van de Prijzenafdeeling van het Departement van Waterstaat) en „De vrachtprijsberekening voor het A.B.D.-vervoer” (Verslag van een lezing van den heer M. van Pelt, chef van de Centrale Administratie van den A.B.D.). Verder: „Het A.B.D.-tarief in beeld”, „Beroepsvervoer”, 2 Aug. 1941.

auto's van verschillend laadvermogen zijn eerst bepaald de vaste kosten per jaar en de variable kosten per kilometer.

Verder is aan de hand der vervoersstatistiek nagegaan, hoeveel gewicht gemiddeld per beladen rit werd vervoerd door een vrachtauto van zeker laadvermogen. Hierbij bleek, dat de zgn. relatieve beladingsgraad (lading bij beladen ritten: laadvermogen bij beladen ritten) afnam, naarmate het laadvermogen steeg. Wij meenen dit te kunnen verklaren uit hetgeen wij opmerkten t. a. v. de frequentie der zendingen van een gegeven grootte nl., dat groote zendingen minder vaak voorkomen dan kleine, en uit het feit, dat een groote wagen, per tonkilometer-berekend, goedkoper is dan een kleinere. Door dit laatste heeft de vervoerder de neiging een wagen te kiezen, die groote zendingen kan vervoeren, doch die, om een behoorlijke jaarprestatie te kunnen bereiken, ook voor zendingen van minder dan zijn laadvermogen moet worden gebruikt. Het resultaat hiervan is, dat grotere zendingen niet zoo veel goedkoper kunnen worden vervoerd als men uit de kostprijsverhoudingen van wagens met overeenkomstig laadvermogen zou willen concluderen. De kostprijs van een rit met een wagen van 5 ton zal bijv. f 30 bedragen, per ton f 6; van een rit met een wagen van 10 ton f 45, per ton dus f 4,50, zoodat men hieruit de gevolgtrekking zou kunnen maken, dat de prijzen per ton zich zouden verhouden als 100:75.

Een zending van 5 ton zal echter worden vervoerd met een wagen van 5,5 ton, kostprijs f 31,50, per ton vervoerd goed f 6,30; een zending van 10 ton met een wagen van 12 ton, kostprijs f 51, per ton vervoerd goed f 5,10, zoodat de verhouding tusschen de vrachtprijzen per ton vervoerd gewicht dus 100:81 wordt. De moeilijkheid, voor het vervoermateriaal voldoende emplooi te vinden, stelt dus een economische spens aan de grootte der wagens.

Bovendien leidde de analyse van de rittenstatistiek tot het resultaat, dat de zgn. productieve kilometrage (de verhouding tusschen de beladen gereden kms en de totaal gereden kilometers) toenam, naarmate langere ritten werden gemaakt. Bij langere ritten bestaat er namelijk meer kans, dat ergens op den terugweg een lading voor het punt van vertrek of de omgeving daarvan kan worden gevonden. Desnoods kan de vervoerder een aantal kilometers van den kortsten weg afwijken, om deze lading mede te nemen, en eventueel een zekeren tijd op de retourlading wachten.

Rekening houdend met deze gegevens, werd het tarief van den A.B.D. in den vorm van een prestatietarief opgesteld. Het bevat dus uitsluitend vrachtprijzen voor het vervoer van zendingen van bepaalde grootte, nl. 2 tot 20 ton (boven 20 ton geldt een prijs per ton gelijk aan 1/20 van den prijs van 20 ton) over afstanden van 15 t./m. 450 km (voor afstanden boven de 450 km wordt de prijs voor elke 5 km vermeerderd met 5/450 van het tarief van 450 km). Later zijn ook tarieven vastgesteld voor vervoer over kortere afstanden dan 15 km, nl. voor 1—6 km 75 %, 7—8 km 80 %, 9—10 km 85 %, 11—12 km 90 % en 13—14 km 95 % van het tarief voor 15—20 km.

De berekening van het tarief vond nu aldus plaats, dat men er van uitging, dat de auto's, in verband met de toewijzingen van vloeibare brandstof, slechts een beperkt aantal kilometers per jaar konden presteeren. Deze jaarprestatie werd voor wagens van alle grootten op een gelijk aantal kilometers vastgesteld. De vaste kosten konden nu zeer eenvoudig worden omgeslagen per kilometer door het bedrag per jaar te deelen door het aantal kilometers per jaar. De variabele kosten waren reeds per kilometer berekend, zoodat men voor wagens van alle grootten een kostprijs per kilometer kon vaststellen door optelling van deze beide bedragen. Het gevolg hiervan is, dat de vrachtprijs voor het transport van een zending van gegeven gewicht over verschillende afstanden recht evenredig is met het aantal in totaal af te leggen kilometers.

Doordat de productieve kilometrage gunstiger wordt, naarmate de afstand toeneemt, d.w.z., dat bij langere ritten naar verhouding minder onbeladen kms moeten worden gemaakt, vertoont het tarief per kilometer een dalend verloop.

Als de kostprijs 30 cent per km bedraagt en voor een beladen rit van 30 km in totaal 50 km moeten worden afgelegd (productieve kilometrage 60 %), moet de vrachtprijs  $50 \times f 0,30 = f 15$  zijn. Een beladen rit van 70 km, waarvoor 100 km moeten worden gemaakt (productieve kilometrage 70 %), moet opbrengen  $100 \times f 0,30 = f 30$ . Per beladen km berekend zijn dan de vrachtprijzen: voor 30 km  $f 0,50$ , voor 70 km  $f 0,43$ .

#### De uitwerking van het tarief.

De aldus berekende vrachtprijzen vormen het normale tarief. Hiervan werd echter een gedifferentieerd tarief afgeleid, doordat een viertal klassen werd onderscheiden, nl. A. t./m. D. De vrachtprijzen hiervoor werden gesteld op: A 115 %, C 90 % en D 80 % van het normale tarief van klasse B (100 %). Bovendien kent het A.B.D.-tarief nog de klasse A extra, waarvoor de vrachtprijs 25 % boven dien van klasse A ligt. In deze laatste zijn ingedeeld waarde-zendingen en ontplofbare stoffen. Een beschouwing van de goederenklassificatie leert, dat klasse A de waardevolle afgewerkte producten bevat, B de minder dure eindproducten, C de halffabrikaten en daarmee gelijk te stellen artikelen, terwijl de goedkope massagoederen in klasse D zijn ondergebracht. Er is dus rekening gehouden met de zgn. vervoerwaarde.

Ook uit het oogpunt van de kosten is er echter wel iets voor de invoering van een goederenklassificatie te zeggen. De duurdere goederen eischen bijv. in den regel meer zorg bij het vervoer en stellen bovendien veelal hogere eischen aan het materiaal. Sommige artikelen moeten in gesloten wagens worden vervoerd, welker kostprijs hooger ligt dan die van open wagens, o. a., omdat de carrosserie duurder is en bovendien, omdat het gewicht daarvan het nuttig draagvermogen vermindert. Veelal zullen de betrokken goederen zijn ingedeeld in klasse A, waardoor de vervoerder een compensatie ontvangt voor de hogere kosten. In de tariefvoorwaarden is bepaald, dat, indien een gesloten voertuig is aangevraagd, de vrachtprijs tenminste volgens klasse A wordt berekend; indien een half gesloten (overhuifd) voertuig is aangevraagd wordt de vracht tenminste volgens klasse B berekend.

Bij andere goederen, en met name bij het vervoer van massagoederen, liggen vaak de omstandigheden voor den vervoerder wat gunstiger. De laad- en lostijden zijn meestal wat korter, zoodat meer ritten per dag kunnen worden uitgevoerd, terwijl deze artikelen, bijv. kunstmest, vooral ten vervoer worden aangeboden op het platteland, waar verschillende kosten, zoals loonen, garagehuur, enz., lager zijn dan in de stad.

Het rekening houden met den bijzonderen aard van het vervoer, dat bij het Prijsvoorschrift geschiedt door het toestaan van toeslagen of het voorschrijven van kortingen, gebeurt dus bij het A.B.D.-tarief vooral door middel van de goederenklassificatie.

Voor transporten, waarbij de omstandigheden te veel van de normale afwijken, zijn veelal speciale tarieven vastgesteld <sup>2)</sup>.

Hoewel het A.B.D.-tarief is gebaseerd op den kostprijs van wagens met vloeibare brandstof, geldt het ook voor transporten, die worden verricht met auto's, voorzien van installaties voor vervangende brandstof. Men realiseerde zich zeer goed, dat de kostenstructuur voor deze wagens heel anders was dan voor de benzine- en diesel-

<sup>2)</sup> Dit is bijv. geschied voor het vervoer van melk van fabriek naar fabriek, zgn. „aanvullingsmelk“ (C. H. de Groot: „Het nieuwe melktarief“, „Beroepsvervoer“ 13 Dec. 1941, pag. 795 e. v.) en voor het campagnevervoer van beetwortelen en pulp.

wagens (verlies van laad- en/of trekvermogen, afschrijving en rente op de installaties voor vervangingsbrandstoffen, hogere wegenbelasting en verzekeringspremies, meer personeels- en reparatiekosten), doch ging uit van de veronderstelling, dat de hogere kosten zouden worden gecompenseerd, doordat met deze wagens meer transporten per jaar zouden kunnen worden uitgevoerd.

#### De critiek op het A.B.D.-tarief.

Reeds spoedig na de invoering van het A.B.D.-tarief werden hiertegen verschillende bezwaren geuit. Van vervoerszijkte formuleerde men deze, dat het tarief voor den korten afstand en voor de grootte wagens te laag zou zijn; van verladingszijkte vernam men de opmerking, dat de vrachtprijzen voor de lange afstanden en voor de kleine zendingen relatief te hoog waren <sup>3)</sup>. Hoewel ten aanzien van het peil der vrachtprijzen dus verschil van meening bestond, was men het ten aanzien van de onderlinge verhouding geheel eens.

