

ECONOMISCH  
STATISTISCHE  
BERICHTEN

## Vacatures

### C. B. S.

De Directeur van het Centraal Bureau voor de Statistiek roept sollicitanten op voor de functie van

### Plaatsvervangend chef van de afdeeling bevolkingsstatistiek in den rang van Hoofdcornmiss

Vereischten: academische opleiding, belangstelling op sociaal en demografisch gebied. Wiskundige scholing strekt tot aanbeveling.

Salarisgrenzen voor ongetuuden f 3684—f 4434; voor getuuden f 3798—f 4926 per jaar. Aanstelling boven het minimum is niet uitgesloten. Sollicitaties, binnen 14 dagen na het verschijnen van dezen oproep, in te zenden aan den Directeur van het Centraal Bureau voor de Statistiek te 's-Gravenhage.

Gemeente 'Handelsinrichtingen' Amsterdam (Beheer Zee- en Luchthaven) vraagt een

### Econoom

(Dr. of Drs. Ec.), bij voorkeur niet ouder dan 35 jaar. Salaris van groep XII (f 3600—f 5475, met een tijdelijke toeslag van 5 pCt.). Brieven op zegel vóór 31 December a.s. te richten aan den Dienst der Gem. Personeelsvoorziening, Sarphatistraat 92, A'dam, (C.)

Bij een onzer relaties, een groote Uitgeverij, is de positie vacant van

### SALES PROMOTOR

Gegadigden voor deze functie moeten R.K. zijn, over een groote mate van ontwikkeling en veelzijdigheid beschikken, en blijk geven van originaliteit, critischen zin, commercieel inzicht, grondige kennis van de reclame, menschenkennis, initiatief, organisatievermogen. Bij gebleken geschiktheid levenspositie. Een psychotechnisch onderzoek is noodzakelijk. Uitvoerige eigenhandig geschreven sollicitaties, met opgave van gewenscht salaris onder No. E 331 te richten aan het

ALGEMEEN PSYCHOTECHNISCH LABORATORIUM o.l.v.

Drs. J. SLIKBOER en G. DE GROOT,  
Heerengracht 435—437, Amsterdam



De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord-Holland te Amsterdam vraagt voor haar Economischen Dienst een

### Econoom

hetzij doctorandus in de economie hetzij meester in de rechten, die economische en statistische scholing zoodanig mede ervaring bezit op het gebied van documentatie en bibliotheekbeheer. Sollicitaties te richten aan de Kamer voornoemd vóór 21 December. Bezócken alleen na schriftelijke uitnodiging.

Voor het vervolg van de rubriek „Vacatures”  
zie pag. 299.

## R. MEES & ZONEN

Ad 1720

Rotterdam, 's-Gravenhage, Delft, Schiedam  
Vlaardingen, Amsterdam (alleen assurantiën)

BEHANDELING VAN ALLE BANKZAKEN,  
BEZORGING VAN ALLE ASSURANTIËN

## AMSTERDAMSCH BANK N.V.



131 BIJKANTOREN EN ZITDAGEN  
KAPITAAL f 55.010.000. RESERVES f 31.500.000

## EERSTE NEDERLANDSCHE Verzekering Mij. op het Leven en tegen Invaliditeit N.V.

Gevestigd te 's-Gravenhage

ADMINISTRATIEKANTOOR DORDRECHT - BELLEVUESTRAAT 2, TELEFOON 5346

### Personeels-Pensioenverzekering

verschafft directe fiscale besparing — afschrijving van toekomstige lasten — blijvende sociale voldoening

Vraagt U eens welgedocumenteerd advies aan ons  
BUREAU VOOR COLLECTIEVE CONTRACTEN

## gispen

meubelen en gisolampen

culemborg  
amsterdam  
rotterdam



STANDARD  
AMERIKAANSCH  
PETROLEUM CIE.

GEBOUW PETROLEA  
's-GRAVENHAGE

Koninklijke  
Nederlandsche  
Boekdrukkerij  
H. A. M. Roelants  
Schiedam

LEVER BROTHERS  
&  
UNILEVER N.V.

Margarine, Spijsvetten en -oliën

MUSEUMPARK 1 — ROTTERDAM

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

30E JAARGANG

DONDERDAG 13 DECEMBER 1945

No. 1492

**COMMISSIE VAN REDACTIE:**

J. F. ten Doesschate; N. J. Polak;  
J. Tinbergen; H. M. H. A. van der Valk; F. de Vries;  
H. W. Lambers (Redacteur-Secretaris).

Assistent-Redacteur: A. de Wit.

Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van het kalenderjaar.

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: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).  
Telefoon: Redactie 38040, administratie 38340. Giro 8408.

Aangeteekende stukken aan het Bijkantoor Westzedijk, Rotterdam (W.).

Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de Firma H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam. (Tel. 69300, toestel 6).

**ADRESWIJZIGING.**

Met ingang van 13 December 1945 zijn het Nederlandsch Economisch Instituut en de Economisch-Statistische Berichten verplaatst van Nieuwe Binnenweg 175a, Rotterdam (C.) naar

PIETER DE HOECHSTRAAT 5, ROTTERDAM (W.)

Telefoonnummers:

Nederlandsch Economisch Instituut.

Secretaris: 38040

Researchafdeling: 35000, toestel 32 en 27.

Administratie: 38340

Economisch-Statistische Berichten.

Redactie: 38040

Administratie: 38340

**INHOUD:**

	Blz.
Organisatorische vragen in den landbouw na den oorlog door <i>Ir. J. Vet</i> .....	288
De toekomst van het reizigersverkeer per spoorweg door <i>D. J. Wansink</i> .....	290
De bestemming van vijandelijke octrooien en merken door <i>Mr J. W. van der Zanden</i> .....	292
De Nederlandsche walvischvaart door <i>A. G. U. Hildebrandt</i> .....	294
Opleiding van bedrijfsleiders in de Vereenigde Staten door <i>Prof. Dr. J. Anton de Haas</i> .....	296
Bericht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland te Rotterdam .....	297
Geld- en kapitaalmarkt .....	298
Ontvangen boeken, brochures en statistieken .....	298
Statistieken.	
Bankstaten .....	298—299

**DEZER DAGEN**

„all the world is in trouble”, zooals de minister van Buitenlandsche Zaken van Engeland onlangs verzuchtte. Doch enkele, en ten deele verrassende, wendingen hebben zich voorgedaan, zooals ook te verwachten was na een periode van enkele weken, waarin de internationale politiek slechts uit hangende kwesties leek te bestaan.

Singapore, dat eerst tot praatcollege bestemd scheen, heeft decisies opgeleverd. Tot de berichten weer worden tegengesproken, zouden de Engelschen met het oog op den dreigenden nood op Java hebben besloten om tot krachtiger pogingen tot herstel van de rust over te gaan. Het standpunt der nationalistische leiders hiertegenover varieert, althans volgens de berichten. In elk geval komt Dr. van Mook nog wel eens naar Nederland om „bij te praten”. Als elk regeeringsprobleem zoo kameleonisch was, had men de zoojuist uitgegeven nota over het regeeringsbeleid beter losbladig kunnen maken.

Een ander praatcollege, dat zelfs tot spreken niet meer bereid scheen, komt nu toch bijeen. Op 15 December in Moskou zullen de Grootte Drie, in de personen van hun ministers van Buitenlandsche Zaken, elkaar weer ontmoeten.

Het is gebleken, dat onderhandelen tot resultaten kan voeren. Een financieele en economische overeenkomst is tusschen de V.S. en Engeland afgesloten: Groot-Brittannië krijgt een crediet van £ 1,1 milliard, waarbij de afwikkeling der „lend-lease” is inbegrepen. Als de rente, gemiddeld 1,62 pCt., niet kan worden opgebracht door de internationale valutapositie of door het noodzakelijk invoeroverschot van Engeland, kan opschorting der betaling worden verkregen. Tevens is tusschen beide Regeeringen overeengekomen, dat op korten termijn een internationale conferentie ter verruiming van de handelsmogelijkheden zal worden bijeengeroepen. Tot dusver is alles suiker, maar de lepel levertraan moet ook mee. Naar wordt verwacht, zal het Amerikaansche Congres de credietovereenkomst eerst ratificeren, als het Engelsche Parlement de plannen van Bretton Woods, die daaraan juist zijn voorgelegd, goedkeurt. Ons parlement, dat eveneens deze plannen juist te beoordeelen heeft, kan ongetwijfeld van de Engelsche discussies profijt trekken.

Zouden wij in dezen Advent den vrede op aarde werkelijk iets dichter benaderen? Het lijkt maar zoo. Frankrijk is boos om de Moskou-conferentie en wil geen centraal bestuur in Duitschland. De V.S. hebben gezegd, dat het dan maar zonder Frankrijk moet, waarop Engeland heeft verklaard, dat het in deze kwestie niet zonder Frankrijk wil optreden. En, om op ander gebied over te gaan, de conferentie tusschen werkgevers en werknemers over de loonhoogte in de V.S., is mislukt; dit kan voor de wereldconjunctuur pijnlijke gevolgen hebben.

De hokjesgeest leeft nog. Met één voorbeeld, leert gij ze allen kennen. Een groote Engelsche spoorwegmaatschappij heeft onder haar reizigers een enquête ingesteld, wat zij prefereren: wagons met afgesloten compartimenten of doorlopende wagons; 58 pCt. was voor gesloten compartimenten.

## ORGANISATORISCHE VRAGEN IN DEN LANDBOUW NA DEN OORLOG.

*Landbouworganisatiewezen vóór den oorlog.*

Wanneer wij den huidige toestand op het gebied van het landbouworganisatiewezen bezien, is het gewenscht in het kort na te gaan, hoe de situatie vóór den oorlog in ons land lag en welke problemen zich in dien tijd reeds aandienenden, teneinde vervolgens na te gaan, in hoeverre de oorlogsperiode en de verwachte omstandigheden op zichzelf aanleiding zijn om thans naar een wijziging van het organisatiewezen, zooals dit voorheen bestond, te streven.

Zooals bekend, waren er in Nederland drie officieele landbouworganisaties, te weten het Koninklijk Nederlandsch Landbouw-Comité, de Christelijke Boeren- en Tuindersbond in Nederland en de Katholieke Nederlandsche Boeren- en Tuindersbond, welke organisaties als volledig vrije organisaties in den ruimsten zin des woords de belangen van den boerenstand behartigden. Deze Centrale standsorganisaties hadden tot vóór 1940 in den top een verband van samenwerking in de gezamenlijke vergadering van haar Dagelijksche Besturen (de „3 C.L.O.”).

Naast deze organisaties beschikte de landbouw over tal van specifieke organisaties, welke in het bijzonder als technische vereenigingen voor een bepaalden tak van bedrijf werkzaam waren, zonder dat zij echter pretendeerden den boerenstand in zijn geheel te omvatten. Gedacht is aan de verschillende stamboeken, zuivelorganisaties, vereenigingen voor de bestrijding van dierziekten, keuringsinstituten, enz.

Gedurende de jaren van 1933—1940, te weten het tijdvak van de Landbouw-Crisismaatregelen en de zeer stringente ordening van het agrarische bedrijfsleven, veranderden de werkzaamheden van deze landbouworganisaties, vergeleken met de periode vóór deze jaren, in sterke mate. Stonden in het verleden meer interne werkzaamheden als bijv. de bevordering van het landbouwonderwijs, de landbouwvoorlichting, de coöperatieve samenwerking, het tentoonstellingswezen, e.d. op den voorgrond, van 1933 af ging het er veel meer om de directe economische belangen van het landbouwbedrijf bij de Overheid te verdedigen en aan te dringen op verschillende maatregelen dienaangaande.

Deze wijziging in de structuur der werkzaamheden beteekende ontegenzeggelijk niet alleen een groote uitbreiding hiervan, doch bovendien kwam het verlangen naar een zekere éénheid van behandeling en een financieel krachtig draagvlak om deze belangen ook inderdaad doeltreffend te kunnen behartigen, naar voren. Voorts was het werk en het streven om de economische bedrijfsresultaten van het boerenbedrijf door algemeene maatregelen te verbeteren van een zoodanigen aard, dat meermalen de klacht werd geuit, hoe onjuist het in feite was, dat in dit opzicht het betrekkelijk groote percentage niet georganiseerde boeren niet zijn steentje bijdroeg tot de behartiging van de belangen van het landbouwbedrijfsleven.

