

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

29<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 22 MAART 1944

No. 1448

## 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.*

*Abonnementprijs van het blad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20,85\* per jaar („Prijsvaststelling No. 052. IM 312"). Buitenland en koloniën f 23,— per jaar. Abonnementen kunnen met elk nummer ingaan en slechts worden beëindigd per ultimo van elk kalenderjaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het blad gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties. Adreswijzigingen op te geven aan de administratie.*

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

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

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

## INHOUD:

	Blz.
Bedrijfsorganisaties en waterschappen door <i>Mr. Ir. A. W. Quint</i> .....	152
Ontwikkelingsfasen van de regelingen in de binnen- scheepvaart door <i>Chr. van den Berg</i> .....	154
De levensduur van een woning door <i>Dr. Ir. H. G. van Beusekom</i> .....	157
Verschuivingen in de financiële positie van enkele Zuid-Amerikaansche Staten door <i>J. Krol</i> .....	159
Overheidsmaatregelen op econo- misch gebied .....	161
Maandcijfers	
Emissies in Februari 1944 .....	161
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen .....	162
Statistieken	
Stand van 's Rijks kas — Bankstaten .....	163

## GELD- EN KAPITAALMARKT.

De *geldmarktsituatie* heeft deze week wederom geen wijziging ondergaan. De afgiften van schatkistpapier door den Agent van de Schatkist zijn uitermate gering. Er is weinig vervallend papier en voor de overige uitgaven schijnen de reventuën in redelijke mate dekking te verschaffen. In ons vorig overzicht maakten wij melding van een mogelijke beïnvloeding van de markt door de maatregelen t.a.v. de inwisseling van Duitsch bankpapier. Tot nu toe is daarvan niets te bespeuren geweest. Het eerste resultaat van de nieuwe voorschriften is immers niet een vermindering van de inwisseling geweest. Naar de door de banken opgedane ervaringen te oordeelen zou men eerder het tegendeel aannemen. De stroom van Duitsch bankpapier is eerder groter dan kleiner, hetgeen trouwens als primair gevolg niet zoo vreemd is, omdat velen wellicht aanleiding vinden opgepot Duitsch bankpapier in te wisselen uit vrees voor nog scherper maatregelen in de toekomst. De cijfers van den jongsten bankstaat zijn een duidelijk bewijs van geforceerd snelle omwisseling; zij vertoonen immers een record-stijging van de portefeuille buitenlandsche wissels en bankpapier van f 110 millioen. In elk geval is de korte periode, die sinds den maatregel is verstreken en de tijdelijke stimulans, die daarvan moet uitgaan, op inwisseling van opgepotte biljetten aanleiding om een definitief oordeel over het effect van den maatregel nog even op te schorten.

De *obligatiemarkt* heeft deze week een lichte reactie getoond. De vragers waren wat meer terughoudend, en het gevolg was, dat de 3½ % leeningen een licht koersverlies moesten boeken. De notering, die verleden week voor de leening 1942 en 1943 was opgelopen tot 100<sup>3</sup>/<sub>8</sub>, is deze week ingezakt tot 100<sup>1</sup>/<sub>8</sub>, waarna weer een herstel intrad. Van de oude vooroorlogische leeningen bleef de 3—3½ % leening 1938 vrijwel onaangetaast door de ietwat flauwere houding. Wel moest de 3 % leening 1937 iets prijsgeven. De 3 % leeningen Ned.-Indië daarentegen, waarvan wij de vorige week vermeldden, dat zij bij de algemeene koersstijging duidelijk ten achter waren gebleven, hebben dien achterstand meer dan ingehaald. De omzetten op de obligatiemarkt waren deze week belangrijk lager dan in de voorgaande weken, hetgeen, zooals gezegd, in de eerste plaats is toe te schrijven aan de terughoudendheid onder de beleggers. Wat de reden van deze houding is valt moeilijk te zeggen. Wellicht begint men langzamerhand rekening te houden met een nieuwe consolidatie-operatie, waarvoor men „zijn kruit droog" wil houden. Opvallend is het in dit verband ook, dat in den jongsten tijd het aanbod van kasgeld op schuldbekentenis voor overheidslichamen zich ook meer terughoudt, hetgeen ten deele weliswaar kan zijn toe te schrijven aan het nauwelijks meer loonende intrestpeil, waartoe de markt was afgezakl. Maar anderzijds toch ook zou kunnen wijzen op den wensch om de liquiditeitspolitiek af te stemmen op de mogelijkheid van een nieuwe staatsleening.

## BEDRIJFSORGANISATIES EN WATERSCHAPPEN.

Er wordt den laatsten tijd getracht een meening ingang te doen vinden, welke, mocht deze poging slagen, tot een onjuist inzicht in het wezen der bedrijfsorganisatie zou kunnen leiden. Wij bedoelen den gedachtengang, zooals ontwikkeld in één der laatste nummers van het officieele orgaan „Economische Voorlichting”<sup>1)</sup>, als zou er een groote mate van vergelijkbaarheid bestaan tusschen de bedrijfsorganisaties, zooals die thans zijn tot stand gekomen, en het aloude instituut der waterschappen.

Hieruit worden dan verschillende consequenties getrokken, zoo in verband met het gebied der bedrijfsorganisaties, werkingssfeer harer, verordeningen e. d.

### *De taak der waterschappen.*

Allereerst zij in het kort geschetst, hoe in het kader onzer Grondwet waterschappen, resp. openbare lichamen voor beroep en bedrijf moeten worden gezien. En dan kan zeer in het kort gesteld worden, dat de waterschappen zijn te beschouwen als publiekrechtelijke organen, waaraan door de centrale Overheid, en onder haar toezicht, een deel der overheidstaak, nl. die, betreffende de zorg voor bepaalde, in ieder bijzonder geval nauwkeurig omschreven, waterstaatsbelangen, is opgedragen. Deze publiekrechtelijke organen worden gevormd door belanghebbenden bij de gronden in het betreffende gebied (eigenaars, vruchtgebruikers of erfpachters).

De Overheid kon dezen belangrijken vorm van functioneele decentralisatie toepassen in de eerste plaats; omdat men hier met eeuwenoude instellingen te maken had (de oudste waterschappen dateeren uit de 12e eeuw), die voor het overgrote deel ook reeds in een zeer vroegtijdig stadium publiekrechtelijke bevoegdheden bezaten, en vervolgens, omdat hier in aanzienlijke mate samenvalen eenerzijds de belangen der individueele grondgebruikers in hun strijd tegen het water en anderzijds het algemeen belang. Dit laatste neemt niet weg, dat de Overheid zich in zeer sterke mate de zeggenschap t.a.v. de waterschappen heeft voorbehouden.

Het statuut dezer lichamen wordt geheel bepaald door Provinciale Staten, die dus de taakomschrijving van ieder afzonderlijk waterschap in handen hebben.

De belangrijkste besluiten der waterschappen zijn aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten onderworpen, hetgeen met name geldt voor nieuwe werken tot keuring van zeewater, IJsselmeerwater of water der groote rivieren of veranderingen in bestaande werken dezer categorie. Gedeputeerde Staten kunnen zelfs staking der uitvoering van werken bevelen, waarvoor zij geen goedkeuring hebben verleend.

Tot het uitvaardigen van politieverordeningen is het waterschap slechts bevoegd, indien het reglement deze bevoegdheid uitdrukkelijk toekent. Voor de belangrijkste waterschappen<sup>2)</sup> worden voorzitters en dagelijksche besturen door de Kroon benoemd. Ten slotte zijn bij dreigend gevaar van bezwijken of overloopen eener waterkeuring, resp. bij overstrooming, aan provincie en Rijk buitengewone bevoegdheden toegekend, in dien zin, dat de waterschapsbesturen dan onder de bevelen van bepaalde aangewezen provinciale- en rijksambtenaren worden gesteld.

Wij zien dus, dat zelfs bij een zoo lang reeds in onze vaderlandsche traditie ingeworteld instituut als het waterschap de wetgever het toch noodzakelijk heeft gedacht, om bij bijzondere gebeurtenissen terug te komen op de gedecentraliseerde bevoegdheden en deze weer bij de provinciale- resp. Rijksoverheid terug te brengen.

<sup>1)</sup> „E. V.”, 1944, no. 3: „Het gebied van de bedrijfsorganisaties”.

<sup>2)</sup> Nl. die belast met verdediging tegen zeewater, water van het IJsselmeer of opperwater der groote rivieren (art. 15 Waterstaatswet 1900).

*De organen in den zin van artt. 152 t/m 154 der Grondwet.*

Stellen wij hier nu tegenover de organen voor bepaalde bedrijven of beroepen in den zin van artt. 152 t/m 154 der Grondwet. Ook hier inderdaad een vorm van functioneele decentralisatie, doch daarmee houdt dan ook de gelijkenis op.

De hier in de Grondwet geprojecteerde bedrijfsorganisatie staat, in vergelijking met het waterschap, nog in de kinderschoenen. Men zal mij wellicht tegenwerpen, dat wij in ons land op dit oogenblik dan toch maar  $\pm$  1.000 openbare lichamen kennen, doch hierop kom ik zoo aanstands terug.

Wat hier bedoeld wordt, is, duidelijk te markeeren dat, terwijl met het waterschap een ervaring van eeuwen achter ons ligt, wij op het terrein der bedrijfsorganisaties practisch nog moeten beginnen.

In dit verband is het van beteekenis, dat de Regeering in haar Memorie van Antwoord inzake de wetsontwerpen, welke geleid hebben tot de grondwetsherziening 1938, ter zake van de uitvoering der nieuwe artt. 152 t/m 154 opmerkte:

„Gezien de evenwichtigheid van ons volkskarakter is er geen aanleiding te verwachten, dat te dezen niet een wijze gematigdheid zal worden betracht.”

Met deze „wijze gematigdheid” zal dan wel bedoeld zijn, dat slechts die bedrijfstakken voor omzetting in openbare lichamen in aanmerking komen, welke daarvoor voldoende rijpheid bezitten; één en ander blijkt ook uit de woordkeuze van art. 152 Grondwet: „De wet kan voor bepaalde beroepen en bedrijven en groepen daarvan... lichamen instellen, teneinde regelend op te treden.”

Deze openbare lichamen zullen intusschen naar alle waarschijnlijkheid een onderbouw noodig hebben van werkgevers- en werknemersgroeperingen (vgl. de Bedrijfsradenwet). Deze groeperingen, die ook in die bedrijfstakken, waarin de grondwetsartikelen 152 t/m 154 geen toepassing vinden, een rol zullen spelen, zijn niet zonder meer als privaatrechtelijke vereenigingen te zien. Zeer wel denkbaar is bijv. een verplicht lidmaatschap, hetwelk dus een publiekrechtelijk element zou beteekenen<sup>3)</sup>. Doch overigens zou de taak dezer groeperingen zich kunnen bepalen tot het van raad dienen en het behartigen der belangen harer leden, waarvan art. 12 van het Derde uitvoeringsbesluit van den Secretaris-Generaal van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, betreffende den opbouw van een zelfstandige organisatie ter ontwikkeling van het bedrijfsleven<sup>4)</sup>, spreekt.

De opneming van art. 194 bij de grondwetsherziening 1922 beoogde een tweeledig doel:

a. op sociaal economisch terrein de mogelijkheid openen, dat de uitwerking van door den wetgever getrokken algemeene lijnen door den belanghebbende zelf zou kunnen geschieden (zgn. „zelf doen”);

b. op het terrein van het openbaar bestuur den weg vrij maken voor nieuwe organen, waaraan in de practijk behoefte was ontstaan (men denke aan havenschappen, bestuurslichamen als ingesteld voor Wieringermeer en N.O.-polder e. d.).

In 1938 werd de zoojuist genoemde rubriceering ook in de Grondwet verankerd, door de splitsing in „openbare lichamen voor beroep en bedrijf” eenerzijds (artt. 152 t/m 154 G.W.) en „andere lichamen met verordenende bevoegdheid” anderzijds (art. 155 G.W.).