De Melverda meent, dat de fout van het A.B.D.-tarief is, dat het verloop ten opzichte van den afstand niet logaritmisch is, zooals dit bij het tarief der Nederlandse Spoorwegen wel het geval is. Daar ziet men namelijk bij het toenemen van den afstand een procentueele daling van het tarief per kilometer. Deze eisch van een logaritmisch verloop der tarieven voert hij terug op psychologische factoren.

Deze zienswijze is zeer interessant, doch wij meenen, dat andere factoren, en met name de kosten, voor het verloop van een tarief, van wel zoo veel gewicht zijn <sup>4)</sup>. Het eenvoudigst formuleeren wij dit wellicht, dat de vervoerder in zijn bedrijf gevoeliger is in zijn portemonnaie dan in zijn psyche. Voor den vervoerder is het niet het belangrijkste, dat een tarief „logaritmisch verantwoord“ is, doch wel, dat de vrachtprijzen zoodanig zijn vastgesteld, dat de kosten van het vervoer worden goedgemaakt. Het is in deze richting, dat, naar wij meenen, de diepste grond van de bezwaren tegen het A.B.D.-tarief moet worden gezocht.

Wij moeten ons daartoe realiseeren, op welke wijze het aantal per jaar te produceeren kilometers afhankelijk is van de lengte der ritten en van het laadvermogen. Men kan er daarbij van uitgaan, dat er per jaar een zeker aantal bedrijfsuren kunnen worden gemaakt. Dit aantal is afhankelijk van de tijden, gedurende welke men bij de verladings terecht kan om te laden en te lossen, en van vele beperkende factoren in het bedrijf van den vervoerder als werktijdregeling van het personeel, verlies van bedrijfsuren door noodzakelijke reparaties, enz. Aangenomen kan worden, dat het aantal bedrijfsuren per jaar voor wagens van verschillend laadvermogen wel ongeveer gelijk zal zijn <sup>5)</sup>.

<sup>3)</sup> A. J. D. Rozema: „De begrenzing van het goederenvervoer langs den weg“, „De Economist“, Maart 1942, pag. 173, en H. A. A. de Melverda, „Tarieven in het vervoerwezen“, „De Economist“, Dec. 1942, pag. 656 e. v.

<sup>4)</sup> Opmerkelijk is, dat precies dezelfde bezwaren rezen tegen een op 1 Jan. 1939 door het Reichskraftwagen Betriebsverband ingevoerd verrekeningssysteem op tonkmbasis, aan welke bezwaren werd tegemoetgekomen door een verhooging der vergoedingen voor het vervoer van groote zendingen en een differentiatie der vergoedingen naar de afstanden. (E. Merkert: „Das Wesen des Reichskraftwagentarifs“, in Heft 3 „Schriftenreihe der Industrie- und Handelskammer Mannheim“, pag. 33).

<sup>5)</sup> Indien men, zooals De Melverda, den eisch stelt, dat

$$V = a - b \log A$$

(waarin V = vrachtprijs per km en A = afstand in kms), blijft nog de vraag, hoe a en b moeten worden bepaald. Hiervoor zijn, n.o.m., de kosten van belang. Op den duur kunnen de vrachtprijzen immers niet lager zijn dan de kosten. Wij meenen, dat de kostprijs ten aanzien van afstand en zendinggrootte in vele gevallen een degressief verloop zal vertoonen. De logaritmische functie, die het voordeel heeft, dat zij eenvoudig te hanteeren is, geeft dikwijls een bevredigende benadering van dit degressieve verloop.

<sup>6)</sup> In de praktijk zal een grotere wagen iets minder bedrijfsuren maken dan een kleinere. Een fabriek, die om 6 uur het werk staakt, zal om 5 uur nog wel een 3-tonswagen laden, doch een 12-tonner den volgenden morgen laten voorkomen.

Voor het uitvoeren van een rit is een zekere tijd noodzakelijk. Deze valt uiteen in dien voor laden, lossen en wachten, en dien voor het rijden. De laad-, los- en wachttijd is afhankelijk van de grootte der zending, doch niet van de te rijden afstand. Voor het uitvoeren van ritten over een gegeven afstand zal een grotere wagen meer laad- en lostijd noodig hebben dan een kleinere, met als gevolg, dat hij per jaar minder van deze ritten kan maken. Naarmate ritten over korteren afstand worden uitgevoerd, zal bij alle wagens de laad- en lostijd een belangrijker gedeelte van den totalen bedrijfstijd in beslag gaan nemen, de rijtijd een kleiner, met als gevolg, dat het aantal kilometers per jaar bij het verrichten van korte ritten lager zal liggen dan bij het uitvoeren van lange ritten.

Wij lichten dit toe in onderstaande tabel, waarin is uitgegaan van 2.000 bedrijfsuren per jaar<sup>6)</sup>, een laad-, los- en wachttijd van 2 uur per 5 ton en een gemiddelde rijnsnelheid van 25 kilometer per uur.

Afstand in kms	5 ton					10 ton					Aantal afzel. kms 10 ton in % van afzel. kms 5 ton
	Laad-, los- en wacht. in uren	Rijtijd in uren	Totale tijd in uren	Aantal ritten p. jaar	Aantal kms p. jaar	Laad-, los- en wacht. in uren	Rijtijd in uren	Totale tijd in uren	Aantal ritten p. jaar	Aantal kms p. jaar	
5	2	0,2	2,2	910	4.550	4	0,2	4,2	476	2.380	52,5
10	2	0,4	2,4	833	8.330	4	0,4	4,4	455	4.550	54,5
15	2	0,6	2,6	770	11.550	4	0,6	4,6	435	6.520	56,5
20	2	0,8	2,8	715	14.300	4	0,8	4,8	416	8.320	59,5
30	2	1,2	3,2	625	18.750	4	1,2	5,2	385	11.550	61,5
40	2	1,6	3,6	556	22.200	4	1,6	5,6	357	14.280	64,0
50	2	2,0	4,0	500	25.000	4	2,0	6,0	333	16.650	66,5
75	2	3,0	5,0	400	30.000	4	3,0	7,0	286	21.400	71,5
100	2	4,0	6,0	333	33.333	4	4,0	8,0	250	25.000	75,0

Indien nu bij de berekening van het tarief wordt uitgegaan van een jaarprestatie van 20.000 km, is het duidelijk, dat voor ritten over korten afstand (voor 5 ton tot ± 40 km, voor 10 ton tot ± 75 km) geen voldoende vergoeding wordt verkregen voor de vaste kosten, daar in deze gevallen een lagere jaarprestatie dan 20.000 km wordt bereikt. Niet de hoeveelheid brandstof, doch de beschikbare tijd beperkt hier dus de prestatie per jaar<sup>7)</sup>. Voor ritten over langeren afstand is de brandstoftoewijzing weer de beperkende factor, zoodat hier overschrijding der aangenomen jaarproductie en overdekking der vaste kosten niet mogelijk is. In dezen stand van zaken ligt dan ook de verklaring, dat het tarief voor den korten afstand te laag kan zijn, zonder dat daaruit volgt, dat het voor de langere trajecten te hoog is<sup>8)</sup>.

Toen de toewijzingen van vloeibare brandstof steeds geringer werden en meer en meer gebruik moest worden gemaakt van vervangingsbrandstoffen, werden de bovengenoemde bezwaren steeds luider. De installaties voor vervangingsbrandstoffen veroorzaken immers de hiervoren reeds aangeduide verhooging der vaste kosten, die slechts gecompenseerd kan worden door lagere variabele kosten of vergroting van de kilometerprestatie per jaar. Van een verlaging der variabele kosten is in den regel geen sprake. Het eenig kostenelement, dat gunstiger zou kunnen worden, zijn de brandstofkosten, doch dit is meestal niet het geval. Enkele andere kostensoorten, bijv. reparatie en onderhoud, worden echter door het gebruik van vervangingsbrandstoffen nadeelig beïnvloed. De stijging der vaste kosten moet dus voornamelijk worden opgewogen door een vermeerdering van de kilometerprestatie per jaar. Ook dit is niet eenvoudig, daar het aantal productieve uren door de montage van een installatie voor het gebruik van vervangingsbrandstoffen een

<sup>6)</sup> Dit aantal is willekeurig: generatorwagens maken onder de huidige omstandigheden over het algemeen veel minder dan 2.000 bedrijfsuren per jaar.

<sup>7)</sup> Bij de vaststelling van tarieven voor afstanden van minder dan 15 km werd met deze situatie rekening gehouden, doordat hier de evenredigheid tusschen vrachtprijs en afstand niet werd gehandhaafd.

Zoo werd bijv. het tarief voor 10 km niet op 50 %, doch op 85 % van dat voor 20 km bepaald.

<sup>8)</sup> Eenige compensatie kan optreden, doordat de brandstof, die a. h. w. bij het verrichten van korte ritten overblijft, aan de lange ten goede kan komen.

vermindering ondergaat, in verband met het meerdere onderhoud en frequenter reparatie. Bij de ritten over langere trajecten bestaat er een mogelijkheid, daar de beperkende invloed van de brandstoftoewijzing geringer is dan bij wagens met vloeibare brandstof. Bij ritten over korten afstand, waar de tijdsfactor de grootste belemmering vormt, kan de jaarproductie niet belangrijk worden verhoogd, zoodat de kostenstijging zich hier sterk doet gevoelen. Al deze bezwaren pleiten voor een herziening van het A.B.D.-tarief, waaraan dan ook reeds geruimen tijd wordt gewerkt.

Men kan zich afvragen, in welke richting deze herziening moet worden gezocht en of het wellicht wenschelijk en mogelijk is, dat de twee thans geldende onderling nogal verschillende prijsregelingen tot één uniforme regeling worden samengevat. Wij meenen goed te doen, ter beantwoording van deze vraag tot slot een vergelijking tusschen de beide prijsvoorschriften te maken.