Mochten in het vorenstaande reeds bepaalde aanwijzingen te vinden zijn, dat de gedachten van velerlei landbouwvoormannen gingen in de richting van een bedrijfsorganisatie, welke a.h.w. het verplichte lidmaatschap kende, de wensch van de Regeering om in de jaren vóór den oorlog de Landbouw-Crisismaatregelen te doen overnemen door de bedrijfsgenooten, bracht voor de verwezenlijking van dit denkbeeld eveneens dergelijke nieuwe organisatievormen ter tafel.

De drie centrale landbouworganisaties, die uit den aard der zaak bij het overnemen van de Landbouw-Crisismaatregelen door de bedrijfsgenooten een belangrijke taak zouden vervullen, hebben zich in het jaar 1939 in tegenstelling met het standpunt van den Algemeenen Nederlandschen Zuivelbond en bijv. het Verbond van Neder-

landsche Werkgevers, dan ook nimmer principieel tegen de overname van de Landbouw-Crisismaatregelen als zoodanig verzet. Wel werden eenige voorwaarden aan deze medewerking gesteld, welke wij tot goed begrip hieronder laten volgen:

- a. een principieele wijziging wordt gebracht in de landbouwpolitiek, zoodat deze er op gericht wordt, niet alleen de noodzakelijke productiekosten te vergoeden, doch bij de bepaling der richtprijzen tevens rekening te houden met een loon voor den ondernemer;
- b. de boeren dienen de volledige vrijheid te behouden om georganiseerd — ook langs den weg van organisatorisch optreden — omtrent den afzet van hun producten, zoowel op de binnen- als op de buitenlandsche markt, te beslissen.

Inmiddels is het tot een daadwerkelijk overnemen van de verschillende landbouwmaatregelen nooit gekomen, met uitzondering dan van de consumptiemelkregeling in het Westen des lands, waar een vereeniging, gesticht door de landbouworganisaties, bepaalde, a.h.w. publiekrechtelijke, bevoegdheden van de Overheid had gekregen om gezamenlijk met een soortgelijke organisatie van den melkhandel en -industrie de consumptiemelkregeling hier uit te voeren. Deze organisatie heeft zich, behalve met de uitvoering van defetelijke overheidsmaatregelen, ook bezig gehouden met de economische en technische behartiging van de belangen der consumptiemelkers, terwijl zij, dank zij de financiële mogelijkheden, welke de betreffende regeling haar verschafte, veel heeft kunnen doen ter bevordering van de bestrijding van de tuberculose onder het rundvee en de opvoering van de kwaliteit der melk.

In verband met het vorenstaande is het dan ook heel begrijpelijk, dat reeds vóór den oorlog de gedachte, om een publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie voor den land- en tuinbouw te stichten, werd geopperd, welke bedrijfsorganisatie immer opgebouwd zou zijn door de bestaande landbouworganisaties. In het bijzonder van Rooms-Katholieke landbouwzijde zijn in de pers dan ook bepaalde schematische voorstellen terzake gedaan.

Hoewel in dien tijd verschillende besprekingen zijn gevoerd, is het echter nooit gekomen tot concrete plannen, om de instelling van een zoodanige bedrijfsorganisatie daadwerkelijk te verwezenlijken.

Na het uitbreken van den oorlog zijn deze besprekingen, aanvankelijk aan de hand van nieuwe voorstellen, voortgezet, doch al spoedig bleek, dat voortwerken aan eerdergenoemde gedachte in sterke mate zou beteekenen inmenging van nationaal-socialistische zijde, waartoe men uit den aard der zaak niet bereid was. Bovendien was begrijpelijkerwijze, tengevolge van de geheel veranderde omstandigheden, de wensch van de Overheid om de landbouwmaatregelen door de bedrijfsgenooten zelve te doen uitvoeren, grootendeels komen te vervallen.

Wel echter was, mede tengevolge van de omstandigheid, dat de bestaande landbouworganisaties meestal werkgeversorganisaties waren, het contact met de drie landarbeidersbonden hechter geworden. Eén en ander heeft ertoe geleid, dat in 1940 de samenwerking in den top inniger is geworden, met als gevolg, dat hierin ook zijn opgenomen de vertegenwoordigers van de drie landarbeidersbonden en dat de naam „3 C.L.O.” gewijzigd werd in „Het Centraal Secretariaat voor den Land- en Tuinbouw”.

In 1941 zijn de arbeidersbonden door het optreden van het Commissariaat Woudenberg over het N.V.V. geliquideerd, terwijl in dit jaar de landbouworganisaties van het tooneel verdwenen door de instelling van den Nederlandschen Landstand.

Gedurende de oorlogsjaren heeft tusschen enkele vertegenwoordigers van vorengenoemde organisaties contact bestaan, hetgeen er toe geleid heeft, dat thans aan de verwerkelijking van de hier nader te omschrijven plannen, wordt gewerkt.

*Organisatieplannen voor de toekomst.*

Allereerst is men in het algemeen het er over eens, dat het gewenscht is, de totstandkoming van een publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie voor den Nederlandschen landbouw in den ruimsten zin des woords, te bevorderen. Hierbij denkt men aan een organisatie, welke alle bodembewerkers, dus zoowel ondernemers als arbeiders in den landbouw, tuinbouw en boschbouw, omvat. Het betreft hier, dus, om in de ordeningsterminologie te spreken, een horizontale organisatie van een bepaalde categorie bedrijfs-genooten, met dien verstande, dat de arbeiders, ook t.a.v. de economische organisatie, hierin zijn opgenomen.

De in het begin van dit stuk genoemde argumenten, om tot de totstandkoming van de hiervoren bedoelde publiekrechtelijke organisatie te geraken, acht de boerenstand in het bijzonder nog van kracht; temeer, daar een bepaalde ordening van den Nederlandschen landbouw in de toekomst zeker noodzakelijk zal zijn:

In het bijzonder vragen ook de steeds meer geordende loonpolitiek in den landbouw, het stelsel van de vaste prijzen en de hier veelal mede gepaard gaande betalingen naar kwaliteit van de producten, de toenemende noodzakelijkheid om bijv. de dierenziektenbestrijding, de intensievere bedrijfsvoorlichting, e.d. meer algemeen ter hand te gaan nemen, om andere organisatievormen dan die van de vrije vereeniging. Voorts vergt de noodzakelijkheid om een doeltreffende economische research op het gebied van de markt-analyse, de productiekosten en de bestemming van den bodem in te stellen, zoodanige financieele offers, dat men, gezien de ervaring in het verleden, het verkrijgen van een behoorlijke financieele basis slechts mogelijk acht door middel van een publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie.

Tenslotte zij nog opgemerkt, dat in het bijzonder de confessioneele organisaties slechts in de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie een vorm zien, waarin zij de technische en economische belangen gezamenlijk met de andere beroepsgeenooten zouden kunnen behandelen, zulks in tegenstelling met één vrije organisatie, welke niet de waarborgen biedt, dat alleen de zaken, welke het zuiver bedrijfs- resp. beroepsbelang betreffen, zullen worden behartigd. In een publiekrechtelijke organisatie zijn deze waarborgen a.h.w. grondwettelijk vastgelegd.

De taak, welke voor de standsorganisaties overblijft, zal in het bijzonder de vorming in eigen kring, het bezien van de vraagstukken in het licht van een bepaalde principieele overtuiging en de cultureele verheffing van het platteland, inhouden.

Omtrent de verwezenlijking van de hiervoor uiteengezette plannen in de praktijk kan vermeld worden, dat door vertegenwoordigers van de zes eerdergenoemde organisaties op 2 Juli 1945 is opgericht de Stichting voor den Landbouw, welke zich ten doel stelt de totstandkoming van een publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie van den Nederlandschen landbouw voor te bereiden. De taak van de Stichting op organisatorisch terrein is in het bijzonder: de gedachte van de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie onder de boeren zelve tot klaarheid brengen, terwijl zij verder, zoowel in de provincies als in bepaalde afdelingen van deze provincies, doende is om de voormannen uit de stands- en vakorganisaties bij elkaar te brengen, teneinde den opbouw van onderaf voor te bereiden. Voorts wordt de organisatie van de verschillende takken van bedrijf (akkerbouw, veehouderij, tuinbouw, boschbouw) ter hand genomen. Bovendien treedt de Stichting, in afwachting van de totstandkoming van een zoodanige organisatie, voorloopig in den ruimsten zin des woords als belangenbehartigster van den landbouw op.

Indien wij nu nagaan, welke vragen zich, afgezien van den technischen uitbouw van een dergelijk publiekrechtelijk orgaan voordoen, dan hebben wij in het bijzonder met de navolgende principieele problemen te maken.

*A. Economische en sociale werkzaamheden in één organisatie.*

In tegenstelling met de denkbeelden, welke men momenteel hoort verluiden, in het bijzonder bij voorstellen inzake de bedrijfsorganisatie in den industrieelen sector, heeft men zich in den landbouw van het begin af aan op het standpunt gesteld om de sociale en economische maatregelen in één bedrijfsorganisatie te behartigen, waarbij uit den aard der zaak wel intern onderscheid is gemaakt tusschensociale en economische afdelingen.

Wat de sociale sector aangaat, deze zal uit den aard der zaak paritethisch worden samengesteld, terwijl de landarbeiders momenteel in niet-paritethische verhouding zijn opgenomen in de afdelingen, waar de economisch-technische vraagstukken worden behandeld. Hieruit volgt dus de bedoeling om in dezen horizontalen bedrijfsvorm de arbeiders inderdaad medezeggenschap te verleenen in het algemeen economische beleid.

De reden, dat in het agrarische bedrijf het idee van de toekenning van medezeggenschap aan de arbeiders, ook in het economische beleid, over het algemeen eerder tot rijping is gekomen dan elders, zal eensdeels gezocht moeten worden in de omstandigheid, dat de organisatie van de ordening in den landbouw zich vooral tengevolge van de Landbouw-Crisismaatregelen meestal in een verder stadium bevond dan in de andere takken van bedrijf.

Voorts heeft de positie van dezen bedrijfstak als onbeschut bedrijf zoowel de arbeiders als de werkgevers nauwer met elkaar verbonden. Verder zijn ongetwijfeld de aard van het bedrijf, het geringe aantal arbeiders per onderneming, de geslotenheid van het plattelandsmilieu zelve mogelijkerwijze ook aanleiding om reeds tot dezen stap over te gaan. In dit verband kan er nog op worden gewezen, dat reeds in 1941 in beginsel met het officieele overleg over economische aangelegenheden een aanvang was gemaakt, terwijl voordien incidenteel bepaalde besprekingen plaats vonden.

Voor de practische doorvoering van de gedachte, dat het door de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie te voeren landbouwbeleid en de door haar te treffen maatregelen de vrucht moeten zijn, niet alleen van het overleg tusschen ondernemers en arbeiders in de bestuursorganen van de publiekrechtelijke organen, maar ook moeten leven in het bewustzijn van de groote massa der bedrijfsgeenooten, zullen practische en wellicht ook formeele moeilijkheden moeten worden opgelost.

Daarbij moet er rekening mee worden gehouden, dat het eenerzijds voor de meeningvorming van onderop en anderzijds voor de uitvoering van bepaalde maatregelen noodzakelijk is, dat er niet alleen landelijk en provinciaal, maar ook nog in kleinere districten bestuursorganen moeten worden gevormd. Deze bestuursorganen zullen uiteraard — naarmate het territorium, dat zij bestrijken, kleiner is — minder bevoegdheden hebben.

Wanneer men nu de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie ziet als een bedrijfsgemeenschap, waarin alle ondernemers en alle arbeiders in het bedrijf zijn opgenomen en men wenscht het overleg tusschen de bedrijfsgeenooten niet te beperken tot dat, wat zich in de bestuursorganen kan afspeelen, maar ook het contact levendig te houden met de groote groep der bedrijfsgeenooten, dan komt de vraag naar voren, op welke wijze dit contact tot stand gebracht dient te worden.