Men kan mij tegenwerpen, dat de beperking, die in mijn omschrijving van rubriek a. is aangebracht, met zooveel woorden in de Grondwet niet te vinden is. Het is in dit verband nuttig, den gedachtengang van den Grondwetgever nog eens te peilen. Hier zijn met name

<sup>3)</sup> Vgl. de suggestie van een verplichte vakbedrijfsvereeniging, voorkomend in het advies van den Hoogen Raad van Arbeid (1938) inzake wijziging der Ongevallenwet 1921, blz. 6-11.

<sup>4)</sup> „Ned. Staatscourant”, 13 Mei 1941, no. 92.

van beteekenis de beschouwingen, welke de Regeering in de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer wijdde aan de ordening van het bedrijfsleven.

Zij onderscheidt daarbij 3 stadia:

1. de individualistische periode, waarbij de ondernemingen naast elkaar staan;
2. een zekere onderlinge verbondenheid, met name op sociaal gebied;
3. uitgroei van bedrijfstakken tot maatschappelijke factoren van organischen aard, samenwerking van werkgemers en werknemers in het openbaar belang telkens op een bepaald gebied.

Verder wordt als taak dezer lichamen genoemd uitvoering van Rijksregelingen (zelfbestuur) en eigen verordenende bevoegdheid (autonomie).

Het is duidelijk, dat hier wezenlijke verschillen met de waterschappen aanwezig zijn. Bij de openbare lichamen van het bedrijfsleven zit men midden in het probleem der verhouding van groepsbelang en algemeen belang.

Elders wees ik er reeds op, hoe behoedzaam men zal moeten optreden, indien aan belanghebbenden in het bedrijfsleven regelende bevoegdheid wordt gegeven<sup>5)</sup>. Wat meer armslag kan worden gelaten bij het zelfbestuur, doch ook hier blijft de klemmende vraag: op welke wijze zijn waarborgen te scheppen, dat inderdaad de groepsbelangen zullen worden omgebogen naar het algemeen belang. Het zal wel steeds raadzaam zijn, de gedelegeerde bevoegdheid scherp te omgrenzen, waarbij de centrale Overheid de algemeene regels zal hebben te stellen. En dan nog blijve de Overheid een wakend oog houden op de faits et gestes der bedrijfsorganen<sup>6)</sup>.

#### De verschillen.

Stellen wij hier tegenover nu de situatie bij de waterschappen, dan springen kenmerkende verschillen in het oog. Allereerst de behartiging van één enkel specifiek belang, het *waterstaatsbelang*, tegenover in beginsel alle bedrijfsbelangen bij de bedrijfsorganen.

Dit specifieke belang is bovendien een deel der eigenlijke bestuurstaak van de Overheid, terwijl in de bedrijfsorganen ook tal van onderwerpen aan de orde zullen komen, welke zeker niet tot de primaire overheidstaak behooren. Thorbecke schreef in dit verband: „Het bestel over den waterstaat is uit den aard der zaak niet privaatrechtelijk. Het is in 't wezen een deel der landsregeering, dat ook de provincie-overheid zich al zeer tijdig aantrok”<sup>7)</sup>.

In de tweede plaats zijn botsingen tusschen groepsbelangen en algemeen belang niet te vreezen. Wij wezen er reeds op, de belangen van de grondgebruikers bij het instandhouden der waterkeeringen zijn zoo evident, dat het aanbrenge van onvoldoende voorzieningen tot de hooge uitzonderingen zal behooren. En indien dat om financieele redenen toch eens mocht geschieden, staan de „toezichthoudende” overheden (provincie en Rijk) gereed om in te grijpen. Dit „toezicht” moet men trouwens uitleggen als een permanente controle op de handelingen der waterschappen. Ten slotte volgt uit het voorgaande, dat het gevaar van monopolistische tendenzen ten nadeele van derden hier volkomen ontbreekt, zulks in tegenstelling met de publiekrechtelijke bedrijfsorganen.

Uit dit alles blijkt wel, dat we ons bij de waterschappen in een wezenlijk andere materie bevinden dan bij de publiekrechtelijke bedrijfsorganen en dat dus het toekennen van regelende bevoegdheden aan deze laatste in geenendeel op denzelfden voet zal kunnen geschieden als bij de waterschappen.

Kuin<sup>8)</sup> wijst er terecht op, dat de staatsorganen steeds

<sup>5)</sup> „Ned. Juristenblad”, 1944, blz. 11.

<sup>6)</sup> Vgl. voor het hier ingenomen standpunt P. Kuin: „Bedrijfsorganisaties en Staatsorganen”, „E.-S.B.”, 1942, blz. 96.

<sup>7)</sup> Thorbecke: „Brief aan een lid der Provinciale Staten van Gelderland over de Magt der Provinciale Staten uit art. 220 der Grondwet”, blz. 42.

<sup>8)</sup> t.a.p.

een belangrijk deel van hun taak niet zullen kunnen overlaten aan de publiekrechtelijke bedrijfsorganen te weten alle regelingen, die de belangen raken van hen, die niet in de groep zijn georganiseerd, benevens de regelingen, die in ruimeren zin het algemeen belang raken.

Wat de regelingen binnen den kring van bedrijfs-genooten betreft, ook hier zal weder de Staat de richtlijnen moeten aangeven en op de naleving daarvan toezicht moeten uitoefenen; de uitwerking dezer richtlijnen zou onder zekere reserve aan de bedrijfsorganen kunnen worden overgelaten. Aldus nog steeds Kuin. Dezen gedachtengang vinden wij terug bij Brouwers in een beschouwing over de verhouding van Rijksbureaux en organisaties van het bedrijfsleven<sup>9)</sup>. Deze schrijver oppert een werkverdeling, waarbij de Rijksbureaux in sterkere mate als leidinggevende ambtelijke organen zullen optreden, terwijl de uitvoering van verschillende maatregelen onder zekere voorwaarden wordt overgelaten aan de zelfwerkzaamheid van het georganiseerde bedrijfsleven.

Men kan hiertegen aanvoeren, dat deze laatste beschouwingen betrekking hebben op de geldende zeer bijzondere omstandigheden. Kuin typeert dan ook de huidige positie der bedrijfsorganisaties als „instrumenten van den Staat voor de uitvoering van het oorlogsprogramma”<sup>10)</sup>. Intusschen voorspelt hij wel voor de toekomst een lossere band met den Staat, grootere zelfstandigheid en ruimer taak der bedrijfsorganisaties. Doch ook voor die toekomstige situatie stelt hij „dat ordenende maatregelen, waarbij het algemeen belang is betrokken of waarvan de uitvoering een krachtiger en objectiever gezag eischt dan het bureau eener bedrijfsorganisatie bezit, tot de taak der staatsorganen behooren.”

Hierop zou ik deze correctie willen aanbrenge, dat, indien een openbaar lichaam in den zin van art. 152 Grondwet wordt ingesteld, dat voldoet aan de in het bovenstaande aangegeven voorwaarden, men inderdaad een grootere mate van bevoegdheid zal kunnen delegeren, zij het uiteraard beperkt tot den kring van den betreffenden bedrijfstak en onder toezicht van de Overheid.

Ook Patijn<sup>11)</sup> toont zich bij een bespreking van de resultaten, bereikt met de Ondernemersovereenkomstenwet 1935, aarzeld ten aanzien van de vraag, in hoeverre in plaats der ondernemersovereenkomsten verordeningen van bedrijfsorganisaties kunnen treden: „van de Overheid wordt verwacht, ook al is dat niet uitdrukkelijk gestipuleerd, dat het algemeen belang haar daden zal bepalen. Mag men dit ook van een bedrijfsorganisatie verwachten?” Verder constateert hij „dat lang niet alle groepen van ondernemers reeds rijp waren voor bevoegdheden, krachtens welke zij andere deelen van het bedrijfsleven zouden kunnen binden” en tenslotte „De ervaring was zeer stellig, dat, indien men bepaalde groepen van ondernemers de gelegenheid had gelaten naar eigen inzichten bindende regels op te leggen, daarvan in sommige gevallen misbruik zou zijn gemaakt”.

In het licht dezer oordeelvellingen van bevoegde auteurs blijkt nog eens overduidelijk, hoe de Regeering het bij het rechte eind had, toen zij sprak van te betrachten „wijze gematigdheid”. Interessant is in dit verband een vergelijking met de Deutsche organisatie van het bedrijfsleven, welke voor onze horizontale bedrijfsorganisatie veelszins tot voorbeeld gediend heeft. De Deutsche groepen treden niet op het gebied van markt- en prijsregeling. Hun taak is in het bijzonder het geven van advies en het bevorderen van samenwerking op het gebied van rationalisatie, de verhooging van de efficiëncy en de verbetering van het bedrijfsbeheer, doch vooral het medewerken

<sup>9)</sup> G. Brouwers: „De ontwikkeling van de Rijksbureaux voor Handel en Nijverheid”, „E.-S.B.”, 1942, blz. 146.

<sup>10)</sup> Kuin t.a.p.

<sup>11)</sup> C. L. Patijn: „Bij het einde van de Ondernemersovereenkomstenwet 1935”, „E.-S.B.”, 1942, blz. 13.

aan de uitvoering van Regeeringsmaatregelen op het gebied van het economisch leven<sup>12)</sup>.

Na dit alles springt het verschil met de waterschappen wel in het oog. In het laatste geval corporaties, die van nature kunnen worden belast met een bepaald deel der overheidstaak, bij de bedrijfsorganen veel beperkter mogelijkheden, samenhangend met de tegenstelling van groepsbelang en algemeen belang, welke hier steeds, zij het soms in latente vorm, aanwezig is. En al kan men met Kranenburg<sup>13)</sup> Goethe's uitspraak aanhalen „der Mensch wächst mit seinen höheren Zwecken”, om te betoogen, dat door instelling dezer organen ook de mentaliteit zich wel zal wijzigen, en al spreekt art. 13 van het reeds genoemde Derde Uitvoeringsbesluit ervan, dat de voorzitter (der bedrijfsorganisatie) bij het leiden van zijn organisatie moet rekening houden met de belangen van het geheele bedrijfsleven en waken voor de belangen van den Staat, toch past hier een zekere reserve.

Het verdient intusschen toejuicing, dat bij de grondwetsherziening 1938 het, aan het begin dezer beschouwing vermelde, onderscheid is gemaakt tusschen „openbare lichamen voor beroep of bedrijf” en „andere lichamen met verordenende bevoegdheid”. Want het is deze laatste categorie, welke de mogelijkheid schept, om op het voetspoor der oude waterschappen, nieuwe bestuursorganisaties te scheppen, welke de moderne tijd van noode heeft.

Voorbeelden uit den laatsten tijd zijn de instelling van het openbaar lichaam „de Wieringermeer” (nog gebaseerd op art. 194 (oud) Grondwet) en die van het openbaar lichaam „de Noord-Oostpolder”<sup>14)</sup>. Op dit gebied bestaan nog tal van mogelijkheden. Men denke in dit verband aan lichamen als de „Emscher Genossenschaft”, een coöperatie, die het afvoeren en zuiveren van afvalwater verzorgt voor het geheele Roergebied<sup>15)</sup>. Hier werken in een openbaar lichaam gemeenten en industrie samen ter behartiging van een regionaal begrensde specifiek belang.

Dergelijke mengvormen zijn ook op verwant terrein in ons land zeer goed denkbaar. Maar men beseffe wel, dat het hier gaat om organisaties, welke met bedrijfsorganen slechts weinig gemeen hebben, behalve dan dat het beide „doelcorporaties” zijn. Moge het bovenstaande er toe kunnen bijdragen, een insluipend misverstand tijdig te signaléeren!

A. W. QUINT.

<sup>12)</sup> Vgl. A. Hollenberg: „De bedrijfsorganisatie in Nederland en Duitsland”, „E.-S.B.”, 1942, blz. 6.

<sup>13)</sup> „Nederl. Staatsrecht II”, 5e druk, blz. 504.

<sup>14)</sup> „Ned. Staatscourant”, 6 Aug. 1942, no. 151. Deze beschikking is intusschen formeel niet op art. 155 Grondwet gebaseerd, doch op verordening 23/1940 van den Rijkscorridor.

<sup>15)</sup> Vgl. „Doelcorporaties in het Roergebied”, „De Ingenieur”, 1929, no. 41, blz. T 137.