#### A.B.D.-tarief en Prijsvoorschrift Huur van en Vervoer met Motorrijtuigen.

Hierbij zien wij af van een vergelijking van de hoogte der tarieven. Door de zoo verschillende geaardheid van de beide prijsregelingen is dit niet wel doenlijk. Zooda uit het voorgaande gebleken zal zijn, moet het A.B.D.-tarief niet worden vergeleken met het prestatietarief van het Prijsvoorschrift, doch met de volgens het Prijsvoorschrift berekende vergoeding, die voor den vervoerder het gunstigst is, hetgeen echter van zeer veel omstandigheden afhankelijk is. Ook een vergelijking der grondslagen van de beide prijsregelingen is niet mogelijk, daar de basis van het Prijsvoorschrift wel bekend is, nl. het dag- en kilometertarief, doch die van het A.B.D.-tarief niet is gepubliceerd.

Wij moeten ons dus beperken tot een algemeene karakteriseering van de beide prijsregelingen. Dan moet worden geconstateerd, dat het Prijsvoorschrift een zeer soepele regeling is, die volkomen rekening houdt met de bijzondere omstandigheden, waaronder het motorwegvervoer geschiedt, en die gebaseerd is op den kostprijs daarvan, zij het ook, dat de er aan ten grondslag liggende calculatiegegevens niet geheel in overeenstemming zijn met de Nederlandsche toestanden. Een bezwaar van het Prijsvoorschrift ligt echter juist in zijn soepelheid. Door de verschillende berekeningswijzen heeft de verlader slechts zeer weinig zekerheid ten aanzien van den vrachtprijs, dien hij zal moeten betalen. Het A.B.D.-tarief daarentegen is een werkelijk tarief in dezen zin, dat noch hoogere, noch lagere vervoerprijzen mogen worden berekend. Doordat de vervoerder verplicht is de hem door den A.B.D. opgedragen transporten uit te voeren, kan het tarief worden beschouwd als een bindend aanbod namens het geheele beroepsautovervoer, zoodat de verlader weet met welke vrachtprijzen hij rekening moet houden. Ook het A.B.D.-tarief is op den kostprijs van het autovervoer gebaseerd, zij het dan, dat deze kostprijs onder zeer bijzondere veronderstellingen is berekend, doch het kent bovendien een goederenklassificatie, zoodat het kan worden aangemerkt als een „arteigener Tarief" in den zin, die Dr. Merkert daar aan geeft<sup>9)</sup>. (Zie voor noot volgende pagina).

Wij meenen, dat het voordeel van zekerheid voor den

verlader zoo groot is, dat het aanbeveling verdient het A.B.D.-tarief verder te ontwikkelen, rekening houdend met de tijdens de afgelopen jaren aan het licht getreden bezwaren.

Wel zal men daarbij niet kunnen volstaan met het huidige algemeene tarief. Voor transporten, waarbij de omstandigheden zeer van de normale afwijken, zullen speciale tarieven, eveneens in den vorm van prestatietarieven, moeten worden vastgesteld, zooals reeds thans in verschillende gevallen is geschied.

Voor vervoerwerkzaamheden, die bezwaarlijk volgens vervoerd gewicht, en afstand kunnen worden afgerekend, zal het noodzakelijk zijn een uurtarief vast te stellen, terwijl ook wellicht een dag- en kilometertarief moet worden ontworpen. Toch zal het dan mogelijk blijken voor veel meer vervoersprestaties een tonkmtarief toepasselijk te verklaren dan bij het Prijsvoorschrift. Zoowel vervoerder als verlader en gemeenschap zullen daarbij gebaat zijn.

S. BLOKLAND.

<sup>1)</sup> T.a.p., pag. 124.

Ten aanzien van de wenschelijkheid en mogelijkheid van specifieke autovervoertarieven loopen in Duitschland de meeningen sterk uiteen. Het A.B.D.-tarief is daarom als proefneming zeer interessant.

## BOEKBESPREKINGEN

*Nationaal Plan en Streekplan.* Verzameling voorschriften van een toelichting voorzien voor Dr. Ir. F. Bakker Schut, Directeur van het Bureau van den Rijksdienst voor het Nationale Plan, met een inleiding van Dr. J. P. Fockema Andreae, Oud-Commissaris der provincie Groningen. ('s-Gravenhage 1943; Uitgave van de Vereeniging van Nederlandsche Gemeenten).

Dr. W. B. Kloos, de schrijver van het werk „Het nationale plan” (Alphen aan den Rijn, 1939), liet den geestelijken achtergrond van het op te stellen nationale plan zien. Hij schreef: „her-oriëntering van de geheele menschelijke gedachten- en dadensfeer rondom een nieuw tijds-ideaal” daar gaat het om. De overwinning op het liberalisme en ontvankelijkheid voor saamhoorigheid en solidariteit is het essentiële lichtpunt in den ommekeer der geesten. Het gaat om een drastische „revaluation of standards and wholesale re-orientation of social and economic policies” (Zimmermann). En wanneer dan later één der onderdeelen van het plan nader wordt bekeken, n.l. het verkeer en de verkeersmogelijkheden, dan klinkt het: „Het allesbeheerschende element hierbij is en blijft evenwel de mensch, n.l. de levenshouding, welke de mensch op een bepaald tijdstip tegenover dit probleem inneemt, en niet de techniek, hoe groot de invloed, welke hiervan op de verkeersontwikkeling is uitgegaan, ook geweest moge zijn; deze draagt er slechts op materiele wijze toe bij” (resp. p. 128 e.v., 185).

Bij de drie plannen, in den titel vermeld, gaat het om ruimtelijke ordening. Dat dit geen zuiver technisch probleem is en dus ook niet alleen maar door technici op te lossen, bleek ook wel duidelijk in de omschrijving van de doelstelling, die de heeren F. Bakker Schut en G. H. L. Zeegers indertijd gaven in dit tijdschrift. In het Bevolkingsnummer van 25 Maart 1942 schreven zij: „De ruimtelijke ordening heeft ten doel het in sociaal-economisch en cultureel opzicht scheppen van de gunstigste voorwaarden voor een doeltreffende ontwikkeling van de Nederlandsche gemeenschap. Harmonie moet het kenmerk zijn van deze ordening, harmonisch moeten de hoofdfuncties van het maatschappelijk leven: het werken, het wonen, de recreatie en het verkeer, haar plaats krijgen”. De materiele, ruimtelijke ordening is dus geen doel in zichzelf, maar een middel. Zij bevordert de nationale eenheid, maar vooronderstelt die tevens door den eisch van opofferingsgezindheid in dienst van het hogere ideaal.

Wanneer nu in de uitgave van de Vereeniging van Nederlandsche gemeenten „Nationaal plan en Streekplan” vrij zakelijk en nuchter over de genoemde plannen wordt gehandeld, dan diene men den geestelijken en maatschappelijken achtergrond niet te vergeten. Zelfs houde men voor oogen, dat alleen een precies uitgewerkt stel van voorschriften en besluiten een goeden gang van de ontwikkeling der plannen waarborgt.

De Directeur van het Bureau van den Rijksdienst voor het Nationale plan, Dr. Ir. Bakker Schut, geeft op de verschillende voorschriften en besluiten, die omtrent Nationaal plan en Streekplan verschenen zijn, een uitvoerige toelichting. Zoowel het basisbesluit (15 Mei 1941) als de drie uitvoeringsbesluiten (22 Januari 1942, 5/6 Juni 1942 en 1 Juli 1942) worden in extenso afgedrukt. Men ziet in de toelichting den groei. Terwijl de inleider, Dr. J. P. Fockema Andreae, de ontwikkeling van uitbreidingsplan tot streekplan en van streekplan tot nationaal plan kort aanduidt, schetst Dr. Bakker Schut de historische ontwikkeling, aangehaakt aan vier jaartallen: 1901, 1921, 1931, 1941. Dat hij alleen handelt — ook de titel duidt daar op — over streekplan en nationaal plan komt, doordat het uitbreidingsplan niet in de wetgeving van 1941/1942 is opgenomen, maar geregeld bleef in de Woningwet. Ware dit wel het geval geweest, n.l. het opnemen van de trias: nationaal plan, streekplan en uitbreidingsplan in één wetgeving, dan zou een nauw aaneensluitend geheel zijn verkregen; nu ontbreekt de harmonie in het geheel der voorschriften, ook naar de meening van den Heer Bakker Schut. Waar het nationale plan en de beide andere genoemde plannen voortdurend in elkaar grijpen en het eene niet uit te voeren is zonder het andere, moest in dit geschrift toch wel steeds ook de noodige aandacht aan het uitbreidingsplan geschonken worden. Het gaat bij het nationale plan immers voortdurend om coördinatie, om afstemmen op elkaar, om centraal verzamelen en uniform rangschikken der gegevens.

Het is goed, dat duidelijk verklaard wordt, dat — hoewel er natuurlijk een hiërarchisch verband tusschen de drie plannen bestaat in dien zin, dat uitbreidingsplannen zich moeten voegen naar streekplannen en streekplannen naar het nationale plan (p. 18), — wisselwerking en wederzijdsche bevruchting erkend en gewenscht wordt (p. 19 en 29). Toepassing van het subsidiariteitsbeginsel — van essentieel belang genoemd — is een waarborg daarvoor, dat niet gestreefd wordt naar te sterke centralisatie, dat men de detailuitwerking terecht zal overlaten aan de streekdeskundigen, die ook verder de plaatselijke belangen beter kunnen afwegen. Het klinkt wel autoritair als er staat, dat de Commissarissen der provincie de in de provincie geldende streekplannen met het nationale plan in overeenstemming moeten brengen, maar tevens zien wij, dat er voortdurend persoonlijk contact is tusschen de instanties, die zich bezighouden met het nationale plan, en die, welke streekplannen opzetten, zoodat natuurlijke groei meer zal voorkomen dan dwingend buigen.

Het gaat hier in dit artikelje er niet om de mérites van het basisbesluit en de uitvoeringsbesluiten te beoordeelen. Dat deed Dr. Bakker Schut grondig en deskundig in de genoemde publicatie. Hij aarzelt niet om desnoods ook critiek uit te brengen en aanwijzingen te geven voor nadere uitwerkingen of aanvullingen, waar de bestaande besluiten tekort schieten in de practijk (p. 55/56). M.i. had ook nog kunnen worden gewezen op de vaagheid van de uitdrukkingen „tijdig”, „behoorlijk” en „werken” in art. 5, sub 2, van het basisbesluit en vooral op het ontbreken van een aanduiding van een termijn, binnen welken de autoriteiten den aanvrager moeten hebben beantwoord. Er moet in de verhouding van hem, die kennis geeft van een voorgenomen werk, en de autoriteit, die al of niet een verklaring van geen-bezwaar afgeeft, een zekere wederkeerigheid in de behandeling, die geëischt wordt, zijn.