Men kan zich indenken, dat plaatselijk alle bedrijfsgeenooten worden opgeroepen op een vergadering, waar de aan de orde zijnde vraagstukken kunnen worden besproken. Welke bevoegdheden aan een dergelijke vergadering kunnen worden toegekend, zal nader onder het oog dienen te worden gezien. Veel meer dan een adviseerende bevoegdheid zal dit wel niet kunnen zijn en dit schijnt ons vooralsnog voldoende, omdat het hoofddoel van dergelijke besprekingen hierin gelegen is, dat de gelegenheid bestaat, de bedrijfsgeenooten te hooren eenerzijds en anderzijds om bepaalde door de hogere besturen noodzakelijk geachte

maatregelen toe te lichten en zoo noodig te verdedigen.

Ten aanzien van het te voeren economische en technische landbouwbeleid kunnen zulke besprekingen inderdaad vruchtdragend zijn. De vraag is echter, of dit ook gezegd kan worden, indien sociale aangelegenheden, in het bijzonder regelingen betreffende loonen en arbeidsvoorwaarden, aan de orde zijn. De tijdschijnt ons nog niet rijp voor een uitsluitend gemeenschappelijke behandeling van de sociale regelingen, al moet dit in strijd geacht worden met de ideële doelstelling, dat de behandeling van zaken niet moet uitgroeien tot een overleg tusschen twee min of meer scherp tegenover elkaar staande partijen, doch een gezamenlijk werken en streven voor een juiste waardeering van elkaars belangen. Daarom zal de behoefte — en misschien ook wel de noodzaak — bestaan, om deze aangelegenheid eveneens in eigen kring van ondernemers en van arbeiders afzonderlijk te behandelen.

Daarbij moet de vraag beantwoord worden, of binnen de publiekrechtelijke organisatie t.a.v. de behandeling van de sociale aangelegenheden, twee fracties moeten worden gevormd, dan wel, of de hier bedoelde voorbespreking aan de vrije organisaties van werkgevers en werknemers, dus buiten het publiekrechtelijke verband, moet worden overgelaten.

De ontwikkeling van de ideeën t.a.v. de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie en de ervaringen in de praktijk opgedaan, zullen de oplossing van dit probleem moeten brengen.

Waar de huidige Stichting voor den Landbouw, welke tot taak heeft de bedrijfsorganisatie voor te bereiden, ontstaan is uit de stands- en vakorganisaties en het in feite thans nog geheel de organisaties zijn, welke het werk verrichten, levert één en ander voorloopig uiteraard geen moeilijkheden op.

#### B. Afbakening van de werkzaamheden ten opzichte van de Overheid.

Uit den aard der zaak betreft het hier een reeds veel besproken kernprobleem, waaromtrent wij hier niet in finesses willen treden. Blijkens uitlatingen van de Overheid streeft men naar de instelling van groote verticale publiekrechtelijke organen, welke ongetwijfeld voor een groot deel opgebouwd zullen worden uit de horizontale organisaties en waarde belangen van een bepaalden bedrijfstak van producent tot consument toe, zullen worden behartigd.

Voor den landbouw is dit geen nieuw geluid, aangezien men in de bestaande hoofdbedrijfsschappen en bedrijfsschappen, waarin in het bijzonder de geheele marktordering van bepaalde producten wordt geregeld, reeds dergelijke organen heeft. Gezien het voor een groot deel gesloten karakter van het landbouwbedrijf, alsmede op grond van de reeds in den aanhef van dit artikel genoemde argumenten, meent men, dat een publiekrechtelijke organisatie voor den landbouw ook uitsluitend in het horizontale vlak ten zeerste gewenscht is.

De problemen, welke van meer algemeene strekking zijn en waarbij in het bijzonder het belang van andere groepen van het bedrijfsleven dan de producent, alsmede het algemeen belang in het geding komen, zullen uit den aard der zaak hun principieele beslissing moeten vinden in de verticale organisatie, doch in het bijzonder voor de uitvoering, alsmede voor het ontwerpen en het adviseeren terzake ligt een belangrijke taak voor de horizontale publiekrechtelijke organisatie. Verder zal, temeer, waar het hier een zoo buitengewoon groot aantal kleine eenheden betreft, voor maatregelen als voorlichting, georganiseerde dierenziekten-bestrijding, kwaliteitskeuring, e.d., ook meer zelfstandig een taak zijn weggelegd.

Tenslotte moet ons in dit verband nog een opmerking van het hart. Vooral bij de horizontale bedrijfsorganisatie is het zaak, dat een dergelijk orgaan ook inderdaad een orgaan blijft, dat door de bedrijfsgenooten bestuurd wordt

en als zoodanig in de onderste geledingen het vertrouwen bezit. Gewaakt moet worden tegen den groei naar een gecamoufleerd overheidsorgaan, aangezien het gevaar van verlies aan vertrouwen dan zeker niet denkbeeldig is.

Juist waar het verlangen naar bedrijfsvrijheid na de moeilijke oorlogsperiode onder den boerenstand zoo uitermate groot is, zal met zorg en voorzichtigheid van de verordenende bevoegdheid binnen het kader der publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie gebruik moeten worden gemaakt. Het streven zal er op gericht moeten zijn om vooral in den aanvang uitsluitend die maatregelen uit te voeren, welke door de aangesloten bedrijfsgenooten in het algemeen begrepen en aangevoeld worden. Voor iedere bedrijfsorganisatie is en blijft toch de eerste eisch, dat zij zich verzekerd weet van het vertrouwen der aangeslotenen. Op het moment, dat dit vertrouwen dreigt te verdwijnen, gaat het karakter van de wezenlijke bedrijfsorganisatie in feite teloor.

Vandaar, dat de hier bedoelde bedrijfsorganisatie zich zooveel mogelijk zal moeten richten op de blijvende landbouwpolitiek voor de toekomst en zich zeker niet moet inlaten met de liquidatie van de oorlogslandbouwpolitiek.

#### C. Opbouw der organisatie.

Wat het probleem van den opbouw der bedrijfsorganisatie betreft, bestaan momenteel twee uitgesproken stroomingen. De eene bepleit een opbouw op basis van de vrije organisaties, hetgeen dus wil zeggen, dat de besturen zullen worden benoemd door de vrije organisaties; de andere strooming acht het gewenscht, dat de bedrijfsgenooten zelve de besturen benoemen.

Het zou te ver voeren om in dit artikel de voor- en naeelen van beide systemen in extenso te behandelen. Wij willen slechts opmerken, dat de voorstanders van het laatste systeem hun argumenten voornamelijk ontleenen aan de opvatting, dat de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie een organisatie is van alle bedrijfsgenooten en dat bij den opbouw hiervan, deze ook rechtstreeks ingeschakeld moeten worden. De voorstanders van het andere stelsel zien primair, dat de vrije organisaties de wegbereiders zijn geweest voor de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie en zijn van oordeel, dat zij de eenmaal tot stand gekomen organisatie moeten schragen en steunen. Het voornaamste motief is hierbij gelegen in de omstandigheid, dat zij het noodig achten, dat de publiekrechtelijke organisatie rust op het zedelijke fundament van de vrije stands- en vakorganisaties, hetgeen men ook voor het economisch-technische beleid een dwingende voorwaarde acht.

In het bijzonder waar een uitspraak over deze aangelegenheid van wijdere strekking is dan alleen voor den landbouw, willen wij hier niet verder op ingaan, doch slechts mededeelen, dat men bij het bespreken van de voorbereidende plannen het erover eens is geworden, dat om praktische overwegingen de eerste maal de voorloopige besturen der publiekrechtelijke bedrijfsorganisaties gevormd zullen worden door aanwijzing door de stands- en vakorganisaties, terwijl voor bepaalde bedrijfstakken ook de specifiek technische organisaties worden ingeschakeld. De vraag, hoe een en ander in de toekomst geregeld zal worden, heeft men in den landbouw voorloopig dus nog onbeantwoord gelaten.

Ir. J. VET.

### DE TOEKOMST VAN HET REIZIGERSVERKEER PER SPOORWEG.

Voor de verzorging van het interlocale reizigersvervoer, dat jarenlang vrijwel het uitsluitend domein van de spoorwegen was, meldde zich ongeveer 25 jaar geleden ook het motorwegverkeer aan en daarna voor het internationale verkeer het vliegtuig. Nieuwe mogelijkheden en nieuwe behoeften ontstonden; het was alsof een vacuum

zich ging volzuigen. Het beschikbare, practisch ongebruikte wegennet werd al spoedig onvoldoende voor het autoverkeer, belangrijke verbeteringen kwamen tot stand en een net van geheel nieuwe wegen werd geprojecteerd, waarvan de uitvoering door den oorlog is gestagneerd. Doorbraken verschaften ruimte in de groote steden. Het aantal personenauto's liep op van 7.000 in 1919 tot 94.000 in 1938. Het vliegtuig beleefde zijn snelste ontwikkeling in den nu achter ons liggenden oorlog: in 1934 bevroog het Amerikaansche „Air Transport Command", aldus de bekende journalist John Gunther, routes van in totaal meer dan tienmaal de lengte van het net van alle nationale luchtvaartmaatschappijen vóór den oorlog. Zijn vliegtuigen vlogen gemiddeld  $5\frac{1}{2}$  miljoen km per dag en in een bepaald seizoen transporteerde het meer dan 50.000 personen over den Atlantischen Oceaan, zonder één passagier of machine te verliezen.

Wat is in het licht van dergelijke stormachtige ontwikkelingen de toekomst van de spoorwegen, wat het vervoer van reizigers betreft? Is er voor hen tusschen het beweeglijke en snelle motorvoertuig en het zeer snelle vliegtuig nog ruimte, hebben zij nog een specifieke taak? Kan het motorwegverkeer het binnenlandsche, het vliegtuig het internationale spoorwegverkeer niet overnemen?

Om een antwoord op deze vraag te geven, dient men zich den aard van het reizigersverkeer duidelijk voor oogen te stellen. De overgangen daargelaten, kan men dit omschrijven als dun of dicht, kort of lang, waarbij steeds twee eigenschappen tegelijk optreden.

Er is nu een belangrijk verkeer, dat te dicht of te lang is, dan dat de auto als individueel vervoersmiddel of de autobus daarop zijn stempel kan drukken en er is verkeer, te kort voor het vliegtuig. Bij het overschrijden van een zekeren dichtheidsgraad of afstand verliezen de auto en de bus hun aantrekkelijkheid, beneden een zekeren afstand komen de voordeelen van het vliegtuig niet tot hun recht.

Daarmede is in het algemeen de grens van het terrein van den spoorweg afgebakend. De mogelijkheid van de bediening van bepaalde verkeersstromen tegen differentieele kosten laat ik hier buiten beschouwing.