## ONTWIKKELINGSPHASEN VAN DE REGELINGEN IN DE BINNENSCHIEPVAART.

Bij beschikking van 18 Mei 1931 werd door de Regeering het onderzoek naar den economischen toestand der binnenschipperij opgedragen aan een commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van binnenscheepvaartorganisaties, meer bekend als de commissie-Warner. Deze commissie, welke haar resultaten in een verslag<sup>1)</sup> heeft samengevat, wijdde allereerst haar aandacht aan de frequentie in de binnenvaart aan de hand van het haar ten dienste staande statistisch materiaal<sup>2)</sup>. De gegevens der statistieken bewezen, dat de binnenvaart zich van de inzinking tijdens den oorlog snel heeft hersteld en zich in stijgende lijn heeft bewogen, totdat in 1928 de daling inzette. De algemeene en bedrijfseconomische toestand der binnenschip-

<sup>1)</sup> Zie: „Verslagen en mededeelingen Departement van Economische Zaken”, Jaargang 1932, no. 4.

<sup>2)</sup> Zie: o.a. J. J. Hanrath, „Statistieken van het goederenvervoer” (Proefschr. 1931).

perij werd in het verslag volledig belicht, terwijl de concurrentie van andere middelen van vervoer met aandacht werd gevolgd. De wantoestanden in het bevrachtingswezen werden aan het licht gebracht en ten laatste werd het vraagstuk der scheepvaartlasten besproken. De commissie bevestigde, dat de bedrijfsuitkomsten zeer slecht waren, en zij onderscheidde omstandigheden van blijvenden aard, zooals de concurrentie van het autoverkeer, en die van tijdelijken aard als gevolg van de crisis. Meer dan deze oppervlakkige beschouwing geeft het verslag niet, daar de ingewikkelde toestanden in de binnenscheepvaart en de structureele wijziging, welke het geheele vervoerwezen onderging, een diepgaande studie eischten, wat niet op den weg van de commissie-Warner heeft gelegen. Hieruit blijkt wel, hoe zwaar de taak van deze commissie eigenlijk was en het is daarom allerminst aan haar te wijten, dat tenslotte slechts een provisoire regeling tot stand kwam. Zij heeft weliswaar de wet betreffende een Evenredige Vruchtverdeling het leven geschonken, doch deze wet werd niet hoog aangeslagen. Toch is zij van grooter beteekenis gebleken dan men aanvankelijk voorspelde. In 1933 schreef Prof. de Vries<sup>3)</sup>: „Van de wet betreffende een evenredige vruchtverdeling kan moeilijk verbetering worden verwacht, daar deze het euvel van een teveel aan vervoercapaciteit niet aantast, terwijl verbetering van prijzen nooit mogelijk zal zijn zonder een beheersching van het aanbod”. Al mogen deze beginselen als juist worden erkend, de uitkomsten zijn bevredigender gebleken dan algemeen bij de inwerkingtreding van de wet werd aangenomen.

### De wet Evenredige Vruchtverdeling.

De wet van 5 Mei 1933, Stbl. 251, betreffende Evenredige Vruchtverdeling, moest worden beschouwd als een poging van de Regeering om den hoogsten nood te lenigen, dus vooral als een sociale, eerder nog dan als een economische, maatregel. Dit bleek ook uit den considerans der wet, welke het tijdelijk karakter aangaf, terwijl in artikel 13 de bepaling werd opgenomen, dat, „zoodra de heerschende buitengewone tijdsomstandigheden hebben opgehouden te bestaan, doch in ieder geval vóór 1 Januari 1938, een wetsontwerp aan de Staten-Generaal moet worden voorgelegd, waarbij de intrekking der wet, zoomede de overgang tot den normalen toestand wordt geregeld”.

De wet had ten doel een zooveel mogelijke evenredige verdeling van de beschikbare lading over de voor deze lading geschikte schepen, om daarmede de teugellooze concurrentie te bestrijden, welke de vrachtprijzen tot een voor de schippers noodlottig peil bracht, en zij maakte een eind aan vele misstanden. De Kamers van Koophandel kregen bevoegdheid één of meer Bevrachtingscommissies te benoemen en de begrenzing van haar districten te regelen, maar het bleek om vervoertechnische redenen niet mogelijk de grenzen der bevrachtingsdistricten met die der ambtsgebieden der Kamers van Koophandel te laten samenvallen<sup>4)</sup>. De Bevrachtingscommissies waren samengesteld uit ten minste drie leden en werden terzijde gestaan door een secretaris. De taak der Bevrachtingscommissie omvatte de zooveel mogelijk evenredige vruchtverdeling, het beoordeelen van den vrachtprijs, het keuren der bevrachtingscondities, het afgeven van een bewijs, dat de Bevrachtingscommissie de bevrachtingsovereenkomst goedkeurt, het afgeven van de bewijzen van ontheffing van het vervoerverbod aan de beurtvaart, het verleenen van goedkeuring van buiten haar tusschen-

<sup>3)</sup> Zie „Coördinatie van het verkeerswezen”, 1933, pag. 40.

<sup>4)</sup> Onder goedkeuring van den Minister stelde de Kamer van Koophandel het reglement voor de Bevrachtingscommissie vast. Van de 20 Bevr. comm. behoefden 11 de goedkeuring der K. v. K., 8 van den Minister en één van beide instanties, t.a.v. personeelsuitgaven. Alle Bevr. comm. waren evenwel rekening en verantwoordelijkheid schuldig aan den Minister, zulks ingev. art. 10 sub. 2 der wet. Op grond van dit art. zou de door een K. v. K. verleende goedkeuring om budgetaire redenen door den Minister kunnen worden herroepen.

komst gesloten bevrachtingsovereenkomsten en het afgeven van een verklaring inzake het vervoer van eigen goederen. Tegen de beslissing van een Bevrachtingscommissie kon hij, die zich bezwaard voelde, in beroep komen bij den Raad van Beroep voor Bevrachtingszaken. Teneinde de aan de uitvoering der wet verbonden kosten te kunnen bestrijden, werd van den vervoerder 2 % van den vrachtprijs geheven, alsmede scheepsbevrachtingsprovisie tot ten hoogste 5 %, indien van de tusschenkomst van een scheepsbevrachter gebruik was gemaakt. Het laatste kwam ten bate van den scheepsbevrachter.

Zooals hierboven is uiteengezet, eischte art. 13 der wet E.V., dat in ieder geval vóór 1 Januari 1938 een voorstel tot intrekking moest worden gedaan. De groote moeilijkheden, welke aan deze materie waren verbonden, benevens het feit, dat het bevrachtingswezen, hetwelk aanvankelijk onder het Departement van Economische Zaken ressorteerde, in Juli 1937 bij het Departement van Waterstaat werd ondergebracht, beletten, dat het wetsontwerp, waarbij het bevrachtingswezen opnieuw werd geregeld, tijdig kon worden ingediend. De Regeering trof derhalve maatregelen tot verlenging van de wet E.V. Bij de wet van 28 April 1938, Stbl. 520, is de datum, van 1 Januari 1938 vervangen door 1 Juli 1938. Op grond van de toelichting van den Minister, gegeven in de Tweede Kamer bij de behandeling van het wetsontwerp, mocht als zeker worden aangenomen, dat de Regeering vóór het verstrijken van den datum van 1 Juli 1938 met een wetsontwerp zou komen tot coördinatie van het verkeerswezen. Het vaste voornemen der Regeering om daartoe over te gaan blijkt wel uit de machtigingswet van 29 Nov. 1935, Stbl. 685, waarbij de Staten-Generaal zich in beginsel vereenigden met de verkeerscoördinatie, c.q. met een vergunningsstelsel voor het goederenvervoer, zoowel te land als te water. Op 30 Juni 1938, den laatsten dag van den gestelden termijn, verscheen de Regeering met een wetsontwerp (nr. 510), waarbij de wet van 29 Nov. 1935 zou worden aangevuld en de wet op de E.V. zou worden ingetrokken. De voorgestelde coördinatie zou ten doel hebben alle verkeersmiddelen in ons nationale vervoerwezen zooveel mogelijk hun geëigende plaats te doen innemen. In het bijzonder zou er naar worden gestreefd om een einde te maken aan de overmatige concurrentie, zoowel tusschen de verschillende soorten van transportmiddelen alsook binnen het gebied van elk der onderdeelen van het vervoerstelsel, door een vergunningsstelsel in het leven te roepen. Het wetsontwerp werd in de afdelingen der Tweede Kamer behandeld; op 22 Dec. 1938 verscheen het Voorloopig Verslag; op 26 April 1939 kwam de Memorie van Antwoord, waarna tenslotte de commissie van rapporteurs zich nog mondeling op 26 Mei 1939 tot den Minister wendde. Het oorspronkelijke wetsontwerp was intusschen sterk gewijzigd, doch lag klaar om in openbare behandeling te worden genomen. Zoover is het echter niet gekomen, wat eensdeels te wijten is aan de daarop gevolgde kabinetwijziging, anderdeels aan den oorlog, die zijn schaduwen reeds vooruitwierp.

#### *De besluiten van 19 en 23 Mei 1940.*

De wet E.V. bleef in haar geheel van toepassing, totdat, bij besluit van den Opperbevelhebber van Land- en Zee-macht van 19 Mei 1940, de Bevrachtingscommissies werden ontheven van haar taak. Zij zouden, „indien zulks gewenscht geoordeeld wordt”, als adviseerende lichamen worden ingeschakeld. De secretariaten dezer commissies bleven gehandhaafd en hadden tot taak de verleening van tusschenkomst bij het totstandkomen van bevrachtungen, betrekking hebbend op de wilde vaart, terwijl zij, ten aanzien van het vervoer in vaste relatie en van de tankvaart, de campagnevaart en het bijzonder vervoer, gehouden waren administratie te voeren. Wat de bevrachtingscondities en vrachtprijzen aanging, werd bepaald, dat het vrachtniveau en de daarbij gebruikelijke voorwaarden, welke op 9 Mei 1940 golden, de basis vormden voor de

totstandkoming van nieuwe bevrachtingsovereenkomsten. Nieuw is de clause, volgens welke de Inspecteur-Generaal van het Verkeer, op grond van de wet Gebruik Vervoermiddelen 1939, vaartuigen kan aanwijzen om, tegen door hem vast te stellen vergoedingen, bepaalde diensten te verrichten. Ten opzichte van de beurtvaart is, bij besluit van 23 Mei 1940, een regeling getroffen, die de in de wet E.V. getroffene aanmerkelijk verbeterd door het inschakelen van het Nederlandsch Binnenvaartbureau en de instelling van een commissie, tot taak hebbende een juiste behandeling van beurtvaartangelegenheden. De besluiten van 19 en 23 Mei 1940 strekten niet tot intrekking van de wet E.V. De wijzigingen, welke zich inmiddels in ons bestuursapparaat hadden voltrokken, waren dermate ingrijpend, dat het oude systeem niet langer kon worden gehandhaafd zonder gevaar voor conflicten, welke in de sterk gedecentraliseerde uitvoering lagen opgesloten. Vandaar dat Waterstaat, na den Regeeringscommissaris gehoord te hebben, de noodige stappen tot reorganisatie nam. Door de Bevrachtingscommissies van haar taak te ontheffen vervielen automatisch haar bevoegdheden aan den Secretaris-Generaal, ofschoon zulks niet in het besluit van 19 Mei tot uitdrukking werd gebracht, terwijl het karakter van de secretariaten dier commissies, noch haar verhouding tot de adviseerende commissies werden geregeld. De vage afbakening der rechten en bevoegdheden dezer organen leidde ertoe, dat zich hier en daar bij de uitvoering van het besluit wel eens meningsverschillen voordeden.

Inmiddels werd op het Departement gewerkt aan de voorbereiding van een nieuwe regeling voor de binnenscheepvaart ter vervanging van de wet E.V. En inderdaad was het tijd, dat er een einde kwam aan dezen, in juridisch opzicht halfslachtigen, toestand. Op 24 October 1941 werd het Besluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat betreffende de uitoefening van de binnenscheepvaart in Nederland, bekend als het Binnenscheepvaartbesluit 1941, bekend gemaakt<sup>5)</sup>. Opmerkelijk is, dat het Binnenscheepvaartbesluit geen enkele bepaling inzake de sleepvaartregeling bevat, zelfs niet de minste verwijzing naar de Sleepvaartverordening van 1941 geeft.