Liever dan op de details in te gaan, willen we enkele

zeer belangrijke opmerkingen, die de schrijver maakt en die misschien in dit zoo technische en juridische werkje niet verwacht worden, naar voren brengen en belichten.

Allereerst dan, dat de sociale en economische „survey” aan het plannen maken vooraf moet gaan. En dat deze survey door vakmensen, in dit geval sociografen, sociaal-geografen en economische geografen, moet worden verricht. Teveel wordt nog bij het maken van plannen voor uitbreiding geliefhebberd. Dit is niet het geval bij de grootere gemeenten, maar wel bij de kleine. Men draagt aan een architect o.a. op een plan te maken en die doet dat, echter zonder in staat te zijn het sociale vooronderzoek te verrichten. Zijn plan komt dientengevolge in de lucht te hangen. Kloos had er op gewezen, dat noodig is een nationale survey, waarin voorop staat het bevolkingsvraagstuk. De demografische analyse ontbreekt echter nog maar al te veel, terwijl ook de sociaal-economische structuur der gemeente te weinig als basis voor de plannen geldt, doordat men die niet kent en niet kan onderzoeken. Prof. Boerman stelde onlangs in de „Mededeelingen” van het Instituut voor sociaal onderzoek van het Nederlandsche volk de vraag, of het niet onjuist was, dat architectenbureaux, die een opdracht tot het vervaardigen van uitbreidingsplannen aanvaardden, de sociale vooronderzoekingen financieel dragen of te hunnen laste hebben. Hij meent, dat deze onderzoekingen vooraf plaats moeten hebben in opdracht van en ten bate van de betrokken gemeente of groep van gemeenten. Zooals de toestand thans is, laat men het vooronderzoek achterwege of verricht het diletantistisch of trekt er een bedrag voor uit, dat belachelijk laag is. Ook de sociale survey kost tijd, werkkraft en dus geld. Er wordt nog te vaak verondersteld, dat de sociale onderzoeker wel even in zijn vrijen tijd dit werk kan en wil verrichten. Hij kan het niet, doordat het vooronderzoek, waarvoor diepgaand demografisch werk vereischt wordt, zeer tijdroovend is en de tijd zal komen, dat hij het ook niet meer wil, omdat hij de sociale onrechtvaardigheid; dat de architect en de ingenieur voor hun diensten wel gehonoreerd worden en de sociale onderzoeker niet, niet langer wil laten voortbestaan. Ook al zijn straks voor alle gemeenten van ons land de demografische cijferdocumentaties verschenen, die door het Centraal Bureau voor de Statistiek in opdracht van den Rijksdienst worden vervaardigd, dan zijn nog nadere onderzoekingen ook op dat gebied — bijv. over gezinsgrootte, huwelijksvruchtbaarheid e.d. — noodig, afgezien van de survey naar de sociaal-economische structuur en de daarbij aansluitende researchwerkzaamheden. Of dit onderzoek, gelijk Dr. Bakker Schut wil, onder leiding van een geschoold planoloog moet plaats vinden, zou nader in discussie kunnen worden gebracht. Dat er nauwe samenwerking tusschen sociaal onderzoeker en planoloog moet zijn, spreekt vanzelf. Voor objectieve uitkomsten is een zelfstandig staan van den sociaal onderzoeker of van de instituten, die zich met sociaal onderzoek bezig houden, wel zeer gewenscht. Gelukkig, dat de schrijver kan melden, dat particuliere bureaux op dit gebied niet bestaan, maar wel instellingen, die werken in het algemeen belang.

De stelling wordt ook geponeerd, dat de meeste architectenbureaux de bekwaamheden en ervaring missen, die noodig zijn voor het opstellen van planologische ontwerpen. Dat is specialistenwerk (p. 30). Hier wordt niet alleen bedoeld op het gevaar van het werken zonder grondig sociaal vooronderzoek, een gevaar, dat de planoloog éven goed loopt, als hij zich niet van de diensten en medewerking van een sociaal onderzoeker verzekert, maar op het gevaar van amateurisme. Stedebouw en ontwerpen van plannen voor ruimtelijke ordening zijn werkzaamheden, waarvoor wetenschappelijke bestudeering der betreffende onderwerpen noodig is. Zooals op zoovele terreinen, hebben wij hier te maken met de differentiatie der wetenschappen, met de steeds verdergaande specialisering, die bijzondere opleidingseischen met zich brengt.

Onder leiding van personen als Ir. Van Lohuizen en De Casseres is hier een afzonderlijk terrein van onderzoek afgebakend, waarop de doorsnee-architect niet thuis is. Hier is één der vele terreinen, waarop een zekere ordening, die bestaat in het weren van niet-deskundigen, gewenscht is.

Dr. Bakker Schut noemt de punten, die zeker onderzocht moeten worden, vóór men tot den planologischen arbeid kan overgaan. Uit dien inhoud van het onderzoek blijkt, dat niet de technisch-opgeleide en georiënteerde architect of ingenieur dit werk kan verrichten. Ongezocht heeft de schrijver een pleidooi gehouden voor de erkenning en inschakeling van sociaal-economische onderzoekers in het werk van de uitbreidingsplannen, de streekontwerpen en het nationale plan, waarvoor wij hem dankbaar kunnen zijn.

Dr. W. SLEUMER Tzn.

## INGEZONDEN STUKKEN

### DE BIJZONDERE BENAMING VAN NIEUWE RASSEN (OVEREENKOMSTIG HET KWEEKERSBESLUIT 1941).

De heer Mr M. M. Schim van der Loeff schrijft ons: Het artikel van Mr v. d. Zanden in het nummer van 19 Januari van dezen jaargang doet een principiële bedenking bij mij opkomen, die misschien waard is om onder de aandacht van belanghebbenden te worden gebracht.

Schrijver geeft in overweging om de bijzondere benamingen, die in het Centrale Rassenregister worden vermeld, tevens — en liefst tevoren — bij het Merkenbureau als merk te doen inschrijven. Zulks zou inderdaad complicaties kunnen vermijden, indien het mogelijk is. Maar is het wel mogelijk?

Een merk is volgens art. 3 lid 1 der Merkenwet een teeken (één of meer woorden, afbeelding), dienende en dus geschikt om daarmede de waar te onderscheiden van dezelfde of gelijksoortige waar van een ander. Een merk moet dus de waar (kunnen) individualiseeren ten aanzien van de herkomst uit een bepaald bedrijf (al is het geenszins noodig, dat het publiek ook weet welk bedrijf). Met name individualiseert een merk de waar niet ten aanzien van bepaalde hoedanigheden der waar; integendeel: aanduidingen, omtrent kwaliteit of andere hoedanigheden der waar, zijn als merk juist ondeugend. Naar mijn bescheiden meening heeft schrijver dit niet voldoende in het oog gehouden en is dit ook de reden, waarom zijn eigen betoog hem in moeilijkheden brengt. Wat is immers het geval?

Art. 5 Kweekersbesluit 1941 bepaalt, dat een ras, enz., om als nieuw te worden beschouwd (en dus onder een bijzondere benaming te kunnen worden ingeschreven) bepaalde eigenschappen moet hebben (onderscheiding t. o. v. reeds bekende rassen; raszuiverheid), die niets te maken hebben met de herkomst van het ras uit eenig bedrijf, doch inhaerent zijn aan het ras zelf. Daarmede is de bijzondere benaming gestempeld tot een soortnaam en dus als merk ondeugend.

En dat is maar goed ook, want anders zou inderdaad art. 45 Kweekersbesluit 1941 merkenrechtelijke moeilijkheden in het leven hebben geroepen, die Mr v. d. Zanden kennelijk heeft gevoeld en — naar mijn smaak vruchteloos — heeft getracht op te lossen. De ook — en juist — aan derden opgelegde verplichting om voortkweekingsmateriaal van een op de rassenlijst geplaatst ras uitsluitend onder de bijzondere benaming in het verkeer te brengen, is niet te rijmen met het uitsluitend recht op een merk, hetwelk art. 3 Merkenwet aan den eersten gebruiker geeft, indien tenminste de kweeker eerste gebruiker van een merk zou zijn.

Ook de moeilijkheid, dat art. 47 Kweekersbesluit 1941 nu eenmaal andere voorschriften voor overdracht geeft dan art. 20 Merkenwet en de eerste bepaling zich tot de



laatste toch werkelijk niet verhoudt als een speciale tot een algemeene regeling, treedt in mijn systeem niet op.

Het bovenstaande wil uiteraard geenszins suggereeren, dat het artikel van Mr. v. d. Zanden niet vele interessante en practische suggesties bevat. Inderdaad verdient het aanbeveling, dat de Raad voor het Kweekersrecht het Merkenbureau raadpleegt, alvorens een bijzondere benaming in te schrijven. De Raad zal daarmee kunnen bereiken, dat de bijzondere benamingen niet verwarrend veel gelijken op reeds bestaande merken, en dat verdient aanbeveling, omdat het toch niet redelijk schijnt het recht op een merk te beknotten of te niet te doen door een latere bijzondere benaming. Dat omgekeerd het gebruik van een merk, dat teveel gelijk op een reeds ingeschreven bijzondere aanduiding, in strijd met de openbare orde zal worden geacht, schijnt mij, gezien de wijze, waarop het Merkenbureau het voorlaatste lid van art. 4 Merkenwet pleegt te hanteeren, vrij waarschijnlijk. De voordeelen, die de schrijver hoopt te bereiken, kunnen op die manier toch worden gerealiseerd en bovendien kan de Raad desgewenscht deskundige voorlichting krijgen over de vraag, of de gekozen benaming inderdaad wel zoo „bijzonder” is.