Wanneer de autodichtheid in Nederland gelijk zou worden aan die in de Vereenigde Staten, waar zij met 1 auto op de 4,5 inwoners wordt opgegeven, dan zouden onze 90.000 personenauto's van 1938 toenemen tot twee miljoen. Voor elk gezin een auto dus. Nu zal de koopkracht in Nederland dit niet toelaten; van de 1.536.000 aangeslagenen in de inkomstenbelasting hadden in 1940/41 immers maar 25.000 een inkomen van f 10.000 of meer en bedrijfsbelangen leiden slechts in een beperkt aantal gevallen, vergeleken met het totale aantal der in het beroepsleven werkzamen, tot den aanschaf van een auto. Doch dit daargelaten, zouden door de groote bevolkingsdichtheid van Nederland deze twee miljoen luxewagens zoo dicht op elkaar zitten, dat men met dit aantal op den weg van louter auto's niet meer zou opschieten. Onze wegen, maar vooral onze steden, hebben maar een beperkte capaciteit, ondanks nieuwen aanleg en doorbraken. Het rijden op onze autowegen zou als regel in file moeten geschieden en zeker in de omgeving van onze groote steden, waar het vóór den oorlog al voorkwam. De autorijder zou niet langer heer en meester zijn over zijn voertuig, doch worden gecollectiviseerd in een langen autotrein, die zich met beperkte snelheid voortbeweegt. Een trein, waarin op elke  $\pm 25$  meter lengte  $1\frac{1}{2}$  reiziger (de gemiddelde vulling der personenauto's) zit. Om nog niet te spreken van de parkeer ruimte, die noodig is en die den stedelijken autoriteiten vóór den oorlog al zooveel hoofdbrekens kostte. De problemen, die het dichte verkeer scheidt, verkeer, dat steeds dichter wordt, naarmate het de groote bevolkingscentra meer nadert en daarin doordringt, kunnen alleen opgelost worden door gebruik te maken van een collectief vervoer-

middel, dat groote aantallen personen in beknopte ruimte langs eigen baan snel verplaatst. Tot dusverre heeft de techniek hiervoor nog geen ander hulpmiddel aan de hand gedaan dan den spoortrein, en wel in het bijzonder de elektrische trein met groote snelheid en hooge aanzetsnelheid, op een eigen vrijen baan in frequenten dienst gereden. Een elektrische stroomlijntrein van zes wagens, lang 126 m telt 312 zitplaatsen, een autocolonne van dezelfde lengte vervoert gemiddeld 6 à 7 reizigers. Bovendien rijdt de trein op zijn vrije baan veel sneller dan de auto in colonne. Het is duidelijk, welk een enorme ontlasting de reizigersverplaatsing per spoorweg beteekent.

Dit verschijnsel is niet nieuw. Men realiseert het zich de laatste jaren echter veel scherper dan voorheen. De snel toenemende aandacht, die de stedenbouwkundige vraagstukken trekken, heeft ook op de huidige en toekomstige afwikkeling der groote verkeersstromen de schijnwerpers gericht. Het zijn vooral de verbindingen met onze groote steden, waar deze vragen zich voordoen. Want deze groote massa's reizigers moeten niet slechts tot aan die steden, maar zoo dicht mogelijk bij hun bestemming in de steden gebracht worden, eensdeels ten einde zoo min mogelijk stedelijke verkeersproblemen te scheppen, anderdeels voor hun eigen gerief. Uitvoerige onderzoekingen hebben nl. aangetoond, dat reizigers, in een bepaalde groote stad aankomende, zich zeer overwegend naar de city begeven, en afkomstig zijn uit de woonwijken van de plaatsen van vertrek. Omgekeerd zijn de uit die stad vertrekkende reizigers in hooge mate uit de woonwijken afkomstig en begeven zij zich vooral naar de city van de plaats van bestemming. Tegenover deze bewegingen staat bij terugkeer de stroom van city naar woonwijk. Dit beteekent, dat een goede spoorweginvoorziening woonwijken en city van A met woonwijken en city van B moet verbinden. Bij zeer groote steden leidt dit tot stadsverkeer per trein. De groote steden dienen dus een centraal station te hebben in de city en kleinere stations in die woonwijken, waar de reizigers vandaan komen. Op dit gebied is nog belangrijk werk te verrichten.

Het hierdoor geboden gerief spreekt des te meer, waar de karakteristiek van het Nederlandsche spoorwegverkeer de korte afstand is: bijna de helft der Nederlandsche spoorwegreizigers legt niet meer dan 25 km af en tweederde komt niet boven de 40 km. Dit beteekent korte reistijden. Maar bij korte reistijden behooeren korte aanen afvoertijden. Daaraan ontbreekt nog veel. Een onderzoek wees uit, dat de Haagsche reiziger gemiddeld 38 minuten noodig heeft om het station te bereiken. De reis van Den Haag naar Rotterdam duurde voor den oorlog 21 minuten, die naar Leiden 11 minuten en die naar Delft 7 minuten. Niet minder dan tweederde van de ca. 10 miljoen Haagsche reizigers op kaartjes en km-abonnementen had deze drie plaatsen als bestemming. Er bestaat dus een wanverhouding tusschen den duur van de eigenlijke reis en dien van den tocht van en naar het station; hierin kan alleen verbetering gebracht worden door den trein dichter bij den reiziger te brengen.

Het is dus in de eerste plaats het dichte verkeer op korte afstanden, dat de structureele taak van den spoorweg is. Deze taak wordt niet kleiner, maar de toekomst zal haar in beteekenis sterk doen toenemen door den voortdurenden aanwas van de bevolking met ca. 100.000 per jaar. Wegens het gebrek aan mogelijkheden op het platteland concentreert deze zich in de steden. Bestaande centra breiden zich uit, mogelijkheden voor nieuwe ontstaan. De aandacht der stedenbouwkundigen is hierop gericht. De toenemende ingikkeldheid van het maatschappelijk apparaat scheidt bovendien steeds meer behoefte aan verkeer. Na een tijdperk van betrekkelijken stilstand in de jaren '20, waarin het motorwegverkeer de grootere vraag naar verkeer goeddeels kon opvangen, openen zich voor een verjongd spoorwegbedrijf dus nieuwe verschieten.

Doch niet alleen op de korte afstanden, ook op de lange afstanden in het binnenlandsche verkeer ligt een arbeidsveld voor den spoorweg. Deskundigen op het gebied van het vliegwezen zijn van meening, dat naast een electrischen spoorweg, die met 150 km snelheid rijdt, voor een binnenlandsch luchtnet niet veel ruimte is. Op de binnenlandsche afstanden overwegen de ritten van en naar de vliegvelden teveel op den duur van de eigenlijke luchtreis. Een comfortabele trein, die gelegenheid biedt om te werken, waarin men na een drukken dag kan uitblazen, een trein, voorzien van een restauratie, waardoor de reistijd tevens benut kan worden voor het gebruik van de maaltijden, een snelle trein, die den reiziger in 2 u. en 4 min. van Amsterdam in Maastricht en in 1 u. 55 min. van Den Haag in Groningen brengt, zal ook op hem, die in de gelegenheid is per auto te reizen, zijn attractie uitoefenen. Vooral indien het zoover zou komen, dat door de goede zorgen van de Spoorwegen op de plaats van bestemming een auto te zijner beschikking zou zijn!

Het is voor het overige van belang, op te merken, dat de bevolking van deze lange afstandtreinen onderweg sterk wisselt. Velen maken er slechts voor een deel van het parcours gebruik van. De reizigers van eindpunt tot eindpunt vormen maar een bescheiden percentage.

Ook internationaal zijn de spoorwegen voornemens hun best te doen. Al zullen de eerste internationale treinen, die ingelegd worden, wel niet meer dan gemiddeld 35 à 40 km per uur reissnelheid hebben, op de herstelde spoorwegen zal men in 4 uur en 30 min. van Amsterdam naar Parijs kunnen rijden. Toch zijn de groote kansen hier ontegenzeggelijk voor het vliegtuig. De groote snelheid in de lucht komt over deze afstanden geheel tot haar recht.

Dit alles is toekomstmuziek. Maar voor een nabije toekomst. Het Nederlandsche spoorwegbedrijf is op het oogenblik nog slechts een schaduw van wat het was. Van hoog tot laag spant men zich in om het te repareeren en voorloopig weer op gang te brengen. Ondertusschen is aller aandacht er op gericht, een beter bedrijf te doen verrijzen dan werd vernield. Wendt men aan den aanvang van dit nieuwe tijdvak den blik terug, dan kan men de periode 1934—1944 bezien als die van een groot, geslaagd experiment. De ervaring, in deze jaren opgedaan, is de grondslag voor den nieuwen opbouw van het bedrijf. Betere bediening der groote steden, een electrisch bedrijf met hooge frequentie — een groote tram als men wil —, een van 125 tot 160 km opgevoerde maximum snelheid, verbeterde baan en geperfectioneerde beveiliging, comfortabele treinen, dit alles staat op het programma om de rol, die den spoorwegen in het reizigersverkeer toevalt, zoo goed mogelijk te vervullen. En dan niet te vergeten, een verjonging van het naar de steden gekeerde aanzicht, niet alleen door het electrische bedrijf, maar door een betere representatie in den vorm van prettig aandoende stationsgebouwen. Talrijke oude stations werden vernield, maar de bommen hebben er een aantal gespaard, die den naderenden reiziger de vraag doen stellen, of hij zich inderdaad begeeft naar een bedrijf, dat op de hoogte van zijn tijd is.

D. J. WANSINK.

### DE BESTEMMING VAN VIJANDELIJKE OCTROOIEN EN MERKEN.

#### *Confiscatie van vijandelijk vermogen.*

Ingevolge art. 3 van Koninklijk Besluit E 133 is vijandelijk vermogen op 25 October 1944 van rechtswege in eigendom overgegaan op den Staat der Nederlanden; de bestemming zal nader bij de Wet geregeld worden, met inachtneming van de vredesverdragen.

Onder dit geconfisqueerde vermogen vallen, blijkens art. t. onder 8, ook octrooien en handelsmerken. Octrooi

noemt men de bevoegdheid, die volgens de Octrooiwet aan den uitvinder van een nieuw voortbrengsel of een nieuwe werkwijze op zijn aanvraag toegekend wordt om zijn uitvinding toe te passen met uitsluiting van anderen. Een fabrieks- of handelsmerk is een teeken (woord of afbeelding), dat iemand gebruikt om zijn waren te onderscheiden van waren van anderen.

Wat moet de Staat nu met deze octrooien en merken beginnen? Men heeft het voorstel gedaan, dat de Staat alle vijandelijke octrooien en merken vervallen verklaart.

#### *Bezwaren tegen vervallenverklaring.*

Dit voorstel acht ik onaanvaardbaar. Het is in strijd met de strekking van het Besluit en economisch en financieel verwerpelijk. De strekking van het Besluit is, dat de Staat in het vijandelijke vermogen een object vindt, waarop hij tenminste een deel van de schier onmetelijke schade kan verhalen, die de Duitscher ons heeft berokkend. Indien alle Duitse octrooien en merken vervallen worden verklaard, brengen zij echter niets op.

Het heeft ook economisch geen zin, deze uitsluitende rechten vervallen te verklaren. Volgens de voorstanders van dezen maatregel, zouden de Nederlandsche bedrijven hiermede ten zeerste gediend zijn, daar zij dan van een aantal belemmeringen bevrijd zullen zijn en beter zullen kunnen exporteeren. Inderdaad zal de Nederlandsche ondernemer na verval der desbetreffende octrooien Duitse uitvindingen vrij kunnen exploiteeren, tenminste in Nederland. Maar een fabrikant stelt vaak weinig of geen belang in een onbeschermd uitvinding<sup>1)</sup>. En uitvoer is alleen mogelijk, indien ook in het buitenland de octrooien van Duitschers zouden vervallen, wat echter niet gebeurd is<sup>2)</sup>. Wat de vervallen verklaarde merken betreft, de mogelijkheid bestaat, dat deze onmiddellijk in beslag genomen zouden worden door allerlei ondernemertjes, om het publiek onder bekende Duitse merken minderwaardige producten aan te bieden. Indien men vreest, dat de Duitse merkartikelen wederom te duur verkocht zullen worden, kan men aan verkoop of licentieverleening voorwaarden verbinden. Slechts merken en octrooien, waarvoor in het geheel geen gegadigden zijn, zou de Staat vervallen kunnen verklaren, met dien verstande, dat de merken geblokkeerd blijven, totdat zij uit de herinnering van het koopende publiek verdwenen zijn, dus bijv. gedurende vijf jaren. Ook een aantal merken, die in feite geen merk meer zijn, omdat zij zich 'tot soortnaam ontwikkeld hebben, zouden vervallen moeten worden verklaard. Men denke hier aan ingeschreven merken, zooals Aspirine, Coffieaspirin, Bake, Föhn, Galalith, Hoogtezon, Künstliche Höhen Sonne, Lanolin, Linotype, Lysol, Phonola, Saccharine, Sanatogen, Thermos(flesch). Tenslotte verklare de Staat alle defensieve „merken” van Duitschers<sup>3)</sup> nietig.