#### *De regeling t.a.v. de sleepvaart.*

De organisatorische samenvatting der sleepvaart kreeg, bij besluit van 22 Juni 1940, haar beslag, terwijl — eerder dan bij de vrachtverdeling — het concessiestelsel voor binnenlandsch sleepwerk bij de Sleepvaartverordening 1941 werd vastgelegd. Met ingang van 1 Juni 1941 behoort voor alle binnenlandsch sleepwerk vergunning te worden aangevraagd; voor sleepboten, te verlenen door de bij deze verordening ingestelde sleepvaartcommissie, voor andere stoom- of motorschepen door den bevoegden Bevrachtingscommissaris, waaraan de voorwaarde is verbonden, dat particulieren en reeders aangesloten moeten zijn bij de organisatie, waartoe zij blijkens hun vervoers-economische functie behooren. Deze eisch geldt niet voor houders van sleepboten, die uitsluitend eigen schepen of eigen drijvend materiaal sleepen. De verordening kent vergunningen voor beurtlijst sleepwerk, plaatselijk sleepwerk, sleepwerk voor eigen bedrijf en vaste lijn sleepwerk. In verschillende belangrijke sleepcentra zijn door de sleepvaartcommissie sleepvaartcommissarissen en -agenten aangesteld, belast met het verlenen dier vergunningen.

In de praktijk is er dus nauwe samenwerking tusschen sleepvaart- en bevrachtingscommissarissen. Deze laatsten verlenen vergunning voor sleepwerk door stoom- en motorgoederenboten, geen sleepboten zijnde in den zin der Sleepvaartverordening. De competentie der Bevrachtingscommissarissen op sleepvaartgebied wordt in het

<sup>5)</sup> Bij verord. v. d. Rijkscomm. v. 17 Juni 1940 is de S. G. v. h. Departement van Waterstaat gemachtigd voorschriften be.r. het vervoer van personen en goederen uit te vaardigen.

Binnenscheepvaartbesluit niet geregeld; evenmin komt het contact met de sleepvaart op eenigerlei andere wijze tot uitdrukking.

#### *Het Binnenscheepvaartbesluit.*

Het Binnenscheepvaartbesluit bracht een fundamenteele wijziging in het tot dusverre gevolgde systeem van verdeling der beschikbare lading over daartoe geschikte schepen van de binnenvaart. Aan de wet E.V. kleefden verschillende bezwaren en het grootste bezwaar was wel, dat haar grondbeginsel niet deugdelijk genoeg bleek. De verdeling van goederen was gebaseerd op de tusschenkomst der Bevrachtingscommissies bij het sluiten van bevrachtingsovereenkomsten en het al of niet voorwaardelijk goedkeuren van buiten haar tusschenkomst gesloten overeenkomsten. Dit kon op den duur niet bevredigen, wat trouwens door Prof. Mr. de Vries o.a. was aangetoond met één zijner stellingen, volgens welke de toenmalige verkeerspolitiek vervangen diende te worden door een politiek, welke, meer nog dan op gelijkmaking der concurrentievoorwaarden, gericht moest zijn op regeling der mededinging zelve, teneinde te komen tot coördinatie van het verkeerswezen. Als eenig middel voert hij aan, het algemeen concessiestelsel, zooals dit reeds van verschillende zijden is aanbevolen<sup>6)</sup>. Het Binnenscheepvaartbesluit komt hieraan inderdaad tegemoet door het vergunningstelsel in te schakelen. Voortaan is inlading van goederen in een vaartuig en vervoer binnen Nederland, zomede lossing uit dat vaartuig, zonder vergunning verboden. Zoo'n vergunning kan worden verstrekt voor wilde vaart, beurtvaart, eigen vervoer en bijzonder vervoer. Was de opzet der vorige wet de evenredige verdeling van aangeboden goederen, thans wordt aan de zoo economisch mogelijke verdeling van de beschikbare scheepsruimte aandacht geschonken, wat reeds sedert de inwerkingtreding van het besluit tot verhooging van de vervoercapaciteit der binnenvloot van 30 Sept. 1940 het geval was. De houder van een vaartuig kan verplicht worden zijn vaartuig naar een door den Inspecteur-Generaal van het Verkeer te bepalen plaats op te varen.

Het vervoer van bepaalde producten moet zooveel mogelijk worden bespoedigd en om dit te bereiken worden, bij gebrek aan scheepsruimte in het district van aflading, schepen uit andere districten tot opvaart aangewezen. In 1940 wordt reeds een druk vervoer van turf uit de veenkoloniën in de provincie Groningen opgemerkt, waarvoor, ter bestrijding van de aan de ledige opvaart verbonden kosten, groote bedragen uitgetrokken werden. Ook bij het vervoer van aardappelen uit Zeeland is concentratie van scheepsruimte noodig. Het spreekt vanzelf, dat zich aanvankelijk bij het aanwijzen van schepen wel eens moeilijkheden konden voordoen, ondanks het feit, dat de schippers voor het ledig opvaren van hun schepen opvaartgeld ontvingen. In het Binnenscheepvaartbesluit regelt de Secretaris-Generaal zijn bevoegdheden door in art. 5 den houder van een vaartuig de verplichting op te leggen zijn vaartuig voor bepaalde doeleinden te bezigen tegen een, in overleg met den Gemachtigde voor de Prijzen te bepalen, vergoeding. Bij niet-nakoming van deze verplichting wordt de hulp van den sterken arm ingeroepen. Deze dwangmaatregel moet de stipte naleving van art. 5 verzekeren, opdat storingen in de voedselvoorziening niet zullen voorkomen, wat niet denkbeeldig was sedert de positie van de binnenvloot werd beïnvloed door den aankoop door de Deutsche militaire overheden van in Nederland thuisbehorende Rijn- en binnenvaartuigen. Voor het herstel van Rijn- en binnenvloot zijn evenwel maatregelen genomen<sup>7)</sup>. De koopsommen voor de gekochte schepen worden niet aan de rechthebbenden uitbetaald, maar gestort in 's Rijks Schatkist voor het speciaal voor dit doel aangelegde

„Grootboek voor de Rijn- en Binnenvloot”<sup>8)</sup>. Bereikt wordt, dat deze gelden na den oorlog voor het herstel der vloot worden aangewend. Een daartoe benoemde commissie houdt zich bezig met de uitvoering der besluiten.

Het Binnenscheepvaartbesluit kent vervolgens den Secretaris-Generaal de bevoegdheid toe om, in overleg met den Gemachtigde voor de Prijzen, richtlijnen vast te stellen, betreffende de vrachten, huren, bevrachtingsvoorwaarden, vergoedingen en provisies. Tengevolge van oorlogshandelingen, den grooteren omloopstijd der schepen en de stijging van den gasolieprijs ontstonden er belemmeringen in het scheepvaartverkeer, die den vrachtprijs in de wilde binnenvaart sterk deden oploopen. Het Vervoerprijsbesluit 1940 stelde den hoogst toelaatbaren prijs vast, opende de mogelijkheid om goedkeuring van hogere vervoerprijzen te krijgen en stimuleerde het treffen van collectieve regelingen voor verschillende vervoercomplexen, zooals de beurtvaart en het sleepbootbedrijf, waarbij de vrachtprijzen aan normen worden gebonden. Tenslotte zal men dus kunnen komen tot uniforme vrachttarieven en beheersching der prijsvorming. Een dezer regelingen is o.a. de beschikking betreffende de vaststelling van liggen overliggelden, welke ten doel heeft wijziging van het K.B. van 3 Januari 1898 betreffende laad- en lostijden.

De vaststelling van uniforme tarieven zal op groote moeilijkheden stuiten, waarvan de oorzaken diep in het economisch leven verankerd liggen. Plaatselijke invloeden kunnen zich doen gelden, zooals bijv. het geval is bij de gelijkmaking der tarieven voor het vervoeren van zand en grind. In België is een uniform tarief voor zand en grind mogelijk gebleken, daar slechts met de vrachtsom van een drietal plaatsen rekening behoeft te worden gehouden. Voor Nederland is zulks voorloopig nog niet te verwezenlijken, omdat in Nederland bijna elke plaats in het tarief zou moeten worden opgenomen. Dit is voornamelijk de reden, waarom de huidige groote verschillen in de tarieven van zand en grind nog niet zijn geëgaliseerd. Het gemis van een uniform tarief voor het vervoeren van hooi en stroo bracht meermalen stagnatie in den afvoer dezer producten mede, zooals in het Oosten van het land, waar men in het najaar van 1941 met gebrek aan scheepsruimte te kampen had, doordat het district Terneuzen, welks tarieven gunstiger lagen, de middelen van vervoer aan het Oosten ontrok. Uniformeering dier tarieven was dus zeer gewenscht, maar stuitte op talrijke bezwaren van belanghebbende personen. Niettemin werden kort daarna verschillende systemen van tariefberekening ontworpen, die evenwel niet bleken te voldoen. Men besloot toen afzonderlijke tarieven voor de verschillende deelen van het land in te voeren en deze aan de tot dusverre gebruikte systemen aan te passen, wat tot gevolg had, dat slechts voor het Zuiden van het land uniformeering der tarieven overbleef. Op verzoek van den Gemachtigde voor de Prijzen is voorts overwogen, of een uniform tariefstelsel voor aardappelenvervoer uitvoerbaar was. Ook hier verzetten verschillende omstandigheden zich tegen stabilisatie van den vrachtprijs. In de districten varieeren de aardappeltarieven zeer sterk. Verscheidenheid in soorten en het feit, dat de aardappelen gewoonlijk in campagnevervoer van de aflaadplaatsen naar bestemmingsplaatsen worden vervoerd, zijn er de oorzaken van. Andere bezwaren tegen gelijkmaking van het aardappeltarief zijn, dat voor het transport bepaalde schepen noodig zijn en dat men over schippers moet kunnen beschikken, die met het vervoer van aardappelen vertrouwd zijn. Op grond van één en ander is tot dusverre niet tot uniformeering der aardappeltarieven overgegaan, doch zijn in enkele gevallen verbeteringen aangebracht.

#### *De uitvoering van het Binnenscheepvaartbesluit.*

Over de uitvoering van het Binnenscheepvaartbesluit nog het volgende. Volgens art. 3 (2) benoemt de Secretaris-

<sup>6)</sup> Voordracht van Prof. Mr. F. de Vries over „Beginselen van verkeerseconomie” voor het Kon. Inst. v. Ingenieurs op 14 Oct. 1933.

<sup>7)</sup> Besl. d.d. 6 Maart 1941, Stbl. 551, en 13 Aug. 1941, Stbl. 554 (Wat.).

<sup>8)</sup> Besl. d.d. 4 Oct. 1941 (Fin.).

Generaal voor elk district een Bevrachtingscommissaris <sup>9)</sup> en zijn commissie van advies. De Bevrachtingscommissaris staat als ambtelijk functionaris naast de commissie van advies en hij kan naar eigen inzicht advies inwinnen, hetwelk niet bindend is. Op eigen verantwoordelijkheid dient de Bevrachtingscommissaris zijn beslissing te nemen. Tusschen het Departement en de Bevrachtingscommissarissen bestaat contact in den vorm van min of meer geregelde vergaderingen. Op 6 Januari 1942 opende de Secretaris-Generaal de eerste bijeenkomst na de inwerking-treding van het besluit. Zij bestond uit Departements- autoriteiten, Bevrachtingscommissarissen en vertegenwoordigers van den Raad van Beroep voor Bevrachtingszaken en het Centraal Bureau voor de Statistiek. Het bijzondere karakter van dergelijke vergaderingen is wel, dat zij den functionarissen, die zich op het terrein der binnenscheepvaart bewegen, gelegenheid biedt tot gedachtenwisseling, om te komen tot richtlijnen voor een uniforme uitvoering der voorschriften van het Binnenscheepvaartbesluit, waarvoor de heer Warner, voorzitter van den Raad van Beroep, steeds heeft geijverd. In dit verband zou de instelling van een Bevrachtingsraad de werkelijke waarde dezer bijeenkomsten accentueeren en in de behoefte aan een centraal orgaan als Raad van Bijstand in Bevrachtingszaken voorzien.