Tenslotte wijst de juiste opmerking van den schrijver, dat men bij het verhandelen van voortkweekingsmateriaal naast de bijzondere benaming ook zijn eigen merk mag gebruiken, toch ook reeds sterk in de richting, dat de bijzondere benaming niet bedoeld is als herkomstaanduiding, maar als soortnaam. Het is toch bepaald ongebruikelijk voor één en dezelfde waar tegelijkertijd twee merken te gebruiken en dat zal ook niet gebeuren. De vermelding van de bijzondere benaming zal den koper vertellen, welke soort van waar (welk ras) hij verkrijgt, en aan het merk zal hij kunnen zien uit welk bedrijf die waar afkomstig is; beide informaties zullen voor hem van belang kunnen zijn.

#### Naschrift.

Men moet onderscheiden tusschen inschrijving van een ras in het Centrale Rassenregister en plaatsing op de rassenlijst. De bijzondere benaming van een ras, dat alleen in het Centrale Register is ingeschreven, is geen soortnaam, al dadelijk niet, omdat de kweker dan het uitsluitende recht heeft voortkweekingsmateriaal van dat ras onder de bijzondere benaming in het verkeer te brengen. Daarover kan moeilijk verschil van meening bestaan. De bijzondere benaming van een ras, dat tevens op een rassenlijst is geplaatst, is echter naar mijn gevoelen ook een merk. Daaraan doet de verplichting van derden, om voortkweekingsmateriaal van bijv. Concurrent-vlas aan te duiden als *nabouw-Concurrent*, niet af. Ook de kleinhandelaar verkoopt bijv. Bi-arlita-lampen, maar daarmee maakt hij toch geen inbreuk op het merk van Philips, als de lamp werkelijk uit Eindhoven komt?

Dat art. 47 van het Kweekersbesluit als de bijzondere regeling de algemeene bepaling van art. 20 der Merkenwet ter zijde stelt, is bezwaarlijk als een moeilijkheid te zien. Indien men de bijzondere benaming niet als merk, maar als soortnaam zou moeten beschouwen, kan het gebruik van een merk, dat er verwarrend veel op gelijk, nimmer in strijd zijn met de openbare orde. Verder: heeft mijn geachte opponent nooit gehoord van Karel I Remo, Philips Arga, Osram-Nitra of Aspirin Bayer?

Tenslotte: het buitenland kent geen Kweekersrecht. Onze kweekers, die ook veel voor export werken en werken, kunnen zich in het buitenland tegen onbehoorlijke concurrentie alleen beschermen met een beroep op de ook daar bestaande merkenwetten. Wie bestrijdt, dat rasnamen merken zijn, berooft onze kweekers van een onmisbaar schild tegen ontoelaatbare mededinging in den vreemde. Een practisch economisch argument, maar daarom niet minder belangrijk.

Mr J. W. VAN DER ZANDEN.

## AANTEKENINGEN.

### TURKIJE ALS LANDBOUWSTAAT.

De moderniseering van Turkije is gepaard gegaan met een snelle economische ontwikkeling. De landbouw was en is nog steeds het hoofdmiddel van bestaan in dit land. Het is dan ook begrijpelijk, dat met den opbouw van industrie, handel en verkeer, ook de ontwikkeling en verbetering van den hoofdtak van bestaan, de landbouw, is ter hand genomen.

In één der laatste maandbladen van het internationale landbouwinstituut te Rome treffen wij een opstel aan van Dr. Kâzım Köylü uit Ankara, waarin deze een overzicht geeft van de structuur en recente ontwikkeling van den Turkschen landbouw<sup>1)</sup>. Wij ontleenen aan dit, hoofdzakelijk statistische, overzicht het volgende.

#### Grond en arbeid.

De verdeling van den bodem was in 1935 als volgt:

	In 1.000 ha	%
Grond voor akkerbouw .....	13.155	17,1
Weideland .....	38.519	49,6
Weidevlakten .....	3.421	4,4
Olijftuinen 347	1.133	1,5
Wijngaarden 345		
Boomgaarden 285		
Groentetuinen 156		
Opgaand hout 7059	9.255	11,9
Hakhout 2.196		
Woeste grond, moeras e.d. ....	12.325	15,5
Totaal .....	77.708	100

Daar de veeteelt nog vrij extensief bedreven wordt, staat het aandeel van het weideland in het totaal geenszins in evenredige verhouding tot de betekenis van de veehouderij in de Turksche landbouwproductie. Akkerbouw en ooftbouw leveren, zooals wij uit de opbrengstcijfers nog zullen zien, een veel grotere bijdrage in de totale productie-opbrengst van het land. Het weideland heeft bovendien, behalve de mogelijkheden van een veel intensiever benutting voor de veehouderij, nog uitgestrekte oppervlakten ter beschikking voor omzetting in grond voor akker- of ooftbouw. Ook de akkerbouw op zichzelf biedt nog ruime kansen voor productie-uitbreiding, daar in de afwisseling der cultures nog veelal het primitieve twee- of drieslagstelsel wordt gevolgd, zoodat in dit opzicht een overgang naar modernere bebouwingwijzen een aanzienlijke opbrengstvergroting ten gevolge zou kunnen hebben.

De ooft- en tuinbouw zijn de laatste jaren aanzienlijk uitgebreid. Begunstigd door klimaat en bodem levert Turkije op dit gebied tal van producten, die ook in het buitenland kunnen worden afgezet.

De boschbouw is, gezien den houtrijkdom van het land, nog betrekkelijk weinig ontwikkeld.

Het grondgebruik in Turkije staat nog onder invloed van oudere grondrechten. Men treft er zowel communaal als particulier bezit aan. Het communale bezit omvat voornamelijk weiden en bosschen en het gebruik hiervan is meestal onder zekere regelen voor iedereen vrij. De bodem, die voor akker- of ooftbouw wordt gebruikt, is meer particulier bezit, waarmede a.h.w. het intensieve en rendabeler gebruik van deze grond duidelijk wordt aangegeven. Over de regelen, inzake overgang van communaal tot particulier bezit, doet Dr. Köylü geen mededeeling.

Het grootste deel, 97 %, van het aantal der landbouw-bedrijven is kleinbedrijf, met een gemiddelde grootte van 16 ha. De middelgroote bedrijven van 50—500 ha, 2,3 % van het totaal, en de grootbedrijven, totaal ruim 400

<sup>1)</sup> „Bulletin Mensuel des Renseignements économiques et sociaux”, Mei 1943: „Situation et possibilités d'évolution de l'agriculture en Turquie”, door Dr. Kâzım Köylü.

met een gemiddelde grootte van 1.500 ha, zijn hier nog betrekkelijk weinig vertegenwoordigd<sup>2)</sup>.

De telling van 1935 stelde de werkzame bevolking op 7,9 miljoen personen, waarvan 6,5 miljoen menschen (3,4 miljoen mannen en 3,1 miljoen vrouwen) in den landbouw werkzaam waren. De verdeling der beroepsbevolking, in 1935, blijkt uit onderstaand staatje:

Landbouw	81,6 %	Ambtenaren en vrije beroepen	2,6 %
Industrie	5,6 %	Leger	3,1 %
Handel	4,8 %	Diverse beroepen	2,2 %

Uit het feit, dat de agrarische bevolking in dat jaar ongeveer  $\frac{3}{4}$  van de totale bevolking uitmaakt, blijkt, dat zij in groote mate in den landbouwarbeid is betrokken, hetgeen trouwens ook reeds blijkt uit het groote aantal vrouwen, dat in den landbouw werkzaam is.

#### De akkerbouw.

De producten van den akkerbouw in Turkije zijn hoofdzakelijk granen, 90 %, handels- en industriegewassen, 6 %, en peulvruchten 4 %. Door het verstrekken van goed zaad en plantgoed, de bestrijding van plantenziekten en het propageeren van moderner landbouwmethoden (mechanisering) is de Turksche Regeering er in geslaagd, de landbouwproductie sterk op te voeren.

De graanbouw is in de laatste 15 jaar enorm uitgebreid, zooals onderstaande tabel duidelijk laat zien. Weliswaar biedt de vergelijking van 2 jaren voor de landbouwopbrengsten het nadeel, dat de oogstfluctuaties hier een groote rol kunnen spelen, en dit geldt zeker voor een nog betrekkelijk weinig ontwikkelde landbouw, maar de toeneming is in vele gevallen zoo groot, dat hier duidelijk uitbreiding of intensivering van den verbouw van een bepaald gewas naar voren treedt.

#### Graanproductie, in millioenen quintalen (100 kg).

	1927	1940		1927	1940
Tarwe	13,3	40,7	Haver	0,6	3,3
Gerst	6,3	22,5	Rijst	0,2	1,1
Mais	1,3	7,6	Overige graansoorten	1,6	3,4
Rogge	1,0	4,8			
			Totaal	24,3	83,4

De huidige graanproductie dekt geheel de binnenlandsche behoefte (in 1927 was er nog invoer van granen noodig) en laat zelfs een uitvoer van 4 à 5 miljoen quintalen toe.

De met handels- en industriele gewassen bebouwde oppervlakte wordt grootendeels ingenomen door katoen (35 à 40 %), tabak (25 à 30 %), sesamcultuur (15 à 20 %) en suikerbieten, aardappelen en uien.

Ook hier is de productie sterk uitgebreid en tevens gepaard gegaan met de ontwikkeling van de binnenlandsche verwerkende industrie: textielindustrie voor de katoen-, vlas- en hennepsteelt, suikerfabrieken voor verwerking van de enorm gestegen hoeveelheid geproduceerde suikerbieten (in 1927 0,3 mill. quintalen, in 1940 5,5 mill. quintalen). De toeneming van den aardappelverbouw wijst op het toenemend gebruik van dit gewas in Turkije. Ook als uitvoerproduct nemen deze handelsgewassen een belangrijke plaats in. Bij een doorsnee totalen uitvoer van 100 à 150 miljoen Turksche £, die voor 80 à 85 % uit agrarische producten bestaat, leveren deze producten een uitvoerbedrag van ongeveer 20 à 25 miljoen Turksche £ op.

De eveneens sterk uitgebreide peulvruchtenproductie wordt voornamelijk als gedroogd product gebruikt voor veevoeder (ongeveer de helft), menschelijke voeding en uitvoer.