In de derde plaats is het voorstel tot vervallenverklaring financieel onaanvaardbaar. Naar een conservatieve schatting zou de Staat jaarlijks tenminste een half miljoen gulden aan cijzen derven.

Het voorstel de vijandelijke octrooien en merken vervallen te verklaren acht ik dus volstrekt onaanvaardbaar. Naar mijn oordeel dient de Staat de onnoemelijke schade, die de vijand ons heeft berokkend, zooveel mogelijk te verhalen op diens vermogen, voor zoover dat in Nederland achterhaald kan worden, dus ook, en juist, op de industriele eigendomsrechten van vijandelijke onderdanen.

<sup>1)</sup> Doorman, t. a. p. in noot 4, blz. 36 = blz. 3/4 van den overdruk; Prof. Dr. Hermann Isay in „Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht” 1928, blz. 306/7.

<sup>2)</sup> Wel schijnt Engeland geen octrooi te verleenen voor uitvindingen, die in Duitsland sinds 3 September 1939 zijn gedaan („The Daily Telegraph and Morning Post”, van 17 October 1945, aangehaald uit „Economisch Nieuws”, van 24 October 1945, nr. 1141, blz. 4).

<sup>3)</sup> Vgl. daarover Van der Zanden, Defensieve „merken”, „Bijblad Industriele Eigendom” van 15 November 1945, blz. 42/6.



*Bezwaren tegen het voorstel-Doorman.*

Ir. G. Doorman <sup>4)</sup>, oud-ondervoorzitter van den Octrooi-raad, heeft voorgesteld octrooien, die in Nederland aan vijanden verleend zijn, terug te geven aan den oorspronkelijken octrooihouder, mits deze binnen negen maanden een goedgekeurde licentie met een inwoner van Nederland laat inschrijven. Hij wil een licentievergoeding per jaar, per stuk of per gewicht van het geproduceerde product laten vaststellen, te verdeelen tusschen den Staat en den octrooihouder. Verder wil hij een vergoeding vaststellen bij invoer van het product, te verdeelen tusschen den Staat en den licentiehouden in Nederland. Dit heeft verschillende voordeelen: 1. de Overheid kan lijdelijk blijven; 2. over de identiteit van de octrooien in de verschillende landen kan zoo noodig de rechter beslissen; 3. de licentiehouden waakt tegen ongeoorloofden invoer, en 4. bij de behandeling van aanvragen om octrooi blijft de oorspronkelijke aanvrager ingeschakeld.

Dit voorstel zal geen oplossing kunnen bieden ingeval het bedrijf van den vijandelijken octrooihouder: 1. verwoest is en voorloopig niet meer wordt opgebouwd; 2. in de Russische bezettingszone ligt (omdat daarmee geen verkeer mogelijk is); 3. bij wijze van schadevergoeding in zijn geheel is overgebracht naar elders. Zoo krijgen de Russen 15 pCt. van de fabrieksinstallaties in West-Duitsland en zoo brengen de Amerikanen, heele fabrieken naar de Vereenigde Staten over <sup>5)</sup>, terwijl de Engelschen iets dergelijks van plan zijn <sup>6)</sup>. Ook de Franschen voorzien hun land met fabrieksinstallaties uit het door hen bezette gebied van Duitsland,

*Verkoop van licentievergeving van vijandelijke octrooien.*

De Staat kan de licenties op Nederlandsche octrooien, die de vijandelijke octrooihouders al aan Nederlanders of andere niet-vijanden hebben gegeven, overnemen. Wanneer er nog geen licenties op gegeven zijn, kan de Staat deze octrooien verkoopen of in licentie geven. Teneinde hun waarde te schatten en in het algemeen de gebruikelijke bedingen te leeren kennen, beschikt men over vele overeenkomsten, die in haar geheel in de openbare octrooiregisters zijn ingeschreven.

Overigens is het denkbaar, dat gegadigden liever een licentie op een octrooi willen hebben, dan het octrooi koopen. De belanghebbende zal nl. soms moeilijk vooruit de vraag naar het geïmporteerde product kunnen schatten. Daarom is het dan moeilijk de contante waarde van het octrooi of het octrooi-complex te begrooten. In een licentie-overeenkomst kan de vergoeding echter van den omvang van den afzet afhankelijk worden gemaakt, bijvoorbeeld door haar per stuk of per hoeveelheid te berekenen.

Deze licenties kunnen gegeven worden aan de Nederlandsche industrie (hoe minder invoer des te beter, bij het huidige gebrek aan deviezen) of aan bondgenooten, die voor octrooien in Nederland belangstelling zullen hebben met het oog op hun uitvoer, vooral wanneer zij al in eigen land en/of in Duitsland de overeenkomstige octrooien van Duitschers hebben verworven. Reeds nu toonen sommige Amerikaansche en Engelsche fabrikanten, die in eigen land vijandelijke octrooien en merken gekocht hebben, belangstelling voor de overeenkomstige industriele eigendomsrechten in Nederland. Verder kan de interesse ook voortvloeien uit bezit van octrooien, die in Duitsland aan Duitschers of andere vijanden van de geallieerden verleend zijn. De Amerikanen schijnen deze namelijk in beslag genomen te hebben, althans voor zoover zij een

uitsluitend recht geven in het deel van Duitsland, dat de Vereenigde Staten bezet houden.

*Bedingen bij vervreemding.*

Bij vervreemding of licentievergeving van de Nederlandsche octrooien kan de Staat bedingen, dat de verkrijger ons het geïmporteerde voortbrengsel of het product van de geïmporteerde werkwijze binnen redelijken tijd in een bepaalde mate tegen redelijken prijs, of ingeval hij een buitenlander is, den eersten tijd kosteloos levert, dit laatste met het oog op ons huidige gebrek aan buitenlandsche valuta <sup>7)</sup>. Ook kan men overwegen daarbij het beding op te nemen, dat de nieuwe rechthebbende geen bezwaar zal maken tegen invoer door den oorspronkelijken vijandelijken octrooi- en/of merkenhouder, indien en voorzoover hij zelf net voldoende geïmporteerde en/of merkartikelen in Nederland tegen een bepaalden prijs in den handel brengt, om aan alle vraag te voldoen. Zoolang de nieuwe octrooihouder nog niet voldoende voor de Nederlandsche markt produceert, laat deze regeling invoer uit Duitsland toe. Duitsland heeft namelijk veel uit het buitenland nodig, en kan dit alleen betalen door uit te voeren. Voorloopig kan Duitsland slechts steenkool exporteerden, aangezien de meeste industrieën nog niet voldoende produceeren om export mogelijk te maken <sup>8)</sup>. Mogelijk zal Duitsland echter spoedig toch ook andere artikelen gaan uitvoeren, die het minder nodig heeft dan levensmiddelen. En in elk geval zal uitvoer weer in aanmerking komen, zoodra weer meer geproduceerd wordt dan de eigen Deutsche markt kan opnemen.

Ook zou de Nederlandsche Staat de vijandelijke octrooien (en merken) kunnen verkoopen onder het beding, dat hij, een bepaalde hoeveelheid geïmporteerde artikelen uit Duitsland van de oorspronkelijke rechthebbende mag blijven betrekken, ook al zou de nieuwe octrooihouder aan alle vraag kunnen voldoen. Dit zou namelijk een manier zijn om schadevergoeding te krijgen: de Deutsche industrie artikelen laten leveren, waar wij behoefte aan hebben, hetzij gratis, hetzij desnoods tegen artikelen waarvan wij wel een overschot hebben, maar die onze bondgenooten niet van ons willen koopen. Het lijkt in elk geval niet verstandig, de mogelijkheid van herstelbetalingen door levering van geïmporteerde of merkartikelen uit te sluiten, door de desbetreffende vijandelijke octrooien en merken in hun geheel aan derden te vervreemden of hun er een uitsluitende licentie op te geven

*Behandeling der vijandelijke octrooiaanvragen.*

Er zijn op den Staat ongeveer 8.000 vijandelijke octrooien overgegaan. Deze kunnen echter meer opbrengen zoodra de gegadigden weten, welke aanvragen van vijanden er nog zijn. Er zijn namelijk nog ongeveer 7.000 Nederlandsche octrooiaanvragen van Deutsche belanghebbenden bij den Octrooiraad in behandeling, die nog niet openbaar gemaakt zijn. Tot voor kort was die behandeling opgeschort. Het verdient aanbeveling die behandeling voort te zetten. De Stichting Octrooi-beheer, die in de plaats is gekomen van den vijandelijken octrooihouder, zou ook in diens plaats kunnen treden als opdrachtgever van den octrooigemachtigde, die belast is met de verdediging der Nederlandsche aanvragen. Zoodra de aanvragen openbaar gemaakt is, kunnen gegadigden zich op de hoogte stellen van de nieuwste vindingen op het desbetreffende gebied der techniek, en dus de waarde van de vijandelijke octrooien beter beoordeelen.

<sup>7)</sup> Door vervreemding van vijandelijke octrooien kunnen wij dus waarschijnlijk machines en andere goederen, die voor den wederopbouw van onze industrie of anderszins onontbeerlijk zijn, bemachtigen, al kunnen wij ze op het oogenblik niet betalen. Ik zie dus niet in, dat met vervreemding het algemeene belang nimmer gediend kan zijn, zooals Mr. Ir. C. J. de Haan meent in: Het beheer van Deutsche octrooien, „E.-S.B.” van 11 October 1945, nr. 1483, blz. 152/4.

<sup>8)</sup> „Economisch Nieuws” van 15 November 1945, nr. 1160, blz. 3.

<sup>4)</sup> Onteigende octrooien van onderdanen der vijandelijke landen, „Bijblad Industriele Eigendom” van 15 November 1945, blz. 35/8.

<sup>5)</sup> Bijv. de Leitzfabrieken („Neue Zürcher Zeitung”, van 21 November 1945), aangehaald uit „Economisch Nieuws” van 24 November 1945, nr. 1168, blz. 1.

<sup>6)</sup> „N.R.C.” van 7 November 1945, blz. 3. Dit is in overeenstemming met de besluiten van Potsdam: zie „Economische Voorlichting” van 31 Augustus 1945, nr. 12, blz. 169.

Men zou het bovenstaande kunnen bereiken door alle aanvragen, die door vijanden in Nederland zijn ingediend, in den staat, waarin zij zich op het oogenblik bevinden, aan de openbaarheid prijs te geven. Dit zou echter een vorm van vervallenverklaring zijn, waartegen ik hierboven reeds drie principieele bezwaren ontwikkeld heb. Bovendien wordt gemiddeld de helft van de octrooi-aanvragen afgewezen wegens een materieel gebrek, zoodat het ook daarom aanbeveling verdient deze aanvragen op de gebruikelijke wijze te behandelen. Ook een vijandelijke aanvraag om octrooi worde alleen openbaar gemaakt, in den zin van de Octrooiwet, wanneer zij deugdelijk is.

#### *Verkoop van vijandelijke merken.*

De Deutsche merken kan de Staat eveneens verkoopen, of in uitsluitende licentie geven. Naar stellig Nederlandsch recht kan een merk alleen tezamen met het bedrijf overgaan (vgl. art. 20 Merkenwet). Verkoop is dus mogelijk, indien de vijand hier te lande een bedrijf heeft, dat tegelijk wordt verkocht. Indien de door het merk gedekte waren van meer dan één fabriek of handelsinrichting afkomstig zijn, moeten, volgens den Hoogen Raad, alle fabrieken of handelsinrichtingen, waar ook gevestigd, overgaan<sup>9)</sup>. Maar zoodra wij den Londenschen tekst van het Unieverdrag te Parijs tot bescherming van den industrieelen eigendom bekrachtigd hebben, is het voldoende, dat het gedeelte van de onderneming of handelszaak, hetwelk in Nederland ligt, aan den verkrijger is overgedragen, met het uitsluitende recht, om de waren, die het overgedragen merk dragen, hier te lande te vervaardigen of te verkoopen. (art. 6<sup>quater</sup>). Als voorbeeld kan men hier de Nederlandsche Siemens-Maatschappij noemen.