Het bevorderen van een juiste behandeling van beurtvaartangelegenheden is in handen gelegd van een commissie, bestaande uit twee vertegenwoordigers van de groote en twee vertegenwoordigers van de kleine beurtvaartondernemingen, onder voorzitterschap van een deskundige <sup>10)</sup>.

Aangezien ik mij tot de hoofdzaken van het Binnenscheepvaartbesluit moet beperken, moge, ten aanzien van de nadere voorschriften betreffende de uitoefening van de binnenscheepvaart, worden verwezen naar het reglement van 24 October 1941, vastgesteld door den Secretaris-Generaal. Met betrekking tot de kosten, aan de uitvoering van het besluit verbonden, zij vermeld, dat het reglement een vergoeding eischt van 2 % der gecontracteerde vrachten, en van den vervoerder of verhuurder een scheepsbevrachtingsprovisie van 4 % (in het district Maastricht 3½ %) van de door tusschenkomst van de Bevrachtingscommissarissen gesloten overeenkomsten voor de wilde vaart of opslag, met bepaling, dat, indien van de bemiddeling van een-scheepsbevrachter gebruik is gemaakt, de provisie aan dezen ten goede komt. De kosten, verbonden aan het opvaren van ledige schepen, worden bestreden door een heffing op vracht- en huurprijzen van 1 % (in het district Maastricht 1½ %).

Het Binnenscheepvaartbesluit heeft groote verbeteringen gebracht in de reeds bestaande regeling tot vrachtverdeling van het verkeer te water. Hierbij mag evenwel niet uit het oog worden verloren, dat de bijzondere tijdsomstandigheden het aanpassingsproces zeer zeker hebben verhaast, wat wel in sterke mate geldt voor de in 1941 getroffen sleepvaartregeling. De grondslagen van het Binnenscheepvaartbesluit en de Sleepvaartverordening zijn gelegd in een tijd, welke aan onze vervoermiddelen andere eischen stelt dan in vreedstijd; in normale omstandigheden zullen andere factoren in het geding komen. De gevolgtrekking ligt voor de hand, dat aan de ordening van het verkeer factoren ten grondslag liggen, welke een tijdelijk karakter dragen en dat de structureele verhoudingen na den oorlog ingrijpende herziening van de huidige regelingen zullen verlangen.

CHR. VAN DEN BERG.

<sup>9)</sup> Blijkbaar hebben deze benoemingen nimmer plaats gehad, want bij beschikking van 22 Juli 1942 worden de Secretarissen der Bevr. comm. „geacht” van 17 Nov. 1941 af in de hoedanigheid van Bevrachtingscommissaris werkzaam te zijn.

<sup>10)</sup> Deze commissie was reeds bij Besluit van 23 Mei 1940 van den Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht in het leven geroepen.

## DE LEVENSDUUR VAN EEN WONING.

Een vraag, die naar het zich laat aanzien in de komende jaren van bijzonder gewicht zal zijn, is deze: hoe lang kunnen onze woningen redelijkerwijze mee?

Nu het bouwbedrijf ten aanzien van de materialenvoorziening met zoo groote moeilijkheden heeft te kampen, gaat het onderhoud der aanwezige woningen zienderoogen achteruit, terwijl feitelijk, in verband met de meer intensieve bewoning, meer aan onderhoud moest worden gedaan. Er is geen lood of zink voor het herstel van lekkages, het verwerk kan niet behoorlijk worden bijgehouden en zelfs het houtwerk, dat vergaan is, kan niet worden vernieuwd. Hierdoor ontstaat een achterstand in het onderhoud, die, wanneer daarin niet tijdig kan worden voorzien, den levensduur der woningen zal verkorten.

Anderzijds doet de reeds nu aanwezige achterstand in de woningvoorziening vreezen, dat bij de beperkte bouw-mogelijkheid, waarop wellicht na den oorlog moet worden gerekend, in geen jaren het tekort zal zijn ingehaald. Met het oog daarop moet het van groot belang worden geacht, dat de woningvoorraad, die nog aanwezig is, in zoo goed mogelijken staat wordt gehouden en dat de levensduur zoo mogelijk wordt verlengd.

Deze twee tegenstrijdige factoren moeten in aanmerking worden genomen bij de beoordeeling van den levensduur van de gemiddelde woning. Hoe lang gaat nu een woning mee?

### *De gemiddelde levensduur.*

Onze oude steden tellen nog solide huizen uit de 16e en 17e eeuw en wellicht nog oudere. Anderzijds zijn huizen aanwezig, die nog in de 20e eeuw zijn gebouwd en die reeds nu tot volslagen krotten zijn vervallen. Een gemiddelde kan men hiervan niet nemen.

Van de thans aanwezige 2.250.000 woningen zijn er ongeveer 1.350.000 gedurende de laatste halve eeuw gebouwd en hiervan weer 900.000 na den vorigen oorlog.

Met eenige afronding kan dus de volgende opstelling worden gemaakt:

900.000 woningen of 40 % ouder dan 50 jaar;  
450.000 woningen of 20 % jonger dan 50 jaar,  
doch ouder dan 25 jaar;  
900.000 woningen of 40 % jonger dan 25 jaar.

Deze percentages zijn weergegeven in de hierbij afgebeelde beeldstatistiek.

Geeft men den leeftijd van de aanwezige woningen weer in een leeftijds-pyramide, dan vertoont deze een groote bezetting in de jaarklassen 5 t/m 19 (gebouwd van 1921 t/m 1936) en een zeer kleine in de jaarklassen 21 tot 26 jaar (gebouwd gedurende den vorigen oorlog). Hieruit volgt, dat een naar verhouding groot deel van den woningvoorraad tamelijk jong is, hetgeen ook blijkt uit de bovenvermelde percentages, die aan een recente publicatie zijn ontleend <sup>1)</sup>.

Deze cijfers zeggen intusschen nog niets omtrent den leeftijdsduur van een gemiddelde woning. Deze zal op grond van de ervaring moeten worden geschat. Hieromtrent wordt in de aangehaalde publicatie op blz. 48 het volgende gezegd.

„Gedurende de jaren van 1924 t/m 1939 zijn in Nederland ongeveer 660.000 nieuwe woningen gebouwd. In dezelfde periode zijn ongeveer 100.000 woningen afgebroken, d.i. 6.500 per jaar. In deze 100.000 zijn 20.000 woningen begrepen, die na onbewoonbaarverklaring zijn ont-ruid en afgebroken. De overige 80.000 zijn gesloopt ten behoeve van de uitbreiding van bedrijven, openbare werken, enz.” Het is niet bekend, hoeveel van deze woningen in slechten staat verkeerden. Zonder twijfel behoorde een deel daarvan tot de oudere woningen, omdat het veel voorkomt, dat in de binnensteden oude woningen worden

<sup>1)</sup> „Woningbouw, problemen en perspectieven” door Dr. Ir. H. G. van Beusekom, Amsterdam, A. J. G. Strengholt 1944.

## De ouderdom der woningen in Nederland (1944)

Ouder dan 50 jaar



Jonger dan 50,  
doch ouder dan  
25 jaar



Jonger dan 25 jaar



Elk teeken stelt 100 000 woningen voor

Ned. Stichting  
voor Statistiek



aangekocht om plaats te maken voor winkelpanden en kantoren. De ervaring leert echter, dat ook wel nieuwe woningen op een onverwacht oogenblik plaats moeten maken voor andere bouwwerken. Immers, bij den aanleg van nieuwe verkeerswegen of van havens en spoorwerven kan geen rekening worden gehouden met de kwaliteit en den ouderdom van de woningen, die daarvoor moeten worden geëmoveerd.

De woningvoorraad in 1923 was te stellen op rond 1.565.000 woningen. Een vervanging van 100.000 woningen in 16 jaar beteekent 6,4 % van den woningvoorraad of 0,4 % per jaar. Naar dezen maatstaf zouden de woningen in Nederland gemiddeld een technischen levensduur moeten hebben van 250 jaar. Dit is zonder twijfel veel te lang.

In de genoemde publicatie is als gemiddelde technische levensduur van een woning 125 jaar aangenomen. Dit beteekent, dat een woning door behoorlijk onderhoud en regelmatige moderniseeringen constructief gemiddeld 125 jaar mee kan. Daarna beginnen de constructieve elementen van de woning — de muren, de fundeering en de dakconstructie — het te begeven en moet zij worden afgebroken.

Uit dit gemiddelde cijfer mag intusschen niet worden afgeleid, dat in de eerstvolgende jaren jaarlijks 0,8 % van den voorraad of, bij den huidige stand van den voorraad, 18.000 woningen per jaar zouden moeten worden vervangen. Dit zou alleen het geval zijn, wanneer de aanwezige woningen gelijkmatig over alle leeftijdsklassen waren verdeeld. Nu dit niet het geval is en de jongere jaren relatief veel sterker zijn bezet, zal de vervanging in de naaste toekomst in een minder snel tempo — zij het dan toch aanmerkelijk sneller dan in het verleden — kunnen geschieden.

Zooals reeds gezegd, telt ons land 900.000 woningen ouder dan 50 jaar, die dus binnen 75 jaar vervangen zullen moeten zijn. Neemt men aan, dat deze 900.000 woningen regelmatig over de jaarklassen verdeeld zijn, waaromtrent echter niets bekend is, dan zouden in de komende 75 jaar ieder jaar 12.000 woningen moeten worden vervangen, d.i. nagenoeg het dubbele van de laatste 15 jaar.

Na 75 jaar wordt het aantal jaarlijks te vervangen woningen aanmerkelijk grooter. Hier staat echter tegenover, dat gerekend moet worden met een geleidelijk sta-

tionnaire wordende bevolking, zoodat een geringer aantal woningen behoeft te worden gebouwd voor de toeneming der behoefte. In verband hiermede kan bij een gelijkblijvende woningproductie een grooter aantal woningen worden bestemd voor de vervanging van oude woningen.

### Technische en economische levensduur.

Een vervanging van 12.000 woningen per jaar, waarop voor de naaste toekomst moet worden gerekend, is binnen het kader van het huidige bouwprogramma reeds een flink aantal. En dit aantal is slechts voldoende bij een gemiddelden technischen levensduur van alle woningen van 125 jaar, welke zeker niet aan den lagen kant is. Dit laatste spreekt te meer, wanneer wij dit cijfer vergelijken met den normalen afschrijvingsduur, die zoowel bij den particulieren bouw als bij den woningwetbouw 50 jaar bedraagt.

De particuliere bouw rekent met jaarlijksche aflossingen, die practisch steeds 2 % van de hoofdsom bedragen; de woningwetbouw wordt afgelost door middel van gelijke annuïteiten, wier aantal bij een grondvoorschot 75, doch bij een bouwvoorschot 50 bedraagt.

De vraag zou dan ook kunnen worden gesteld, en zij is ook wel eens gesteld, of een aflossing in 50 jaar wel noodzakelijk is, gelet op den veel langeren technischen levensduur van de gemiddelde woning. Of, met andere woorden, wanneer een normale woning langer dan 100 jaar mee kan, waartoe is het dan noodig, dat het bouwkapitaal in 50 jaar geheel wordt afgelost?

Wanneer men aldus redeneert, ziet men voorbij, dat de economische levensduur van een woning geheel iets anders is dan de technische levensduur, d.w.z. dat een woning technisch wel langer dan 100 jaar mee kan, maar niet in de gedaante, waarin zij werd gebouwd. Een woning toch veroudert, en zij veroudert snel. De ervaring met name bij den woningwetbouw, waaromtrent de overheidsdiensten over de meest uitvoerige gegevens beschikken, heeft geleerd, dat de woningen, die in het begin dezer eeuw waren gebouwd, binnen 25 jaar volkomen verouderd waren en ten koste van groote bedragen uit de overheidskassen moesten worden gemoderniseerd.

De vóór den oorlog 1914—1918 gebouwde woningen waren niet voorzien van electriciteit en sanitaire installa-



ties, veelal niet van waterleiding en rioleering, terwijl soms zelfs bedsteden aanwezig waren.