<sup>2)</sup> Ter vergelijking geven wij de verdeling voor Nederland:

< 1 ha	5 %	20-50 ha	13 %
1-5 ha	33 %	50-100 ha	1 %
5-10 ha	25 %	> 100 ha	0,07 %
10-20 ha	23 %		

#### Ooftbouw.

De klimatologische omstandigheden maken Turkije bijzonder geschikt voor den verbouw van een groot aantal verschillende ooftgewassen. De verbouw hiervan is, vooral ook met het oog op den uitvoer, sterk uitgebreid. In het bijzonder blijkt de toeneming van de productie der drie voornaamste uitvoerproducten, rozijnen, olijven en vijgen het belangrijkste te zijn. Hieruit blijkt ook, dat de Turksche Regeering een oriëntatie van den landbouw op de buitenlandsche markt bevordert.

#### Ooftproductie, in millioenen quintalen.

	1933	1940		1933	1940
Rozijnen	5,0	9,2	Pruimen	0,37	0,48
Olijven	1,6	2,9	Abrikozen wild	0,64	0,26
Vijgen	0,5	1,5	„ cultuur	0,12	0,21
Appelen en peren	1,0	1,4	Kweeperen	0,20	0,23
Nooten	0,9	1,1	Kersen	0,18	0,19
Moerbeien	0,48	0,56	Kastanjes	0,10	0,19

#### In millioenen stuks.

Sinaasappelen	210	225	Citroenen	15	36
Mandarijnen	40	54	Grape-fruit	?	19

Begrijpelijkerwijze is de toeneming van de opbrengst van de meerjarige ooftcultures over deze periode van 7 jaar niet zoo sterk en kan ook het oogstresultaat bij deze vergelijking van 2 jaren van invloed zijn.

#### Veeteelt.

Behalve voor de binnenlandsche voedselpositie is de veehouderij nog van veel belang voor den Turkschen uitvoer en voor de staatsfinanciën. Immers, de zgn. veebelasting levert in doorsnee 10 à 20 % van de Turksche staatsinkomsten. Deze belasting heeft echter een uitbreiding van den veestapel geenszins verhinderd, al is het opvallend, dat vooral het kleinvee in dit opzicht een belangrijke plaats inneemt.

#### Veestapel, in millioenen stuks.

	1927	1939		1927	1939
Schapen	10,2	25,3	Koeien	6,9	9,4
Geiten (gewone)	6,9	11,2	Paarden en ezels	1,6	2,3
Mohair- en angorageiten	2,6	5,2	Buffels	0,8	0,9

Zooals reeds opgemerkt, wordt de veehouderij in Turkije nog tamelijk extensief gedreven. De reden hiervan acht Dr. Köylü, dat zij nog voornamelijk op de vleeschproductie is ingesteld en dat in dit opzicht de opnemingscapaciteit van de binnenlandsche markt, alsmede de mogelijkheden van uitvoer nog zoo beperkt zijn, dat hierdoor een verdere uitbreiding wordt tegengegaan.

De nog naar verhouding vrij geringe melkproductie wordt grootendeels verwerkt tot boter, 84.000 ton, kaas, 10.100 ton, en yoghurt, 3.700 ton.

Als belangrijke uitvoerproducten levert de veeteelt nog wol, huiden, vachten en mohair.

De pluimveeteelt geeft per jaar ongeveer 210 miljoen eieren, die voor een groot deel worden uitgevoerd.

Tenslotte levert de bijenteelt nog ruim 5 miljoen kg honing en bijna 600.000 kg was.

#### Waarde van de agrarische productie.

Tenslotte geeft het overzicht van Dr. Köylü een opsomming van de waarde van de landbouwproductie, waarbij hij tot een totaal van ruim 1 milliard Turksche Ponden voor 1940 komt, als volgt over de verschillende producten verdeeld.

De akkerbouw blijkt de belangrijkste opbrengst te leveren. Het zou nog wel mogelijk zijn om de bebouwde oppervlakte bijna te verdubbelen en mede door een intensievere bebouwingswijze de productie sterk op te voeren. Ook de

<i>In millioenen Turksche £ (1940).</i>		%
Akkerbouw .....	655,4	62,7
waarvan:		
Tarwe .....	278,7	26,6
Gerst .....	122,4	11,7
Mais .....	37,4	3,6
Rogge .....	24,4	2,3
Rijst .....	23,1	2,2
Katoen, vezel en zaad	47,1	4,5
Tabak .....	29,7	2,8
Aardappelen .....	23,3	2,2
Ooft- en tuinbouw	127,8	12,2
waarvan:		
Rozijnen .....	45,1	4,3
Olijven .....	27,1	2,6
Veeteelt	263,2	25,1
waarvan:		
Vleesch .....	118,5	11,4
Zuivel .....	104,1	10,0
Wol, huiden, vachten	35,5	3,4
<b>Totaal .....</b>	<b>1.046,4</b>	<b>100</b>

opbrengst van veeteelt zou, volgens dezen Turkschen deskundige, nog zeer aanzienlijk kunnen worden uitgebreid, o.a. door de uitbreiding van den verbouw van veevoeder en door betere methoden van teelt en huisvesting<sup>3)</sup>.

Hoewel dus de Turksche Regeering reeds opmerkelijke resultaten mocht boeken bij haar streven, om bij de economische ontwikkeling van het land ook den voornaamsten bedrijfstak uit te breiden, zijn er nog uitgebreide mogelijkheden voor de intensivering en uitbreiding van den landbouw in dit land.

<sup>3)</sup> Ter vergelijking geven wij de opbrengstcijfers per ha grond, resp. voor akkerbouw of veeteelt gebruikt, omgerekend in guldens voor Nederland en Turkije. De opbrengst van den akkerbouw komt voor Turkije op ongeveer f 72 per ha bouwland, voor Nederland bedraagt dit bedrag f 251 per ha. Voor de veeteelt zijn de verhoudingen wel zeer uiteenlopend, per ha gras- of weideland bedraagt de opbrengst in Turkije ongeveer f 9, voor Nederland f 519 (1939/40). Hoewel een dergelijke vergelijking uiteraard zeer oppervlakkig is, spreekt zij toch duidelijk genoeg om een indruk te geven van den stand van en de ontwikkelingsmogelijkheden voor den Turkschen landbouw.

## ONTVANGEN BOEKEN EN STATISTIEKEN

### BOEKEN

*De organisatie van de Nederlandsche industrie.* Uitgave van de Hoofdgroep Industrie. Tweede, bijgewerkte druk. (Rotterdam 1943; Van Waesberge, Hoogewerff & Richards N.V.).

*Sociaal-economische problemen der Groninger Veenkoloniën,* door Dr. E. W. Hofstee. Practische onderzoekingen op sociaal-economisch gebied. (Assen 1943; Van Gorcum & Comp. N.V.).

*De gemeenten en de organisatie van het bedrijfsleven.* Verzameling voorschriften van een toelichting voorzien door Dr. Chr. Plomp. ('s-Gravenhage 1943; Ver. van Nederlandsche Gemeenten).

*De kleine zelfstandigen en de verplichte sociale verzekering.* Beschouwingen naar aanleiding van het rapport van 30 September 1942 der „Staatscommissie inzake uitbreiding der verplichte sociale verzekering tot kleine zelfstandigen” door de Studiecommissie uit de Vakgroep „Variaverzekering”. ('s-Gravenhage 1943).

### STATISTIEK

*Ongevallenstatistiek betreffende het kalenderjaar 1941.* Samengesteld ter voldoening aan de bepaling van art. 10 der Wet op de Rijksverzekeringsbank en de Raden van Arbeid. (Amsterdam 1943; de Bussy).

## OVERHEIDSMAATREGELEN OP ECONOMISCH GEBIED

### HANDEL EN NIJVERHEID.

**Administratievoorschriften.** Afkondiging van voorschriften voor fabrikanten van en groothandelaren in borstels en kwasten betreffende de inrichting van hun administratie. Intrekking van het administratievoorschrift 1943 leder- en lederverwerkende fabrikanten, daar deze materie inmiddels geregeld is bij het besluit „Algemeene Administratieplicht Industrie”. (E.V. 1943 No. 39 en 1944 No. 3; blz. 1058 en 58).

**Afval.** Wijziging van het Afvalbesluit 1940 I ten aanzien van de inschakeling van grossiers. (E.V. 1944 No. 2; blz. 38).

**Arbeidszaken.** Nadere regeling inzake de verplichte tewerkstelling ten aanzien van de vergoeding van bepaalde reis- en verlofsonkosten door werkgevers. (E.V. 1944 No. 2; blz. 32).

**Bouwnijverheid.** Publicatie van het Toelatingsbesluit bouwnijverheid 1943, waarbij zekere eischen betreffende vakkennis, ervaring en credietwaardigheid worden gesteld aan hen, die in de bouwnijverheid werkzaam willen zijn en vestiging van nieuwe ondernemingen op dit gebied aan vergunning van de Kamers van Koophandel en Fabrieken is onderworpen. Mededeeling van den Algemeen Gemachtigde voor den Wederopbouw en de Bouwnijverheid inzake het bestaande bouwverbod. (E.V. 1944 Nos. 1, 2 en 3; blz. 9, 34 en 55).

**Buitenlandsche Handel.** Regeling van het handelsverkeer tusschen Nederland en Hongarije, waarbij invoer- en uitvoercontingenten voor bepaalde artikelen zijn vastgesteld. (E.V. 1944 No. 3; blz. 53).

**Handel.** Nadere bepalingen inzake het kopen van rubberbanden. Verbod tot verkoop en aflevering van kogel- en rollagers. Regeling van den handel in gedragen kleding. Afkondiging van het erkenningsreglement voor den hooi- en stroohandel. Besluit inzake rayonnering van den margarinehandel. (E.V. 1943 No. 39, 1944 Nos. 1 en 2; blz. 1061, 7, 37 en 38).