Het merk kan ook verkocht worden te zamen met het octrooi voor het merkartikel of voor zijn bereiding, omdat de verkrijger ook dan in staat is een gelijkwaardig artikel onder het merk te leveren. Verkoop acht ik echter eveneens mogelijk, indien de verkrijger in verband met de leiding en de inrichting van zijn bedrijf voldoende waarborgen biedt voor de handhaving van de kwaliteit van het merkartikel. Aldus ook de moderne bepaling in het Kweekersbesluit<sup>10)</sup>.

Uit het bovenstaande volgt, dat ik het niet eens kan zijn met de opvatting die Ir. Davidson in dit tijdschrift verdedigd heeft<sup>11)</sup>. Het gaat niet aan, zegt deze octrooigemachtigde, bekende merken aan den meestbiedende over te dragen zonder garantie, dat onder dit merk even deugdelijke waar verhandeld wordt als voorheen. Daarmede stem ik in. Deze garantie, vervolgt hij echter, is practisch alleen te verkrijgen, wanneer de nieuwe eigenaar ook de fabricagemethodes, recepten en fabrieksgeheimen van den oorspronkelijken fabrikant van het merkartikel kent. Deze opmerking komt mij in haar algemeenheid onjuist voor. Nederlandsche fabrikanten hebben reeds verklaard, bepaalde vijandelijke pharmaceutische en cosmetische merkartikelen van gelijke kwaliteit en samenstelling te kunnen leveren. En er is geen reden om in deze aan hun goede trouw te twijfelen. Eenvoudiger nog is het vaak als het niet om stoffen, maar om voorwerpen gaat. Elke deskundige kan een bepaald gereedschaps-werktuig maken als dat geoctrooieerd en dus in een beschrijving met toelichtende figuren beschreven is. Ook voor een bepaalde schakeling in een radiotoestel behoeft de deskundige geen fabrieksgeheimen te kennen.

Tenslotte kan het zijn, dat een merk wordt toebedeeld

<sup>9)</sup> H. R. 24 Mei 1929, „Weekblad van het Recht”, nr. 11992 (met onderschrift van Molengraaff), „Nederlandsche Jurisprudentie”, blz. 1524 (met onderschrift van E. M. Meyers), „Industriele Eigendom”, blz. 170 (merk 4714, I.P.C.-De Vrede).

<sup>10)</sup> Art. 47 lid 3 Kweekersbesluit 1941, Besluit 8/1942, wetgevingsbijlage bij „Nederlandsch Juristenblad” (N.I.B.) en „Weekblad Privaatrecht, Notarisambt en Registratie” (W. P. N. R.), 351, voorloopig gehandhaafd ingevolge art. 18 Besluit bezettingsmaatregelen, Staatsblad E 93).

<sup>11)</sup> Ir. C. M. R. Davidson, Het vijandelijk octrooi- en merkenbezit, „E.-S. B.” van 29 November 1945, nr. 1490, blz. 261/2.

aan de Amerikaansche of Engelsche dochtermaatschappij van een Duitsch bedrijf of aan de Angelsaksische tegenpartij bij een overeenkomst tot uitwisseling van uitvindingen. Ook zij, mag men aannemen, beschikken over de fabricagemethoden, die voor de vervaardiging van het merkartikel noodig zijn.

Soms zal er zelfs geen bezwaar tegen zijn, een merk, dat staat ingeschreven op naam van een vijand, door te halen en op naam van een Nederlandsch bedrijf in te schrijven. Zoo in het geval van de Nederlandsche fabriek, die chocolade voor suikerzieken in den handel heeft gebracht onder het merk, dat de vijandelijke fabrikant voor de zoetstof, die in die chocolade werd verwerkt, had laten inschrijven. Hoewel de vijand zelf in elk geval geen chocolade onder het merk in den handel bracht en er dus voor die waar geen recht op had, had hij het ook voor chocolade in Nederland laten inschrijven, teneinde zijn monopolie beter te kunnen handhaven. Na deugdelijk bewijs van deze feiten kan de Staat de inschrijving van het vijandelijke merk ook voor chocolade doorhalen en opnieuw inschrijven ten name van den Nederlandschen chocoladefabrikant.

#### *De Stichting Octrooibeheer.*

De bestemming van het voormalige vijandelijke vermogen zal, als gezegd, nader bij de wet geregeld worden met inachtneming van de vredesverdragen (art. 3 lid 3 K.B. E 133). In afwachting van die regeling worden de voormalige vijandelijke octrooien, licenties en andere rechten op octrooien en rechten voortvloeiende uit octrooiaanvragen en fabrieks- en handelsmerken, in opdracht van het Beheersinstituut beheerd door de Stichting Beheer Vijandelijke Octrooien en Merken<sup>12)</sup>. Aan het hoofd der Stichting staat een bestuur, dat bestaat uit den Voorzitter van den Octrooiraad, tevens Directeur van het Bureau voor den Industrieelen Eigendom, den voorzitter van de Orde van Octrooigemachtigden, den directeur van de Stichting Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (T.N.O.), een oud-hoogleraar aan de Technische Hoogeschool te Delft en een vooraanstaand accountant en bedrijfshuishoudkundige. Deze stichting is opgericht en het bestuur is aldus samengesteld, mede opdat belanghebbenden niet ten nadeele van den Staat het Beheersinstituut en den Octrooiraad tegen elkaar zouden uitspelen, zooals elders wel gebeurd schijnt te zijn.

Ziehier in groote trekken het standpunt van een jurist met belangstelling voor economie, die het recht van den industrieelen eigendom nu ruim vijf jaren als ambtenaar dagelijks bestudeerd en toegepast heeft. Het is mede gepubliceerd om discussie mogelijk te maken. Alleen wanneer de menschen uit de practijk en van de wetenschap hun wenschen en overdenkingen schriftelijk of desnoods mondeling mededeelen, alleen dan is de Regeering in staat met aller verlangens en kennis rekening te houden bij haar beslissingen, beslissingen die in deze tijden van herstel en vernieuwing waarlijk niet eenvoudig zijn.

Mr J. W. VAN DER ZANDEN.

<sup>12)</sup> Het adres dier stichting is: p/a. Octrooiraad, Willem Witsenplein 6, 's-Gravenhage, tel. K 1700: 774520.

## DE NEDERLANDSCHE WALVISCHVAART.

### *Inleiding.*

Reeds eerder bespraken wij in dit weekblad in een serie artikelen de moeilijkheden en mogelijkheden van de Nederlandsche zeevisserij<sup>1)</sup>.

Wij hadden daarbij tevens gelegenheid te wijzen op een tak van bedrijf, waaraan Nederland niet deelnam: de

<sup>1)</sup> „Problemen der West-Europesche Zeevisserij”, in „E.-S.B.” van 11 Maart 1942.

moderne walvischvaart, welke echter voor ons land van groot belang bleek te kunnen zijn<sup>2)</sup>.

De lezer zal ongetwijfeld inmiddels uit de pers kennis hebben genomen van de plannen van particuliere zijde tot uitoefening van de walvischvaart en van de deelneming van de Nederlandsche Regeering aan de in November jl. gehouden internationale walvischconferentie te Londen.

De deelneming aan deze Conferentie en de bedoelde plannen om te komen tot een Nederlandsche deelneming aan de walvischvaart zijn voor ons aanleiding in het kort de beteekenis hiervan voor ons land nader te bespreken.

*De economische beteekenis van de walvischtraan voor ons land vóór 1940.*

Met betrekking tot de internationale beteekenis van de traan, zij verwezen naar de reeds genoemde artikelen, waarin tevens de belangrijke internationale traanhandel, welke hier te lande plaats vond, tot uiting komt.

Het entrepôtverkeer bedroeg niet minder dan ongeveer 150.000 ton traan per jaar, hetgeen een derde deel van de totale traanproductie uitmaakte.

De invoer van traan hier te lande bedroeg 70 à 80.000 ton per jaar ter waarde van ongeveer 10 miljoen gulden.

Het binnenlandsch verbruik bedroeg ongeveer 30.000 ton per jaar, ter waarde van bijna 4 miljoen gulden.

Voorts werden niet onbelangrijke inkomsten verkregen uit het harden van traan ten behoeve van uitvoer naar Engeland.

Nederland had dus een belangrijke plaats in den internationalen traanhandel, het harden van traan, een veredelingsindustrie van beteekenis, en als consument van traan voor de bereiding van margarine.

Desondanks nam Nederland niet zelf aan de walvischvaart deel. Wel zijn er in den loop der jaren van Nederlandsche zijde eenige pogingen gedaan om tot deelneming aan de walvischvaart te komen, doch daarin was men vóór 1940 nog niet geslaagd.

*De toekomstige beteekenis van de traan voor Nederland.*

De toekomstige situatie van de walvischtraan hangt ten nauwste samen met de te verwachten vetpositie in het algemeen.

Dat er de eerstvolgende jaren een ware vethonger zal zijn, is duidelijk. De vraag is echter, hoe de ontwikkeling zal zijn van de met traan concurrerende plantaardige vetten.

Immers van dierlijke vetten als boter zal de traan geen bijzondere concurrentie ontmoeten, omdat boter ten opzichte van margarine duur is en het vetverbruik slechts kon en kan stijgen, dank zij de productie van margarine, waarvoor traan een belangrijke grondstof is.

Voor de margarinebereiding kunnen echter ook plantaardige vetten als copra, palmolie, sojaboonen, enz., worden gebruikt.

De positie van de traan hangt dus in het bijzonder af van de prijsontwikkeling der concurrerende plantaardige vetten en oliën.

Te dien aanzien kan men momenteel slechts zeggen, dat er vermoedelijk geen bijzondere redenen zijn aan te voeren om te verwachten, dat er zich ten aanzien van de relatieve positie van traan, zooals die voor den oorlog was, ingrijpende wijzigingen zullen voordoen.

Bovendien wijst de hooge prioriteit, welke de Engelsche Regeering heeft gegeven ten behoeve van den bouw van „factoryships” voor de walvischvaart eenzijdig en de belangrijke plaats, die Engeland in de walvischvaart zal gaan innemen anderzijds er wel eeniger mate op, dat men

aan Engelsche zijde de positie van de walvischtraan niet al te ongunstig inziet.

In verband hiermede is te verwachten, dat de walvischtraan voor de Nederlandsche margarine-industrie en daardoor in het bijzonder voor de Nederlandsche arbeidersbevolking van niet minder groote beteekenis zal zijn dan vóór den oorlog.

Zelfs zou, indien een eigen Nederlandsche walvischvaart aanwezig ware, het binnenlandsch traanverbruik nog kunnen worden vergroot.

*De economische beteekenis van een Nederlandsche walvischvaart.*

De economische beteekenis van een Nederlandsche walvischvaart is in het bijzonder gelegen in de mogelijkheid van het sparen van valuta en zelfs van het verkrijgen van buitenlandsche betaalmiddelen.

Immers, indien men er van uitgaat, dat de relatieve positie van de traan niet ingrijpend zal gaan afwijken van de situatie van vóór 1940, dan zal er jaarlijks weer ongeveer 30.000 ton traan noodig zijn voor de Nederlandsche margarine-industrie.

Tegen den huidige prijs van £ 45 per ton zou daarvoor niet minder dan ruim f 13.500.000 aan valuta noodig zijn.

In de komende jaren zal de traanprijs ongetwijfeld dalen, doch alleen reeds ter voorziening in de binnenlandsche behoefte zouden er elk jaar miljoenen guldens aan buitenlandsche betaalmiddelen noodig zijn. Bovendien moet dan ons aandeel in den internationalen traanhandel nog gefinancierd worden.

's Lands toestand is thans echter zoodanig, dat elke invoer, welke kan worden vermeden, niet dient plaats te hebben.

Ten opzichte van de traan doet zich zulk een situatie voor.

De moderne walvischvaart in den Antarctis is een tak van bedrijf, welke zeer zeker met succes door Nederland kan worden uitgeoefend.

Zooals we reeds eerder schreven, zou Nederland met vier expedities aan de walvischvaart kunnen deelnemen, waarbij dan ongeveer 80.000 ton traan per jaar zou kunnen worden aangevoerd, hetgeen slechts 20 pCt. van de totale traanproductie zou zijn.