De thans gebouwde woningen bezitten al de gemakken, welke de oudere woningen ontbeerden, doch het lijkt geen twijfel, dat vóór het einde dezer eeuw en vermoedelijk reeds veel eerder de dan te bouwen woningen gerieven zullen bezitten, die in de thans bestaande woningen slechts met hoge kosten of wellicht in het geheel niet kunnen worden aangebracht.

Als een enkel voorbeeld moge worden genoemd de doucheruimte, die tot dusver alleen in de Amsterdamsche bouwverordening verplicht is gesteld, doch zonder twijfel na den oorlog een meer uitgebreide toepassing zal vinden. De van overheidswege verrichte studie van het woningtype wijst duidelijk in deze richting.

Ook in verschillende andere opzichten heeft de tijdens deze oorlogsjaren verrichte studie geleid tot nieuwe inzichten in type en indeeling van de arbeiderswoning. Wanneer na den oorlog op groote schaal nieuwe woningen volgens deze inzichten zullen worden gebouwd, is het te verwachten, dat de woningen, die vóór dezen oorlog nieuw waren en naar de algemeene opvatting aan hooge eischen voldeden, toch weer verouderd zullen zijn.

Ten slotte moet worden gewezen op de jongste onderzoeken op het gebied der warmte- en geluidsisolatie. In de bestaande woningen is hieraan nog practisch niets gedaan. Het is bij den huidige stand van het onderzoek echter reeds mogelijk, woningen te bouwen, die aan hogere eischen van isolatie voldoen. Het onderzoek zal eerlang door middel van te bouwen proefwoningen worden voltooid.

Gezien het groote belang van een betere isolatie, met name tegen geluid, behoeft het geen betoog, dat de tot nu toe gebouwde woningen over een betrekkelijk gering aantal jaren aanmerkelijk zullen achterstaan bij de later gebouwde.

Deze ontwikkeling herhaalt zich steeds. Altijd weer zullen, tengevolge van nieuwe uitvindingen en gewijzigde inzichten, de woningen, die eenige jaren oud zijn, achterstaan bij de later gebouwde, ook al verkeeren zij constructief nog in uitnemenden staat. De economische levensduur van een woning is nu eenmaal korter dan de technische. De afschrijving van het in een woning geïnvesteerde kapitaal moet dus aanmerkelijk binnen den technischen levensduur plaats hebben.

#### De afschrijving.

Alleen bij den woningwetbouw heeft regelmatig afschrijving plaats, zoodat deze inderdaad na 50 jaar schuld-vrij ten bate van de gemeenschap komt. Een poging, in de periode van deflatiepolitiek gedaan, om door verlenging van den aflossingsduur tot 75 jaar tot huurverlaging te komen, is tengevolge van het krachtige verzet der gemeenten weer ongedaan gemaakt, omdat het minime voordeel van een lagere annuïteit van enkele centen per week bij verre na niet opwoog tegen het groote nadeel, dat de woningen eerst 25 jaar later schuld-vrij zouden worden.

Bij den particulieren bouw geschiedt de aflossing dikwijls minder regelmatig. Weliswaar wordt door iedere hypotheekbank regelmatig 2 % aflossing per jaar geëischt, doch het particuliere huizenbezit pleegt af en toe te worden verkocht en dan begint men opnieuw te exploiteeren, doch op een te hoog niveau. Hieraan is het ook toe te schrijven, dat de saneering, zelfs van volkomen verouderde complexen, dikwijls met het oog op de kosten achterwege moet blijven, omdat de woningen nog met een veel te hooge schuld zijn belast.

Alleen op particuliere woningen, in het bezit van industriële ondernemingen, groote financiële instellingen, kapitaalkrachtige exploitanten of exploitatiemaatschappijen of beleggingsmaatschappijen, pleegt regelmatig tot het einde toe te worden afgelost. Daar is de mogelijkheid dus groot om bij veroudering van de woningen tijdig zoo

noodig groote kapitalen te besteden aan de moderniseering dan wel, wanneer het niet mogelijk is de woningen op te voeren tot het peil van nieuwgebouwde woningen, de huren te verlagen.

Zooals in den aanhef werd opgemerkt, zal in de komende jaren al het mogelijke moeten worden gedaan om den woningvoorraad kwalitatief op peil te houden en door verbetering en goed onderhoud den levensduur zoo lang mogelijk te maken. Het is zelfs denkbaar, dat hiervoor, naast de bestaande premies voor het verbeteren van woningen, ook premies uit de openbare kassen voor het aanmoedigen van onderhoudswerk noodig zullen zijn.

Hierdoor wordt het wellicht mogelijk, zelfs nog tot een iets langeren gemiddelden levensduur te komen. Maar in ieder geval zal moeten worden vastgehouden aan een regelmatige afschrijving in ten hoogste 50 jaar, omdat alleen dan bij voortgezette exploitatie de middelen beschikbaar komen om de woningen kwalitatief op peil te houden en een behoorlijken economischen levensduur te verzekeren.

Dr. Ir. H. G. VAN BEUSEKOM.

### VERSCHUIVINGEN IN DE FINANCIËLE POSITIE VAN ENKELE ZUID-AMERIKAANSCH E STATEN.

Voor het economische leven in de verschillende Zuid-Amerikaansche Staten is de beteekenis van den buitenlandschen handel van oudsher in hooge mate karakteristiek geweest. Deze landen waren, wat hun financiële positie betreft, altijd zeer afhankelijk van de handelsbalanssaldi, die in gunstige conjunctuurperiodes konden worden gevormd door het feit, dat de waarde van de uitgevoerde agrarische producten en grondstoffen dan de waarde van den in hoofdzaak industrieelen import overtrof.

Deze saldi bedroegen voor de vijf belangrijkste Zuid-Amerikaansche Staten in de jaren 1935—1940 in millioenen dollars:

	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Argentinië .....	161	190	75	—4	114	34
Brazilië .....	46	75	16	—	45	13
Chili .....	35	42	104	36	51	35
Peru .....	31	33	33	16	24	15
Columbia .....	21	21	8	—4	—28	—13

Uit deze cijfers blijkt duidelijk de invloed van de ongunstige conjunctuur van 1937 op de handelsbalanssaldi, als gevolg van het feit, dat de prijzen der geëxporteerde agrarische producten veel sterker daalden dan die van de geïmporteerde industrieproducten. De hier vermelde saldi zijn vooral ontstaan door de actieve handelsbalans tusschen de Zuid-Amerikaansche Staten en Europa.

De handelsbalans tusschen Zuid-Amerika en de Ver. Staten was vóór 1939 practisch doorlopend passief. Zoo bedroeg bijv. in 1938 het uitvoeroverschot van Argentinië ten opzichte van Europa 293,3 millioen pesos en het invoeroverschot van Argentinië ten opzichte van de Ver. Staten 131,9 millioen pesos (in 1938 was de koers van de peso ongeveer f 0,46). De gunstige handelsbalanspositie ten opzichte van Europa was mede een gevolg van den belangrijken handel tusschen Duitschland en Zuid-Amerika.

De Vereenigde Staten wisten sinds 1935 en vooral na 1939 een steeds grooter deel van den buitenlandschen handel van Zuid-Amerika tot zich te trekken<sup>1)</sup>. Deze laatste ontwikkeling is gemakkelijk te verklaren uit het feit, dat dit land sinds het begin van dezen oorlog vrijwel het eenige is, waarmede de verbindingslijnen intact konden blijven. Mede als gevolg van den oorlog veranderde ook de aard van den handel tusschen de Ver. Staten en Zuid-Amerika. In de eerste plaats zijn de Ver. Staten in belang-

<sup>1)</sup> Zie: F. de Roos, „De exportzorgen van Zuid-Amerika” in „E.-S. B.” van 22 Oct. 1941.

rijker mate afhankelijk geworden van erts- en andere grondstofleveranties door Zuid-Amerikaansche Staten, omdat de eigen grondstofbronnen onvoldbende gebleken zijn. Verder is, in verband met de huidige oorlogseconomie in de Ver. Staten, de vroeger belangrijke export van industriele eindproducten van Noord- naar Zuid-Amerika aanzienlijk teruggelopen.

Aan de hier geschetste recente ontwikkeling van de handelsbetrekkingen tusschen de Ver. Staten en verschillende Zuid-Amerikaansche Staten is het toe te schrijven, dat de handelsbalansen van deze laatstgenoemde landen veelal actief zijn geworden ten opzichte van de Ver. Staten.

Dit blijkt uit de volgende cijfers omtrent de handelsbalanssaldi van de Ver. Staten met Latijnsch-Amerika als geheel<sup>2)</sup>.

*Invoer- (—) resp. uitvoeroverschot (+) in millioenen dollars.*

1939 .....	—31
1940 .....	—63
1941 .....	+180
1942 .....	+300
1943 <sup>1)</sup> .....	+209

<sup>1)</sup> Eerste halfjaar.

Deze saldi kan men verdeelen over vrijwel alle Zuid-Amerikaansche Staten; zoo bedroeg het actief-saldo van de handelsbalans van Brazilië met de Ver. Staten over het eerste halfjaar van 1942 \$ 51 millioen, hetgeen het dubbele was van het saldo over het eerste halfjaar van 1941. Daar, zooals reeds opgemerkt werd, de Ver. Staten geen noemenswaardigen export kunnen stellen tegenover den sterk toegenomen import uit Zuid-Amerika, hebben de Zuid-Amerikaansche Staten zeer belangrijke saldi kunnen kweken in Washington, hetgeen blijkt uit het volgende staatje (alle bedragen luiden in millioenen dollars).

	Dec. 1940	Dec. 1942	Maart 1943
Argentinië ....	430	658	710
Brazilië .....	68	239	248
Venezuela ....	31	?	82
Columbia .....	25	?	75
Chili .....	35	?	60
Totaal			
Z.-Amerika ..	775	1.325	1.900 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Juni 1943.

Deze verschuivingen in de financieele betrekkingen tusschen Noord- en Zuid-Amerika hebben een aantal belangrijke gevolgen gehad.

#### *Gevolgen der financieele verschuivingen.*

In de eerste plaats is de financieele afhankelijkheid van de Zuid-Amerikaansche Staten ten opzichte van de Ver. Staten aanzienlijk verminderd, hetgeen invloed uitoefent op de financiering van de industrialisatie, die momenteel in Zuid-Amerika weer op den voorgrond treedt<sup>3)</sup>. Het is duidelijk, dat de Ver. Staten trachten hun invloed in de nieuwe industrie- en mijnbouwondernemingen zoo groot mogelijk te maken. Eenerzijds ter toekomstige compensatie van de vermindering van hun uitvoer van industriele eindproducten naar Zuid-Amerika, welke verminderde uitvoer een blijvend gevolg zal zijn van de voortschrijdende industrialisatie in Zuid-Amerika, en anderzijds met het oog op de groote belangen van de Ver. Staten bij de Zuid-Amerikaansche grondstoffen, waarvan men de verwerking, in verband met de huidige transportmoeilijkheden, bij voorkeur door Noord-Amerikaansche ondernemingen in Zuid-Amerika zelf zou willen doen plaats vinden.

Weliswaar hebben de Ver. Staten met hun pogingen tot

<sup>2)</sup> Ontleend aan: Prof. Dr. F. Vöchting, „Die allamerikanische Grossraumpolitik der Vereinigten Staaten“, in „Weltwirtschaftliches Archiv“ van Jan. 1944.

<sup>3)</sup> Vgl. „Voortschrijdende industrialisatie in eenige Zuid-Amerikaansche Staten“ in „E.-S. B.“ van 23 Febr. 1944.

tusschenkomst bij de industrialisatie in Zuid-Amerika eenige successen geboekt, doch men schijnt over het algemeen van de door de Ver. Staten aangeboden credieten niet met zooveel graagte gebruik gemaakt te hebben als men dat in de Ver. Staten waarschijnlijk had gewenscht. Van de credieten, die de „Import-Export Bank“ der Ver. Staten ter beschikking stelde voor den aankoop van spoorwegmaterieel en andere transportmiddelen, industrieelen landbouwmachines, is om twee redenen weinig gebruik gemaakt. In den beginne omdat de leveringen van de Ver. Staten, die de aangeboden credieten reëel moesten maken, uitbleven en later vooral ook door de gunstige deviezenpositie van de Zuid-Amerikaansche Staten. Het resultaat hiervan is geweest, dat van een bedrag van \$ 743 millioen, dat in het begin van het vorige jaar als totale crediet som voor de Zuid-Amerikaansche Staten werd genoemd, slechts \$ 137 millioen zou zijn opgenomen. Argentinië en Uruguay zouden practisch in het geheel geen credieten opgenomen hebben, hoewel deze landen de beschikking hadden gekregen over resp. \$ 93 en \$ 23 millioen. Hetzelfde geldt voor Peru, dat ook geen gebruik maakte van het aangeboden crediet ten bedrage van \$ 37 millioen. Chili, Columbia, Mexico en Venezuela zouden de credieten slechts zeer ten deele gebruikt hebben. Brazilië echter nam \$ 41 millioen op van zijn crediet van \$ 155 millioen<sup>4)</sup>.