**Heffingen.** Vaststelling van de margarineheffing van 21 November 1943 af op f 56,60 (voordien f 56,30) per 100 kg. Verlaging van de crisis-suikerheffing van 30 % van de hoofdsom tot 10 % van het genoemde bedrag. (E.V. 1944 Nos. 2 en 3; blz. 34 en 69).

**Industrie.** Regeling inzake het voorhanden hebben van drijfriemen. Vervaardigingsverbod ten aanzien van petroleumkooktoestellen en petroleumkachels en muntgas-meters. Regeling inzake het vervaardigen, gebruiken of verhandelen van slijpschijven, slijpstenen, schuurlijnen en schuurpapier. Beperking of stopzetten van de vervaardiging van stalen spijkers voor pijpbeugels, sigaren en sigarettenaanstekers, bureau- en teekenartikelen en schrijfgereedschap. Regeling inzake bijlevering van spijkers door fabrikanten van rubberhakken. (E.V. 1943 No. 39, 1944 Nos. 1 en 2; blz. 1058, 7, 9, 10 en 34).

**Kinderbijslagwet.** Mededeeling van de Kamers van Koophandel inzake de toepassing voor haar personeel van de sinds Juni 1943 verruimde Kinderbijslagwet. (E.V. 1944 No. 1; blz. 20).

**Monopolieproducten.** Afkondiging van bepalingen en prijsvoorschriften ten aanzien van den uitvoer van boomkwekerijproducten. (Besluit Uitvoermonopolie B.V.S.) (E.V. 1943 No. 39; blz. 1061).

**Non-ferrometalen.** Wijziging van de distributieregeling voor non-ferrometalen voor Duitsche opdrachten. Regeling inzake het gebruik van koper en koperlegeringen. (E.V. 1944 Nos. 1 en 3; blz. 8 en 57).

**Organisatie bedrijfsleven.** Nadere publicatie inzake instelling van de sectie Groothandel in gebruikte botervaten in waaivorm. Instelling van een sectie Verhuurbedrijven van kleinmateriaal, als onderdeel van de vakgroep Goederenvervoer. Opheffing van de Organisatie-

commissie Woltersom. Reorganisatie van de bestaande kartelvereniging voor den ijzerhandel door de ondervakgroep Groothandel in walsrij-ijzer, walsrij-staal en edelstaal tot de Algemeene Vereeniging voor den IJzerhandel. (A.V.IJ. - E.B.O.). Instelling van ondervakgroep Onderlinge molestverzekering. Opheffing van het Rijksbureau voor het Hotel-, café-, restaurant- en pensionbedrijf, daar deze organisatie door een bedrijfsgroep voor dit gebied

(Bedrijfshoreca) is overgenomen. Wijziging van de instellingsbeschikking van de bedrijfsgroep Tusschenpersonen. Instelling van een sectie Groothandel in niet uit granen bereid zetmeel, als onderdeel van een ondervakgroep van de vakgroep Groothandel in granen. Naamswijziging van de sectie Detailhandel in schoonmaakartikelen en borstelwaren in Detailhandel in schoonmaakartikelen, daar de handelaren in borstelwaren in de ondervakgroep

## MAANDCIJFERS

### INDEXCIJFERS VAN NEDERLANDSCHE AANDEELEN (Contraal Bureau voor de Statistiek)

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

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

1930 = 100	Productie- middelen- industrieën (29)	Consumptie- goederen- industrieën (22)	Nijverheid (51)	Banken (6)	Scheepvaart- onder- nemingen (6)	Petroleum (1)	Internationale fondsen <sup>1)</sup> (5)	Suiker (5)	Rubber (7)	Tabak (4)	Thee (5)	Indische onder- nemingen <sup>2)</sup> (29)	Algemeen- index- cijfer <sup>3)</sup> (100)
1930	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1931	72	76	74	86	55	57	51	63	51	68	65	66	70
1932	44	55	49	64	30	37	32	36	29	39	46	41	46
1933	51	59	54	72	26	44	34	35	45	38	59	49	52
1934	50	66	57	68	21	42	34	28	73	41	69	58	55
1935	46	67	55	75	21	47	38	34	80	48	65	60	55
1936	52	76	64	80	38	79	44	42	109	70	73	79	66
1937	85	108	95	103	113	108	70	64	209	92	107	120	104
1938	84	105	93	99	98	90	57	56	145	81	94	98	96
1939	86	100	92	80	94	79	45	63	132	53	84	86	90
1941 <sup>4)</sup>	140	154	146	91	139	72	74	75	192	75	101	110	129
1942	164	174	168	102	131	81	93	50	122	48	72	71	132
1943	197	207	201	104	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	117	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	— <sup>5)</sup>	151
Jan. 1942	160,4	174,5	166,4	103,6	127,2	65,8	89,5	53,7	127,1	49,0	78,0	76,2	131,6
Febr. „	157,5	170,5	163,1	107,1	118,5	60,9	85,4	46,2	101,5	41,4	70,3	63,1	125,5
Maart „	154,4	168,5	160,5	104,9	112,7	62,3	84,2	43,9	106,1	41,8	61,3	62,3	123,1
April „	167,1	176,9	171,4	107,9	133,2	79,0	93,5	50,5	126,3	49,7	73,7	73,6	134,6
Mei „	159,0	169,3	163,4	101,4	133,3	79,5	90,3	48,0	122,6	47,8	72,0	70,7	128,3
Juni „	164,6	175,5	169,3	99,5	138,9	88,4	94,4	51,4	130,6	50,6	75,2	75,1	133,4
Juli „	167,6	178,5	172,3	99,9	136,0	90,6	95,8	49,6	125,2	47,7	71,7	71,7	134,1
Aug. „	176,6	187,8	181,5	102,1	146,5	103,0	103,3	52,5	131,8	51,4	73,5	75,8	141,4
Sept. „	170,8	178,0	173,9	98,6	136,0	88,7	95,9	52,3	130,8	52,1	75,4	75,9	136,0
Oct. „	158,7	161,7	160,0	95,5	126,9	80,9	89,2	47,8	118,0	46,6	69,6	68,7	125,3
Nov. „	163,2	166,1	164,5	98,1	128,9	95,1	94,8	51,3	123,1	47,6	70,5	70,8	128,8
Dec. „	170,9	177,7	173,9	103,0	132,9	— <sup>6)</sup>	99,3	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	135,9
Jan. 1943	179,7	190,1	184,2	107,1	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	104,2	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	141,3
Febr. „	196,2	208,8	201,6	105,1	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	115,5	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	151,4
Maart „	196,6	205,7	200,5	101,1	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	115,3	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	150,4
April „	198,6	208,0	202,7	103,3	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	118,0	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	151,8
Mei „	199,8	208,7	203,6	103,6	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	118,8	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	— <sup>6)</sup>	152,5
Juni „	119,2	208,8	203,3	103,7	132,7	97,3	118,9	56,9	126,7	50,1	72,0	74,8	152,4
Juli „	198,3	208,2	202,6	103,2	132,7	97,3	117,7	57,0	126,3	49,7	72,0	74,7	151,9
Aug. „	197,6	208,0	202,1	103,4	132,7	97,3	117,5	57,0	126,3	49,8	72,0	74,7	151,7
Sept. „	198,8	208,0	202,8	130,6	132,7	97,3	118,5	57,0	126,3	49,6	72,0	74,7	152,1
Oct. „	198,8	208,0	202,8	103,5	132,7	97,3	118,3	57,0	126,3	49,6	72,0	74,7	152,1
Nov. „	199,1	208,3	203,0	103,4	132,7	97,3	118,6	57,0	126,3	49,6	72,0	74,7	152,2
Dec. „	199,0	208,0	203,0	103,7	132,7	97,3	119,1	57,6	126,3	49,6	72,0	74,7	152,2
Jan. 1944	199,4	208,2	203,2	104,0	132,7	97,3	119,1	57,0	126,3	49,6	72,0	74,7	152,3

<sup>1)</sup> Fondsen, die zowel internationaal verhandelbaar zijn, als geacht kunnen worden sterk den invloed van den buitenlandischen conjunctureelen toestand te ondervinden.

Hieronder is ook het petroleumaandeel uit de voorafgaande kolom opgenomen.

<sup>2)</sup> Hieronder zijn begrepen de aandelen uit de 4 voorafgaande kolommen.

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

<sup>4)</sup> Daar over de maanden Mei t.e.m. Augustus 1940 geen indexcijfers werden berekend, is het niet mogelijk een gemiddelde voor 1940 te geven.

<sup>5)</sup> Daar over eenige maanden geen indexcijfers bekend zijn, is het niet mogelijk een gemiddelde over 1943 te geven.

<sup>6)</sup> Niet bekend, weinig of geen notering.

Detailhandel in huishoudelijke artikelen zijn georganiseerd. (E.V. 1943 No. 39, 1944 Nos. 1, 2 en 3; blz. 1061, 1065, 7, 11, 18, 19, 36 en 59).

**Prijzeregelingen.** Nadere voorschriften van den Gemachtigde voor de Prijzen met betrekking tot de calculatievoorschriften voor handelsdrukkerij, maximumprijzen voor jam, nieuwe maximumprijzen voor klompen, prijsregeling voor plantsjalotten van den oogst 1943, calculatievoorschriften ten aanzien van wollen stoffen, geweven band en katoenen-, kunstzijden- en celvezel-pluche, maximumprijs voor ruwe afvalhop voor bereiding tot surrogaat voor tabak, nieuwe en gewijzigde prijsvoorschriften voor hotels, café's, restaurants e.d., wijziging en herplaatsing van resp. prijsvoorschriften voor huur van of vervoer met motorrijtuigen en prijsvoorschrift 1943, besteldiensten met driewielige bakfietsen, transportrijwielen en handwagens, nieuwe maximum-prijzen voor walsrijproducten, maximum-huurprijzen voor landbouwtractoren, vaststelling van de prijzen voor bloembollen en -knollen voor den oogst 1943, prijzenverordeningen voor graszaden en voor versche en gerookte zoetwatervisch, prijsvaststelling voor vuuraanmakers vervaardigd uit turf. (E.V. 1943 No. 39, 1944 Nos. 1, 2 en 3; blz. 1058, 1061, 10, 19, 32, 37, 38, 55, 58 en 60).