De helft van den aanvoer zou voor binnenlandsch verbruik zijn en de rest voor de veredelingsindustrie ter verwerking voor export.

Vele miljoenen guldens aan buitenlandsche betaalmiddelen behoeven dan niet voor invoer van traan ter beschikking te worden gesteld, terwijl eveneens vele miljoenen guldens aan valuta zullen worden ontvangen uit hoofde van uitvoer van geharde traan.

Onze verdere handel in traan op de internationale traanmarkt zou dan als voorheen uit de Noorsche productie dienen te geschieden.

De thans bestaande plannen, om in het seizoen 1946/47 met één Nederlandsche expeditie te beginnen, is ongetwijfeld een stap in de goede richting.

*De beteekenis van de „International Whalingconference”.*

De opkomst van de moderne walvischvaart sinds het begin van deze eeuw, heeft reeds voor den thans afgevoelden oorlog de vrees doen ontstaan, dat een ongebreidelde uitoefening van de walvischvaart zou kunnen leiden tot roofbouw, waardoor de walvisch zou kunnen worden uitgeroeid en een belangrijke bron voor de vetvoorziening verloren zou gaan.

In 1937 en 1938 kwam men tot internationale walvischovereenkomsten, waarbij verschillende bepalingen werden vastgesteld, teneinde de walvisch tegen overbevisching te beschermen.

Sindsdien komen vertegenwoordigers van de betrokken mogendheden telkenjare bijeen om deze maatregelen

<sup>2)</sup> „Structuurveranderingen in de walvischvaart” en „De economische beteekenis van de walvischvaart” in „E.-S.B.” van 24 November 1943 en 1 December 1943.

in een protocol aan te vullen, ten behoeve van het eerstvolgende seizoen.

De internationale overeenkomsten en het protocol worden door de betrokken Regeeringen bekrachtigd, waarna elke mogendheid bij de wet aan de betrokken bedrijfsgeenooten de overeengekomen bepalingen oplegt.

Ook dit jaar vond in de week van 20 tot 24 November jl. te Londen een internationale walvischconferentie plaats, waarbij Engeland en de Dominions, Noorwegen, de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, Denemarken, Frankrijk, Mexico en Nederland vertegenwoordigd waren.

Nederland nam dit jaar voor het eerst met gedelegeerden der Nederlandsche Regeering deel.

Uit den aard der zaak zijn Engeland en Noorwegen de grootste belanghebbenden.

De Dominions, Frankrijk en Denemarken hebben slechts zeer geringe belangen uit hoofde van eenige zgn. „land stations”, - waarbij de walvisch niet aan boord van een fabriekschip, maar aan de kust wordt verwerkt, hetgeen echter slechts van weinig beteekenis is.

De Vereenigde Staten oefenen de moderne walvischvaart niet uit, doch stellen zeer veel belang in de ter conferentie te behandelen onderwerpen, terwijl de eerstvolgende conferentie in de Vereenigde Staten zal worden gehouden.

Taak van de thans gehouden conferentie was de bepalingen voor het seizoen 1946/1947 te bespreken en vast te stellen.

Daartoe werden de overeenkomsten van 1937 en 1938 gehandhaafd en werden in een protocol aanvullende maatregelen vastgesteld.

Besloten werd de duur van het seizoen 1946/1947 vast te stellen op vier maanden en wel van 8 December 1946 tot 7 April 1947.

De aanvang van het seizoen werd dus weer op 8 December gesteld, hetgeen van groot belang is, omdat de walvisch gedurende de wintermaanden naar de paai-gronden, dicht bij de evenaar, trekt. In die periode teren zij op hun vellaag, waarna zij tegen den zomer zeer vermagerd terugkeeren naar de IJszee. Het duurt dan enkele maanden voor ze weer voldoende vet zijn geworden, waardoor dus een latere aanvang van het seizoen zeer gewenscht is.

Vóór den oorlog was het seizoen echter beperkt tot drie maanden, dus tot 8 Maart.

Nu een groot deel van de fabriekschepen verloren zijn gegaan, zal het waarschijnlijk ook in het seizoen 1946/1947 nog niet mogelijk zijn met voldoende schepen uit te varen.

De vetbehoefte zal dan evenwel nog zoo dringend zijn, dat verlenging van het seizoen met één maand alleszins gerechtvaardigd is.

Daarna zal het seizoen echter weer op drie maanden worden gesteld.

Teneinde te voorkomen, dat door uitoefening met een te groot aantal expedities in de vastgestelde periode de walvisch toch wordt doodgevischt, heeft de Conferentie tevens bepaald, dat niet meer dan 16.000 „blue whale units” mogen worden verwerkt.

Daartoe zullen de expedities elke week hun vangst seinen naar het „International Bureau of Whaling Statistics” te Oslo.

Zoodra de limiet wordt bereikt, stelt dit Bureau de betrokken Regeeringen daarvan in kennis, waarna deze aan de expedities mededeelen de walvischvangst te beëindigen.

Het kwantum van 16.000 „blue whale units”, een reken-eenheid waartoe de verschillende walvischsoorten zijn herleid, komt neer op een traanproductie van ruim 400.000 ton traan per seizoen, hetgeen volgens de biologen als de optimale productie moet worden beschouwd.

Ook Nederland zal dus thans bij een Wet op de walvischvaart beperkende bepalingen aan de uitoefening

van het bedrijf moeten verbinden, teneinde de walvisch tegen uitroeien te beschermen.

A. G. U. HILDEBRANDT.

## OPLEIDING VAN BEDRIJFSLEIDERS IN DE VEREENIGDE STATEN.

Hoe zag de Amerikaansche industrie kans de geweldige prestatie te leveren, die wij in een vorig artikel beschreven? <sup>1)</sup> Dit was niet het resultaat van het op hun beloop laten der dingen. Er was gebrek aan grondstoffen, zooals rubber, tin en aluminium. Japansche veroveringen sloten de Ver. Staten van het gebied af, waarvan zij voor deze grondstoffen afhankelijk waren; bovendien moesten opnieuw wapens en nieuwe productiemethoden worden ontworpen.

Het eerst noodige daartoe was researchwerk. Er was een nauwe samenwerking tusschen de wetenschapsmensen en industrieelen; de Amerikaansche industrie was zich meer dan ooit tevoren bewust van de noodzaak van wetenschappelijk onderzoek, zoo zelfs, dat de vrees bestaat, dat de industrie de universiteiten zal leegzuigen. Maar zonder deze mentaliteit zou er geen oplossing voor de problemen te vinden zijn geweest. De samenwerking tusschen zakenleven en wetenschap bereidde den weg.

Hierop volgde een nieuwe moeilijkheid: hoe de juist ontworpen producten in massaproductie te vervaardigen. Dit was een kwestie van bedrijfsbeheeren ook de „managers” deden een keurig stuk werk. Ik wij een voorbeeld geven: een fabriek van ijskasten ontving opdracht om Browning machineguns te gaan produceeren. Geen der leden van de bedrijfsleiding had ooit een dergelijk machinegeweer gezien; tot dien tijd werd het op kleine schaal en met toepassing van veel handwerk gemaakt. De bedoelde fabriek bracht 500 verbeteringen in het ontwerp aan, verminderde de hoeveelheid benodigde materialen, voor-zoover zij schaars waren met 25 pCt., verving een hoeveelheid schaars materiaal door beter verkrijgbare grondstoffen en produceerde tenslotte in het eerste jaar 5 maal de toegezegde hoeveelheid met slechts 2 maal het aantal arbeiders. En bovendien zag zij kans de leverprijs op 1/3 van de oorspronkelijk gecalculerde te brengen.

Het zou mogelijk zijn om een massa van dergelijke gevallen te citeeren. Van een zeker standpunt is dit bedrijfssucces zelfs een reden tot bezorgdheid, want als dezelfde succesvolle techniek wordt overgebracht op het gebied der voortbrenging voor burgerlijke behoeften, kan dit het werkloosheidsprobleem voor de naaste toekomst nog verhoogen. Het hoogtepunt der werkgelegenheid werd reeds in November 1943 bereikt; toen Duitschland capituleerde waren er 1½ miljoen menschen minder werkzaam in de oorlogsindustrie der V. S. dan in 1943, terwijl de productie nog was toegenomen.

Dit ter zijde gelaten, wil ik er de aandacht op vestigen, dat deze prestaties van de Amerikaansche industrie ook voor Nederland een les inhouden. Kan Nederland hopen, dat het een kans zou hebben op de wereldmarkt, als het zich er tevreden mee stelt om de oude vooroorlogse productiemethoden en industrieele organisatie te handhaven? Hiervan is geen sprake! De Nederlandsche industrie moet profiteeren van de ervaringen in Amerika en dat zoo snel mogelijk.

### Opleiding van bedrijfsleiders.

Hoe vatte de Amerikaansche industrie de bedrijfstaak aan? Zij volgde drie wegen. In de eerste plaats werden met regeeringssteun en ten deele doordwang de fabrikanten van oorlogsuitrusting er toe gebracht inlichtingen over productiemethoden en kwaliteitscontrole uit te wisselen.

<sup>1)</sup> „Overgangsproblemen in de Vereenigde Staten”, in „E.-S.B.” van 12 December 1945.

Wanneer een fabriek achter bleef werden vergaderingen belegd met leiders van succesvoller bedrijven, teneinde methoden na te gaan, waarop de langzamer producenten konden bouwen.

De tweede weg was, dat men een beroep deed op elke medewerker van de onderneming van de jongste bediende tot den directeur toe, om aan de oplossing der nieuwe vraagstukken mee te werken. De menschen, die dagelijks met het materiaal te maken hadden, werden betrokken bij de vereenvoudiging van het productieproces. Om een voorbeeld te noemen: de luchtvaartmaatschappijen ondergingen een geweldige uitbreiding van hun vervoer, zoowel van personen als van vrachtgoederen. Men schat, dat in 1946 het vrachtvervoer zal stijgen tot 1 milliard lbs.

Wat hebben de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen nu gedaan? Zij hebben aan elk van hun meer dan 10.000 geëmployeerden een circulaire gestuurd, met het verzoek, om hun opinie en hun advies over de te ontwerpen toestellen. En dat is logisch. De man, die de machine dagelijks vliegt, weet hoe hij zitten moet. De man, die de postzakken er uit haalt, weet hoe groot de deuropening moet zijn. Zij weten dit zelfs beter dan de man, die niet achter zijn teekenbord vandaan is geweest.

Dit is de tweede les, die men van Amerika kan leeren. Het beginsel der Amerikaansche nijverheid is, dat er een massa kennis en hersens in de werkplaat en in het kantoor is; en dat het rechtuit dwaasheid zou zijn om daar geen gebruik van te maken. Zelfs nog sterker dan voor de V. S. geldt dit voor Nederland. Hier kan men zich in het geheel niet veroorlooven om talenten te verwaarloozen en de constructieve ideeën, waar zij ook te vinden zijn, ongebruikt te laten.

#### *Samenwerking met de universiteiten.*

De derde weg sluit direct op de voorgaande aan. Naarmate de industrie zich uitbreidde werd de vraag naar nieuwe leiders steeds dringender. In vele gevallen moest tot hoofd van geheel nieuwe afdelingen iemand benoemd worden, die tevoren geheel andere productieprocessen had geleid. En dikwijls voelde zoo'n bedrijfsleider zich dan verre van zeker.

Op dat oogenblik herinnerde de industrie zich, welk een buitengewoon belangrijke bijdrage de wetenschap tot de technische ontwikkeling had geleverd. Zij vroegen aan de economische faculteiten der universiteiten om hen op dezelfde wijze bij te staan ten opzichte van het organisatieprobleem. Het antwoord van vele universiteiten was bevestigend. Daar ik als hoogleraar verbonden ben aan de „Harvard-university”, zal men het mij niet euvel duiden als ik mij beperk tot de ervaringen daar opgedaan. Die van andere universiteiten zullen in groote lijnen hiermee overeenkomen.