De absolute juistheid van deze cijfers in het midden latend, kan men zich niet aan den indruk onttrekken, dat de Zuid-Amerikaansche Staten hun verkeersnet en hun industrie bij nieuwen aanleg of uitbreiding, door deze zooveel mogelijk met binnenlandsch kapitaal te financieren, tot nationale bezittingen willen maken.

#### *De ruimte op geld- en kapitaalmarkt.*

Over het geheel schijnt ook de geld- en kapitaalmarkt der Zuid-Amerikaansche Staten gekenmerkt te worden door een zeer groote geldruimte, getuige bijv. het feit, dat een in Augustus 1943 in Argentinië uitgegeven staatsleening van 100 millioen pesos met 330 millioen pesos werd overteekend<sup>5)</sup>. De oorzaken van deze groote geldruimte moeten worden gezocht in de ontwikkeling van den buitenlandschen handel en de toestrooming van buitenlandsch vluchtkapitaal<sup>6)</sup>.

Volgens het jaarverslag van de „Banco do Brasil“ van 1942 stegen de Braziliaansche bankdeposito's van 2,9 mrd cruzeiros<sup>7)</sup> eind 1938 tot 6,7 mrd cruzeiros eind 1942. In tegenstelling tot de ontwikkeling in Argentinië heeft de credietverleening in Brazilië gelijken tred gehouden met den groei van de deposito's. De credieten stegen nl. van 2,7 mrd cruzeiros eind 1938 tot 6,3 mrd cruzeiros eind 1942. Dit toont aan, hoe gemakkelijk het Braziliaansche economische leven de aangeboden gelden kan opnemen. Het credietaanbod in Brazilië, bleef echter belangrijk kleiner dan dat in Argentinië, waar de additioneele buitenlandsche vluchtkapitalen en bovendien 1 mrd pesos voor graanaankopen sinds het begin van den oorlog op de geldmarkt zijn gekomen. Het is dus wel zeer waarschijnlijk, dat industriele emissies momenteel in Zuid-Amerika een goede ontvangst zullen genieten, al was het alleen maar uit nationaal oogpunt.

#### *De aflossing der buitenlandsche schulden.*

Een ander belangrijk gevolg van den ommekeer in den financieelen toestand van verschillende Zuid-Amerikaansche Staten is het feit, dat deze Staten overgaan tot aflossing van hun in vreemde valuta luidende schulden, waarbij zoowel sprake is van staatsleeningen als commercieele leeningen. Wij denken hierbij bijv. aan de groote bedragen, die Engeland aan Argentinië geleend en in dat

<sup>4)</sup> „Deutsche Zeitung in den Niederlanden“ van 28-3-'43.

<sup>5)</sup> „Bankwirtschaft“ van 1-10-'43.

<sup>6)</sup> „Nachrichten für Aussenhandel“, 23-12-'43.

<sup>7)</sup> De cruzeiro is ingesteld bij besluit van de Braziliaansche Regeering in het laatste kwartaal van 1942: 16,5 cruzeiros = 1 dollar.

land geïnvesteerd heeft. Naar een schatting van Lord Kindersley was de nominale waarde hiervan eind 1936 ongeveer £ 375 miljoen, waarvan £ 250 miljoen waren belegd in spoorwegen. Volgens een bericht in de „Bank-wirtschaft“ van 1-10-'43 zou deze reparatie van Engelsch kapitaal in Argentinië in de eerste plaats betreffen een bedrag van £ 25 miljoen aan staatsleeningen (d.i. ongeveer 2/3 van de totale in Engelsche ponden luidende Argentijnsche staatsschuld), welke in gedeelten per 1 Jan. 1944, 1 April '44 en 1 Mei '44 zou worden opgezegd, terwijl men ook plannen zou koesteren met betrekking tot aflossing van spoorwegleeningen. Bij een gemiddelden koers van 15 pesos in een £ gaat het bij deze staatsschuldaflissing dus om een bedrag van 375 miljoen pesos. Deze aflossing wil men geheel buiten de Argentijnsche credietmarkt om doen plaats hebben. Men wenscht dus blijkbaar de capaciteit van deze credietmarkt te reserveeren voor de binnenlandsche financieringsproblemen en een beroep hierop, in verband met de terugbetaling van de buitenlandsche schulden, vermijden. Daar men het Argentijnsche clearing-saldo in Londen einde 1943 op £ 55 miljoen schat, is het waarschijnlijk, dat andere aflossingsplannen van Argentijnsche pondenschulden zullen volgen.

Ook in Brazilië valt een streven naar aflossing van de buitenlandsche schulden en nationaliseering van het economische leven waar te nemen. In de vorige eeuw had Brazilië zich als debiteur een goeden naam verworven, welke echter in 1898, 1914, 1931 en latere jaren ongunstig beïnvloed werd door regelingen inzake rentebetaling en aflossing, die den buitenlandschen crediteuren werden opgedrongen.

Vooral het Aranha-plan van 1934 is in dit opzicht be-rucht geworden. Als voornaamste oorzaak van deze schuldenregelingen kan genoemd worden de slechte toestand, waarin de Braziliaansche betalingsbalans, als gevolg van de optredende exportmoeilijkheden, min of meer geregeld verkeerde. De voornaamste belanghebbenden bij het buitenlandsche kapitaal in Brazilië zijn Engeland en de Ver. Staten, waarvan de beleggingen volgens ramingen resp. £ 146 miljoen en £ 355 miljoen zouden bedragen<sup>8)</sup>.

De wijze, waarop Brazilië er momenteel naar streeft zijn buitenlandsche schulden te delgen of althans te verminderen, heeft echter in de kringen van zijn crediteuren algemeene ontevredenheid gewekt. Deze hadden niet anders verwacht, of Brazilië zou al zijn verplichtingen uit hoofde van leeningen stipt nakomen nu dit land daartoe uitstekend in staat geworden was, gezien de verbetering van zijn betalingsbalanspositie gedurende de laatste jaren. Als gevolg van de onvoldoende aflossingen en rentebetalingen en de verschillende schuldenregelingen van vóór 1940, die daarvan het gevolg waren, stonden de koersen van Bra-

ziliaansche obligaties over het algemeen zeer laag. Volgens uit de Engelsche financieele pers overgenomen berichten, zouden de buitenlandsche schulden van verschillende Zuid-Amerikaansche Staten, w.o. Brazilië, min of meer belangrijk afgenomen zijn, doordat die landen hun eigen, in vreemde valuta luidende, schulden tegen de lage koersen gingen inkoopden toen hun financieele positie relatief gunstiger was geworden, dus na 1940.

In het geval van Brazilië zou vooral hierdoor het totaal van de in ponden luidende buitenlandsche leeningen van £ 152,8 miljoen in 1941 tot £ 147,1 miljoen in 1942 terug-gelopen zijn. Nu is deze vermindering met £ 5,7 miljoen of 3,7 % in één jaar tijd weliswaar niet groot, doch het is begrijpelijk, dat de crediteuren van Brazilië hierover niet te spreken zijn. Men heeft daarvoor slechts te bedenken, dat zij reeds van 1934 af geen of bijna geen renten op hun obligaties ontvangen hebben.

Aan den anderen kant is het duidelijk, dat het uitvoeroverschot van Brazilië, dat zich in de jaren 1939 tot 1942 versierd had, nl. van £ 10,5 miljoen tot £ 41,8 miljoen, niet slechts een voordeel voor Brazilië is.

Eén van de oorzaken van dit toegenomen uitvoeroverschot immers vormt de teruglopende import, die zelfs naar de waarde sterk gedaald is, ondanks de belangrijke prijsstijging van de laatste jaren. Dit bezwaar, dat hier werd geïllustreerd aan de hand van de situatie in Brazilië, geldt voor alle Zuid-Amerikaansche Staten. Het feit, dat de Ver. Staten en Engeland niet in staat waren tegenover den toegenomen export een voldoende import te stellen, bracht voor deze landen allerlei voorzieningsmoeilijkheden mede. Men zag zich daardoor o.a. genoodzaakt met de Ver. Staten overeenkomsten te sluiten met het doel een gedeelte der op deze wijze ontstane dollarsaldi in goud om te zetten, waarmede de moeilijkheden slechts zijn verschoven.

J. KROL.

## OVERHEIDSMAATREGELEN OP ECONOMISCH GEBIED

### HANDEL EN NIJVERHEID.

**Ambacht.** Regeling van de distributie van hoefbeslag aan hoefsmeden. Voorschriften inzake de bewerking van visch, schelp- en schaaldieren als huisindustrie. (E.V. 1944 No. 4; blz. 98).

**Arbeidszaken.** Goedkeuring van een zgn. leerlingenstelsel voor het koek- en banketbakkersvak. Mededeeling van den Gemachtigde voor den Arbeid inzake het in behandeling nemen van aanvragen tot loonsverhooging. (E.V. 1944 Nos 6 en 7; blz. 142 en 169).

**Grondstofbesparing en bedrijfsrationalisatie.** Besluit inzake instelling van een Rijksdienst voor grondstoffenbe-

<sup>8)</sup> „Nieuwe Rotterdamsche Courant“, 28-7-'43.

## MAANDCIJFERS

EMISSIES IN FEBRUARI 1944 (CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK)

Aand. obl. conv.	Naam	Groep	Emittent	Rente	Koers	Nom. bedrag	Reël bedrag
Aand. Conv.	Handel Mij. Van Rossum	Handel	Twentsche Bank	—	105	f 150.000	f 157.500
Conv.	Ver. v. Chr. Middelh. Onderwijs, A'dam	Diversen	Ingwersen en Co.	3½	100	„ 340.000	„ 340.000
Aand.	Ver. v/d. H. Vincentius van Paulo	Diversen	Nederl. Landbouwbank	3½	100½	„ 557.000	„ 559.785
Aand.	Ver. Chemische Fabrieken Fabr. v. Instr. en Electr. App. „Inventum“	Industrie	Robaver	—	110	„ 2.000.000	„ 2.200.000
Conv.	Par. v. d. H. Anna, Amstelveen	Diversen	Ned. Handel Mij.	—	300	„ 100.000	„ 300.000
Aand.	Intern. Gewapend Beton	Industrie	Incassobank	3½	100	„ 139.000	„ 139.000
Aand.	N.V. v/h. Hoogstraaten en Co.	Industrie	Robaver	—	152½	„ 400.000	„ 610.000
Aand.	Emballage fabr. en Houthandel	Industrie	Robaver	—	140	„ 140.000	„ 154.000
Aand.	Verzekeringsbank De Maas	Banken	Robaver	—	110	„ 900.000	„ 1.260.000
Aand.	Verzekeringsbank De Maas	Banken	Robaver	—	110	„ 50.000	„ 55.000
Aand.	Friesland-Holland Bank	Banken	Robaver	—	105	„ 3.000	„ 3.150
Aand.	L. Zélander's Handelsvenn.	Handel	H. Oyens en Zonen	—	105	„ 100.000	„ 105.000
			Robaver	—	110	„ 250.000	„ 275.000
Aand. Conv.	Totaal					f 4.093.000	f 5.119.650
						„ 1.036.000	„ 1.038.785
Totaal						f 5.129.000	f 6.158.435

sparing en bedrijfsrationalisatie. (E.V. 1944 No. 6; blz. 141).