**Sociale voorzieningen.** Besluit inzake verlenging van de verhooging van de onderscheidene invaliditeits-, ouderdoms-, weduwen- en weezenrenten over 1944. Tevens is bepaald, dat de uitkeeringen van kraamgeld door den Raad van Arbeid en de erkende bedrijfsverenigingen over 1944 door het Rijk zullen worden terugbetaald. (E.V. 1944 No. 1; blz. 8).

**Steunverleening stilgelegde bedrijven.** Wijziging in de

Tweede Uitvoeringsbeschikking steunverleening gesloten bedrijven ten aanzien van de bevoegdheden van de Centrale Commissie voor Financiële Aangelegenheden inzake de Bedrijfssluiting. (E.V. 1944 No. 1; blz. 19).

**Vereningsheffing.** Verlenging van de vereningsheffing voor onbepaalde tijd, waarmede deze heffing permanent is geworden. (E.V. 1944 No. 1; blz. 7).

**Verzekering.** Van het verbod van assurantiebemiddeling door niet bij de bedrijfsorganisatie aangemelde tusschenpersonen is tot 1 April 1944 algemeene ontheffing verleend. (E.V. 1944 No. 1; blz. 18).

**IJzer en staal.** Afkondiging van nadere regeling inzake de toewijzing van ijzer en staal met betrekking tot uitloop verkregen materiaal. (E.V. 1944 No. 2; blz. 32).

#### LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING.

**Landbouw.** Publicatie van het Teeltplan 1944 voor den Akkerbouw. Afkondiging van de Verordening Registratieplicht 1944 ten aanzien van aanmelding van landbouwproducenten bij de Bureaux van de Provinciale Voedselcommissarissen. Bepalingen inzake den teelt van tabak en hop. Regeling met betrekking tot het dorschen van tuinbouwzaaipeulvruchten. Publicaties van een regeling inzake bestrijding van kruisbestuiving voor het eiland Tholen, waarbij gebieden zijn aangewezen voor den teelt van bepaalde zgn. voorrangsgewassen. (E.V. 1943 No. 39, 1944 Nos. 1 en 2; blz. 1068, 21, 22 en 43).

**Volkstuinen.** Wijziging in de Bodemproductiebeschikking 1942 Volkstuinen, waarbij het beschikbaarstellen van grond voor volkstuinen sinds 15 December 1943 is verboden, behoudens verleende vergunning. (E.V. 1943 No. 39; blz. 1068).

### STATISTIEKEN

#### STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	7 Febr. 1944 in guldens	15 Febr. 1944 in guldens
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	21.775.244,89	63.849.359,64
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	377.270,68	702.045,34
Voorschotten op ult. Jan. '44 resp. Dec. '43 a.d. gem. verstrekt op aan haar uit te keeren hoofdsom der pers. bel., aand. in de hoofdsom der grondbel. en der gem. fondsb. alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting	26.048.415,97	26.180.957,41
Voorschotten aan Ned.-Indië <sup>1)</sup>	329.297.765,93	329.390.345,62
Idem voor Suriname <sup>1)</sup>	8.739.340,08	8.739.340,08
Idem voor Curaçao <sup>1)</sup>	107.986,55	107.986,55
Kasvord. wegens creditverstreking a. h. buitenland	16.012.028,—	16.012.028,—
Daggeldleeningen tegen onderpand	—	—
Saldo der postrek. van Rijkscomptabelen	214.525.892,39	193.104.411,16
Vordering op het Alg. Burg. Pensioenfonds <sup>1)</sup>	—	1.643.727,83
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen <sup>1)</sup>	154.824.546,02	158.648.942,33
<b>Verplichtingen</b>		
Voorschot door De Ned. Bank ingevolge art. 16 van haar octrooi verstrekt	—	—
Voorschot door De Ned. Bank in rekg.-crt. verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Ned. Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	6.666.000,—	6.666.000,—
Schatkistpromessen in omloop	3.114.400.000,— <sup>2)</sup>	3.156.300.000,— <sup>2)</sup>
Daggeldleeningen	—	—
Zilverbons in omloop	217.859.381,—	217.900.547,50
Schuld op ult. Jan. '44 resp. Dec. '43 a.d. gem. wegens a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsb. alsmede op de bel. en op de vermogensbelasting	—	—
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds <sup>1)</sup>	5.640.917,54	—
Id. aan het Staatsbedr. der P. T. en T. <sup>1)</sup>	558.088.178,32	575.917.704,34
Id. aan andere Staatsbedrijven <sup>1)</sup>	861.280,09	866.298,99
Id. aan div. instellingen <sup>1)</sup>	451.680.810,51	462.701.269,16

<sup>1)</sup> In rekg.-crt. met 's Rijks Schatkist <sup>2)</sup> Rechtstreeks ondergebracht bij De Nederlandsche Bank nihil.

### DE NEDERLANDSCHE BANK.

#### (Voornaamste posten in duizenden guldens)

Data	Munt, muntmateriaal en deviezen <sup>1)</sup>	Binnenl. wissels, open marktpapier, beleggingen, voorschotten a/h Rijk en diverse rekeningen <sup>1)</sup>	Totaal activa	Totaal opscheb. schulden
21 Febr. '44	4.459.222	167.036	4.696.474	4.537.841
14 „ '44	4.405.825	146.046	4.620.999	4.463.971
7 „ '44	4.345.594	148.422	4.564.741	4.410.601
31 Jan. '44	4.336.262	144.988	4.553.193	4.400.802
24 „ '44	4.277.620	145.646	4.492.726	4.431.668
17 „ '44	4.223.864	151.469	4.447.407	4.298.632
10 „ '44	4.280.231	143.678	4.396.066	4.250.078
6 Mei '40	1.173.319	248.256	1.474.306	1.424.016

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldo in R/C	Bankassig-natiën en diverse rekeningen	Saldo Rijk R/C (D/C)	Schatkist-papier rechtstr. ondergebracht
21 Febr. '44	3.732.416	805.391	89.709	C. 94.181	—
14 „ '44	3.682.381	781.546	88.124	C. 123.044	—
7 „ '44	3.649.463	761.134	85.207	C. 124.480	—
31 Jan. '44	3.620.110	780.585	83.573	C. 112.384	—
24 „ '44	3.552.668	788.952	82.181	C. 153.609	—
17 „ '44	3.527.932	770.647	79.903	C. 178.425	—
10 „ '44	3.514.600	735.167	77.396	C. 192.228	—
6 Mei '40	1.158.613	255.174	10.230	C. 22.962	—

<sup>1)</sup> Ingevolge de verordening 58/1943 (d.d. 26 Juni) zijn de posten „Correspondenten in het buitenland" en „Buitenlandsche betaalmiddelen (excl. pasmunt)", voorheen begrepen in de „Diverse rekeningen", vanaf 5 Juli opgenomen onder de buitenlandsche portefeuille, in onzen staat samengevat als „deviezen".

### GEZAMENLIJKE STATEN VAN DE NATIONALE BANK VAN BELGIË EN VAN DE EMISSIEBANK TE BRUSSEL.

(in mill. Francs)

Data	Goud, specie, deviezen en Reedskredit-kassen	Credit a. h. particuliere bedrijfsieven	Credit a. d. Staat en openbare lichamen	Overheidsfondsen	Circulatie	Postcheque-ambt	Rekening-Courant
17 Febr. '44	79.388	896	17.047	1.650	86.401	7.193	4.560
10 „ '44	79.118	914	17.212	1.686	86.136	7.182	4.786
3 „ '44	78.653	1.008	17.414	1.798	85.795	7.334	4.916
27 Jan. '44	78.464	903	16.747	1.864	84.963	7.052	5.138
20 „ '44	77.915	936	16.402	1.879	84.616	6.987	4.700
8 Mei '40	23.609	5.394	595	1.480	29.806	—	990

# 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, 123	Non-ferrometalen	123	Vee	123
Afval	123	Omzetbelasting	41, 97	Veevoeder	41, 97
Algemeen Vestigingsverbod	55	Opheffing Centrales	40	Vereveningsheffing	125
Ambacht	27	Organisatie Bedrijfsleven	27, 83, 123	Verpakkingsvoorschriften	96
Arbeidszaken	27, 55, 123	Pluimvee	41	Vervoer	111
Bank- en Credietwezen	41	Prijsregelingen	40, 83, 125	Verzekering	96, 125
Belastingzaken	41, 111	Scheidsgerecht Voedselvoorziening	41	Vestigingswet Kleinbedrijf	41, 125
Betalingsverkeer met het buitenland	27	Sierteelt	41, 97	Visscherij	41
Bouwnijverheid	123	Sociale voorzieningen	125	Vlas	41, 97
Buitenlandsche Handel	123	Steunverleening a. Stilgelegde Bedrijven	40, 55, 125	Voedselvoorziening	97
Groenten en fruit	96	Suikerbieten e. d.	41, 97	Volkstuinen	125
Handel	27, 55, 123	Surrogaten	97	IJzer en Staal	125
Heffingen	41, 55, 123	Tabak	40, 96	Zaden	41, 97
In- en Uitvoer	26	Textiel	40, 96	Zuivel	41, 97
Industrie	27, 55, 123	Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek	41		
Kamers van Koophandel	40	Tuinbouw	41		
Kinderbijslagwet	123	Turf	96		
Landbouw	41, 97, 125				
Monopolieproducten	55, 123				

## Zoojuist verschenen:

### DE KOLENVOORZIENING VAN NEDERLAND

door

**Dr. A. DE GRAAFF**

Publicatie No. 35 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 van 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**

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

Onze speciale afdeling: drukwerk voor controle 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)

## 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**

*Binnenkort verschijnt:*

## DE LANDBOUW ALS BRON VAN VOLKSBESTAAN IN NEDERLAND

samengesteld  
door **Ir. D. J. MALTHA**  
met medewerking van  
anderen

Publicatie No. 36 van  
het Nederlandsch Eco-  
nomisch Instituut

Uitgave: **DE ERVEN  
F. BOHN N.V., Haarlem**