**Handel.** Regeling inzake den handel in brandspiritus. Besluit inzake het aanhouden van voorraden smeerolie, petroleum en donkere olie. Nadere bepalingen ten aanzien van den handel in kunstmeststoffen. Verordening inzake den detailverkoop van boter, margarine en vet. Maatregelen met betrekking tot de distributie van caramelpoeder.

Regeling inzake het koopen, verkoopen en afleveren van vellen. (E.V. 1944 Nos 5, 6 en 7; blz. 113, 119, 147, 169 en 175).

**Heffingen.** Publicatie van verschillende zuivelheffingen, zooals deze bij de bereiding en aflevering van zuivelproducten door zuivelbedrijven aan het bedrijfsschap van zuivel verschuldigd zijn. (E.V. 1944 No. 5; blz. 116).

**Huurprijzen van nieuwbouw.** Afkondiging van het Huur-

## MAANDCIJFERS

INDEXCIJFERS VAN NEDERLANDSCHE AANDEELEN (Centraal Bureau voor de Statistiek)

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

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

1930 = 100	Productie- middelen industrieën	Consumptie- goederen industrieën	Nijverheid	Banken	Scheepvaart- onder- nemingen	Petroleum	Internationa- le fondsen <sup>1)</sup>	Suiker	Rubber	Tabak	Thee	Indische ondernemingen <sup>2)</sup>	Algemeen index- cijfer <sup>3)</sup>
	(29)	(22)	(51)	(6)	(6)	(1)	(5)	(5)	(7)	(4)	(5)	(29)	(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 „	199,2	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	103,6	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	57,0	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
Febr. „	199,8	208,4	203,5	104,4	132,7	97,3	119,1	57,0	126,3	49,6	72,0	74,1	152,5

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

Hieronder is ook het petroleumaandeel uit de voorafgaande kolom opgenomen.

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

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

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

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

6) Niet bekend, weinig of geen notering.

prijbsluit Nieuwbouw 1944, waarbij een nieuwe regeling wordt gegeven inzake het vaststellen der huren voor nieuw gebouwde objecten. (E.V. 1944 No. 4; blz. 84).

**Industrie.** Vervaardigingsbeperkingen ten aanzien van hijschwerkhuizen, tuinspuiten en spuiten voor-verdelging van insecten, soldeerapparaten voor vloeibare en gasvormige brandstoffen, assen voor handwagens en voertuigen voor paardtractie, optische en fijn-mechanische instrumenten, en hydraulische vijzels. Regeling inzake distributie van gebruikte machines. (E.V. 1944 Nos 4, 5, 6 en 7; blz. 89, 115, 144 en 170).

**Organisatie Bedrijfsleven.** Mededeeling inzake de organisatie van de groothandelaren in postzegels. Instelling van een sectie Grossiers in conserven, van een vakgroep Tussenpersonen in zuivel- en melkproducten, een sectie Groothandel in gedroogde cichorei- en witlofwortelen. Wijzigingen in de organisaties van de electrotechnische industrie en van de brandspuitfabrikanten. Erkenning als bedrijfsorganisatie van de Vereniging van Nederlandsche Grossiers in Zuurkool E.B.O. (E.V. 1944 Nos 4, 5, 6 en 7; blz. 91, 118, 144 en 172).

**Prijzeregelingen.** Nadere voorschriften van den Gemachtigde voor de Prijzen met betrekking tot de inlichtingsplicht voor fabrikanten van borstelwaren, houten haarkammen en handbeschilderde brochures, maximum groot- en kleinhandelsprijzen voor versche en verwerkte mosselen en verkoopsprijzen voor mosselzaad bij verkoop door het Aan- en Verkoopkantoor voor Mosselen, prijsvoorschriften voor klompen, kalkzandsteen, sigaren en kerftabak, zeep, prijsregelingen voor bunkercolen en cokes voor de binnenvaart, voor consumptie-aardappelen van den oogst 1943, vaststelling van de prijzen voor biezen schoeisel.

(E.V. 1944 Nos 5, 6 en 7; blz. 115, 119, 124, 144, 145, 147 en 170).

#### LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING.

**Vlas.** Oppericht is de „Stichting ten behoeve van het onderzoek voor de Nederlandsche Vlasteelt en Vlasbewerking”. Vaststelling van de teeltpremie 1943 voor vlas op een hoeveelheid linnen weefsel ter waarde van f 4 voor elke 500 kg stroovlas door den teler verbouwd. (E. V. 1944 No. 1; blz. 8 en 22).

**Zuivel.** Bepalingen van het bedrijfchap voor zuivel inzake aflevering en het vervoer van room; deze materie werd voorheen geregeld in het inmiddels ingetrokken Crisis-Zuivelbesluit 1940 II room. Regeling inzake de verplichting tot opgave van ontvangen melk door zuivel-fabrikanten. (E. V. 1944 Nos. 1 en 3; blz. 8 en 57).

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

**Belastingen.** Resolutie inzake afschrijving op goodwill voor de inkomstenbelasting. (E. V. 1944 No. 3; blz. 69).

#### VERKEER.

**Motorbrandstof.** Dispensatie inzake het verbod van gebruik van geïmporteerd zgn. vloeigas (mengsel van butaan en propaan) voor verbrandingsmotoren. Mededeeling inzake de verstrekking van motorbrandstof van gewijzigde samenstelling. (E. V. 1943 No. 39, 1944 No. 1; blz. 1065 en 19).

**Vervoer.** Bekendmaking van den Gemachtigde voor de Prijzen inzake tijdelijke verhoging van de maximum-sleeptarieven naar België met ten hoogste 1/3 en het in rekening brengen van deze verhoging boven de maximum-vervoerprijzen. (E. V. 1944 No. 3; blz. 65).

### STATISTIEKEN

#### STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen	29 Feb. 1944 in guldens	7 Maart 1944 in guldens
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	83.605.225,86	13.421.919,59
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	579.243,79	813.086,10
Voorschotten op ultimo Jan. 1944 aan de gemeenten verstrekt op aan haar uit te keeren hoofdsom der pers. bel., aand. in de hoofdsom der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op. op die belastingen en op de vermogensbelasting	26.180.957,41	26.180.957,41
Voorschotten aan Ned.-Indië <sup>1)</sup>	329.787.542,62	334.384.272,62
Idem voor Suriname <sup>1)</sup>	8.739.430,08	8.739.430,08
Idem voor Curaçao <sup>1)</sup>	107.986,55	107.986,55
Kasvord. wegens credietverstreking a. h. buitenland	16.012.028,—	16.012.028,—
Daggeldleeningen tegen onderpand	—	—
Saldo der postrek. van Rijks-comptabelen	193.903.739,91	201.476.737,88
Vordering op het Alg. Burg. Pensioenfonds <sup>1)</sup>	707.179,50	—
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen <sup>1)</sup>	156.861.831,16	158.256.415,79
<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	3.176.800.000,— <sup>2)</sup>	3.183.700.000,— <sup>2)</sup>
Daggeldleeningen	—	—
Zilverbons in omloop	220.006.273,—	220.671.673,—
Schuld op ultimo Januari '44 aan de gen. wegens aan haar uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op. op die bel. en op de vermogensbelasting	—	—
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds <sup>1)</sup>	—	528.447,49
Id. aan het Staatsbedr. der P. T. en T. <sup>1)</sup>	520.108.508,30	550.605.889,84
Id. aan andere Staatsbedrijven <sup>1)</sup>	881.298,99	894.561,64
Id. aan div. instellingen <sup>1)</sup>	483.013.988,07	449.014.628,94

<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, beleeningen, voorschotten a/h. Rijk en diverse rekeningen <sup>1)</sup>	Totaal activa	Totaal opeisb. schulden
20 Mrt. '44	4.668.875	160.606	4.899.334	4.730.675
13 " " '44	4.560.381	169.731	4.800.746	4.636.222
6 " " '44	4.514.063	171.626	4.757.264	4.593.907
28 Febr. '44	4.510.147	147.595	4.729.485	4.569.823
21 " " '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
6 Mei '40	1.173.319	248.256	1.474.306	1.424.016

  

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldi in R/C	Bankassig-natiën en diverse rekeningen	Saldo Rijk R/C (D/C)	Schatkist-papier rechtstr. ondergebracht
20 Mrt. '44	3.900.477	830.454	99.441	C. 127.074	—
13 " " '44	3.863.576	772.481	95.707	C. 95.263	—
6 " " '44	3.842.824	751.070	94.389	C. 117.324	—
28 Febr. '44	3.803.971	764.834	91.713	C. 173.975	—
21 " " '44	3.732.416	805.392	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. 134.480	—
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 onze 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 Recluskredietkassen	Crediet a. h. particuliere bedrijven	Crediet a. d. Staat en openbare lichamen	Overheidsfondsen	Circulatie	Postcheque-ambt	Rekening-Courant
9 Mrt. '44	80.858	623	17.681	1.588	87.785	7.352	4.780
2 " " '44	80.193	760	18.015	1.569	87.307	7.544	4.850
24 Febr. '44	80.078	763	17.350	1.585	86.669	7.280	5.000
17 " " '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
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,	Kamers van Koophandel	40	Textiel	40, 96
Afval	123	Kinderbijslagwet	123	Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek	41
Algemeen Vestigingsverbod	55	Landbouw	41, 97,	Tuinbouw	41
Ambacht	27, 161	Monopoliëproducten	55, 123	Turf	96
Arbeidszaken	27, 55, 123,	Motorbrandstof	163	Vee	41, 97, 135
Bank- en Credietwezen	41	Non-ferrometalen	123	Veevoeder	41, 97
Belastingzaken	41, 111,	Omzetbelasting	41, 97	Vereveningsheffing	125
Betalingsverkeer met het buitenland	27	Opheffing Centrales	40	Verpakkingsvoorschriften	96
Bouwnijverheid	123	Organisatie Bedrijfsleven	27, 83, 123,	Vervoer	111, 163
Buitenlandsche Handel	123	Pruimvee	41, 135	Verzekering	96, 125
Groenten en fruit	96	Prijsregelingen	40, 83, 125,	Vestigingswet Kleinbedrijf	41, 125
Grondstoffenbesparing en bedrijfsratio-analyse	161	Scheidsgerecht Voedselvoorziening	41	Visscherij	41
Handel	27, 55, 123,	Sierteelt	41, 97,	Vlas	41, 97, 163
Huurprijzen van nieuwbouw	162	Sociale voorzieningen	125	Voedselvoorziening	97, 135
Heffingen	41, 55, 123,	Steenverleening a. stilgelegde bedrijven	40,	Volkstuinen	125
In- en Uitvoer	26	Suikerbieten e. d.	55, 125	IJzer en Staal	125
Industrie	27, 55, 123,	Surrogaten	41, 97	Zaden	41, 97
Inlevering puntdraad en gladde draad	135	Tabak	40, 96,	Zuivel	41, 97, 163

**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 Economisch Instituut

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

## Hypotheekbanken en Woningmarkt in Nederland

door

**Ch. GLASZ**

15de publicatie van  
het Nederlandsch  
Economisch Instituut

**Prijs f 1.55\***

(Prijs voor donateurs en leden van het N.E.I. f 1.10; bestellen bij het N. E. I.)

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave:

**De Erven F. Bohn N.V. — Haarlem**

**Dr. J. R. A. Buning:**

## De beleggingen der bijzondere spaarbanken in Nederland

Publicatie No. 32  
van het Nederlandsch Economisch Instituut

**Prijs f 3.65\***

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

Verkrijgbaar in den boekhandel

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

## Openbare werken en Conjunctueurbeweging

door **Dr. Ir. A. Baars**  
**PRIJS f 2.10\***

(Prijs voor donateurs en leden van het N.E.I. f 1.50; te bestellen bij het N.E.I.).

*In den boekhandel verkrijgbaar*  
**UITGAVE: DE ERVEN F. BOHN N.V., HAARLEM**

## De Scheepsbouw-nijverheid in Nederland

door

**Ir. J. W. BONEBAKKER**

Publicatie no. 16 van het  
Nederlandsch Econ.  
Instituut  
**PRIJS f 1.55\***

Donateurs en leden **f 1.10**  
bestellen bij het N. E. I.

*Verkrijgbaar in den boekhandel*

Uitgave van

**De Erven F. Bohn N.V. - Haarlem**

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

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

**Tel. 69300**  
(3 lijnen)