In Harvard werd een speciale cursus ingericht voor ervaren zakenlieden. Vele belangrijke ondernemingen zonden leden van hun personeel, voornamelijk van hun staf, tot vice-presidenten en presidenten toe. De gemiddelde leeftijd der cursisten was 40 jaar, terwijl hun gemiddeld salaris \$ 8.000 beliep. Het waren dus inderdaad menschen, die reeds iets bereikt hadden, die voor deze cursussen werden uitgekozen. De duur van den cursus was 13 weken en de onderneming betaalde zoowel het salaris door als de onkosten van den cursist. Er zijn ondernemingen geweest, die er \$ 5.000 voor over hebben gehad om één van hun menschen aan deze opleiding deel te laten nemen.

Zoo geslaagd is dit oorspronkelijke oorlogsiniciatief, dat thans op verzoek van het zakenleven deze cursussen tot een vaste instelling ook in vreedstijd zijn geworden.

#### *Inhoud van de opleiding.*

Wat werd op deze cursussen bestudeerd? Geen theorie, dit zij vooropgesteld. Niet, omdat wij geen begrip van de waarde der theorie hebben, maar omdat eerst de

ervaring noodig is. Het onderwijs werd gebaseerd op werkelijke praktijkproblemen. Hiervan heeft de „Business School of Harvard” er duizenden verzameld, door assistenten en docenten overal in de V. S. naar het bedrijfsleven te sturen, teneinde de daar bestaande problemen op te sporen. Een bedrag van \$ 2.000.000 is hiermee gemoeid geweest.

De zakenman, die aan de speciale opleiding kwam deelnemen, kreeg nu een dergelijk probleem voorgelegd, met de vraag: wat zoudt u met dit vraagstuk gedaan hebben en waarom juist op die manier? De groepen bestonden uit allerlei soorten menschen uit ondernemingen, die over geheel Amerika verspreid lagen. De antwoorden werden dus door vele gezichtspunten beheerscht, zoodat de discussie, welke hieraan werd verbonden, tot een levendige uitwisseling van ideeën leidde. Hadden wij te doen met een technisch probleem, dan bestond soms de moeilijkheid, dat een groot deel der aanwezigen geen fabriekservaring had. Hierop was echter gerekend, doordat verschillende types machines ter beschikking stonden. Dit droeg er bovendien in belangrijke mate toe bij om verschillende bedrijfsleiders een veel reëeler indruk te geven van de moeilijkheden, waarvoor een arbeider kan worden gesteld.

Vervolgens bleek, dat de belangrijkste gevolgtrekking, die de deelnemers voor zichzelf maakten, de ontdekking was, dat geen probleem op zichzelf staat, doch dat elk ingrijpen de heele organisatie raakt en benaderd moet worden van het standpunt van het welslagen der geheele onderneming.

#### *Toepassing in Nederland.*

Het is duidelijk, dat het bedrijfsleven in de V. S. van deze wijze van opleiding profijt heeft getrokken. Dan moet het ook zoo zijn, dat ook Nederland aan dit idee iets kan hebben. Ik zou dan ook willen voorstellen, dat het Nederlandsche bedrijfsleven contact zoekt met deze cursussen in de V. S., of dat men één of meer hoogleraren van de Economische Hoogeschoolen naar Harvard uitzendt om aan de cursus deel te nemen, de gebruikte methoden te zien en materiaal te verzamelen. Dan moet het mogelijk zijn om met de aldus opgedane kennis en in samenwerking met 't bedrijfsleven bijv. aan de Nederlandsche Economische Hoogeschool een dergelijke opleiding te stichten. Als lid van de faculteit der „Business School of Harvard” ben ik gemachtigd toe te zeggen, dat alle mogelijke hulp zal worden verleend en dat wij het materiaal gaarne vrijelijk ter beschikking zullen stellen. Wij zullen elke steun geven als men in Nederland dit idee zou willen uitwerken. De samenwerking tusschen zakenleven en economische faculteiten kan, zooals in de V. S. is gebleken, onschatbare voordeelen afwerpen.

Prof. Dr. J. ANTON DE HAAS.

### **Bericht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland te Rotterdam.**

#### **VERPLICHTE ZEKERHEIDSTELLING BELASTINGEN DOOR OORLOGSSLACHTOFFERS.**

Als resultaat van door de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland bij den minister van Financiën ondernomen stappen t.a.v. de moeilijkheden, welke oorlogsslachtoffers, tengevolge van de *zekerheidstelling belastingen* ondervinden, kan het volgende worden medegedeeld.

Aangezien een strikte toepassing van de bepalingen, betreffende verplichte zekerheidstelling in bepaalde gevallen bijzondere moeilijkheden oplevert voor oorlogsslachtoffers, die hun beschikbare gelden kunnen en willen gebruiken voor de wederinrichting van hun bedrijven, is door den minister van Financiën aan de Inspecteurs der belastingen opgedragen, ten aanzien van deze cate-

gorie in het bijzonder, een tegemoetkomende houding aan te nemen.

Indien het saldo van de geblokkeerde rekening voor de betaling niet voldoende is en het bedrijf door verdere betaling op andere wijze al te zeer van liquide middelen zou worden ontbloot, kan genoeg worden genomen met andere zekerheidsstelling, bijv. verpanding van een eventueel geblokkeerd bedrag, wegens toegekende of te verwachten schadevergoeding of tegemoetkoming.

### GELD- EN KAPITAALMARKT.

De situatie op de geldmarkt was iets ruimer dan de vorige week, zoodat vervallen promessen over het algemeen weer werden verlengd door het in portefeuille nemen van nieuw schatkistpapier. De daling van den post beleeningen op den jongsten weekstaat van De Nederlandsche Bank, wijst eveneens in de richting van een ruimere geldmarkt. Dit alles had tengevolge, dat de prijzen op de geldmarkt een lichte daling vertoonden, welke met name bij de kortere termijnen zeer goed waarneembaar was. Driemaandsch papier werd verhandeld tegen  $1\frac{9}{16}$  pCt., viermaandsch promessen werden aangeboden tegen  $1\frac{3}{4}$  pCt., terwijl Juni-papier  $1\frac{7}{8}$  pCt. noteerde. De noteeringen der korte termijnen daalden dus met  $\frac{1}{16}$  tot  $\frac{1}{8}$  pCt., ten opzichte van de situatie der voorafgaande week. De prijzen der langer loopende schatkistpromessen lieten practisch geen wijziging zien.

Het trekt de aandacht, dat de buitenlandsche wisselvoorraad van onze centrale bank een geleidelijke stijging ondergaat. Sedert de bevrijding van ons geheele land draagt de toeneming niet minder dan f 53 miljoen. Ongetwijfeld zullen hieronder ook nog wel merkenbedragen zijn verantwoord, maar voor een groot gedeelte zal de toeneming toch wel uit meer waardevolle buitenlandsche betaalmiddelen bestaan. De oorzaken van deze stijging zijn o.a.: te zoeken in de uit export en de uit het buitenland binnengekomen coupons, lossingen en dividenden vrijgekomen buitenlandsche betaalmiddelen, welke aanstonds door De Nederlandsche Bank worden overgenomen, terwijl de invoer grootendeels op crediet plaats vindt.

De daling van de oude bankbiljettenuitgifte is practisch tot stilstand gekomen, terwijl de stijging der nieuwe bankbiljettencirculatie met f 51 miljoen door het betrekkelijk lage bedrag de aandacht trekt.

Het tegood van het Rijk bij De Nederlandsche Bank nam af met f 16 miljoen. Hoewel het bedrag betrekkelijk gering is, en de daling misschien aan toevallige omstandigheden is te wijten, is dit toch een merkwaardig verschijnsel, welke bij een eventuele voortzetting wel een zeer ongunstig licht werpt op de inkomens- en uitgavenpositie van het Rijk.

Het blijkt inderdaad in de bedoeling te liggen om de verhandeling van binnenlandsche obligatiën en pandbrieven te doen geschieden met geblokkeerd geld en deze te binden aan een vergunningstelsel. De regeling is thans door de Vereeniging van den Effectenhandel vastgesteld en ter goedkeuring aan de leden voorgelegd, waarbij vooral de garantie-regeling ter richtige naleving van het Besluit Herstel Rechtsverkeer, nog wel eenige bezwaren zal ontmoeten. De definitieve bestemming van het geblokkeerde geld, welke, zooals wij reeds opmerkten in ons vorige overzicht, een essentiele voorwaarde vormt voor het tot stand komen van juiste koersen, is echter nog steeds niet bekend.

### ONTVANGEN BOEKEN, BROCHURES EN STATISTIEKEN.

#### BOEKEN.

*L'Economie de paix et le rôle de l'état* par André Goffart. 133 pag. 1945. Editions Publior, Bruxelles. 45 francs.

*Stijging en daling op de maatschappelijke ladder* door Dr. F. van Heek. Leiden, E. J. Brill, 1945. 435 pag.

*Perspectieven der bedrijfsorganisatie* door Mr. Ir. A. W. Quint. Uitg. H. D. Tjeenk Willink & Zoon N.V., Haarlem, 1945, 62 pag. Prijs f 1.75 ing.

*Demographic studies of selected areas of rapid growth.* Milbank Memorial Fund. New York 1944. 158 blz. Price: \$ 1.

*Ordering en handelspolitiek* (Een sociaal-economische, -psychologische en wijsgerige studie) door J. G. M. Delfgouw. Dissertatie 1945. 130 pag.

#### BROCHURES.

*Jaarverslag van den Hoofdinspecteur van den dienst, belast met het toezicht op de handhaving van de wettelijke bepalingen inzake de Volkshuisvesting over 1943.* Overgedrukt uit Verslagen en Mededeelingen betreffende de Volksgezondheid. Juli 1944. 96 blz.

*War stricken Holland on the mend.* Rotterdamsche Bankvereeniging N.V., Amsterdam-Rotterdam. 40 blz. 1945.

*Official No.: C. 14. M. 14, 1945. League of nations.* Report on the work of the league 1943-1944, submitted by the Acting Secretary-General. Geneva, 1945.

*Nederlandsch Instituut voor Efficiency.* War-time developments in British cost accounting as an instrument of managerial control by Lawrence W. Robson, F.C.A., F.C.W.A., November 1945. Publicatie Nr. 246, „1945.11”.

#### STATISTIEK.

*Recueil de Statistique de l'Institut International du Commerce.* 20 September 1944.

#### MEMORANDUM.

*Het beheer in Nederland van de geldmiddelen der Overzeesche Gebiedsdeelen in de jaren 1940-43.* Departement van Koloniën, 2e en 3e afdeling. Uitg. W. J. Thieme & Cie, Zutphen. 1945. 72 pag.

### STATISTIEKEN

#### DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens)

Data	Munt, muntmateriaal en deviezen <sup>1)</sup>	Binnent. wissels open marktpapier, beleeningen, voorschotten afh Rijk en diverse rekeningen <sup>1)</sup>	Totaal activa	Totaal opeischb. schulden
10 Dec '45	5.254.335	210.711	5.538.167	5.055.563
3 „ '45	5.250.438	206.285	5.529.844	5.047.303
26 Nov. '45	5.248.240	191.483	5.512.615	5.030.316
19 „ '45	5.234.643	211.895	5.519.432	5.037.161
12 „ '45	5.233.086	196.465	5.502.773	5.020.660
5 „ '45	5.232.604	178.955	5.484.781	5.002.686
29 Oct. '45	5.222.334	183.232	5.481.388	4.999.382
22 „ '45	5.222.523	179.553	5.477.897	4.995.907
6 Mei '40	1.173.319	248.256	1.474.306	1.424.016

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldo in R/C	Bankassig-natiën en diverse rekeningen	Saldo Rijk R/C (D/C)	Schatkist-papier rechtstr. onder-gebr.-ht.
10 Dec. '45	1.506.718 <sup>2)</sup>	3.548.827	150.317	C2.625.906	—
3 „ '45	1.459.861 <sup>2)</sup>	3.587.433	150.245	C2.641.290	—
26 Nov. '45	1.450.557	3.579.734	150.054	C2.595.138	—
19 „ '45	1.405.748	3.631.388	150.027	C2.565.344	—
12 „ '45	1.375.206	3.645.426	149.897	C2.592.020	—
5 „ '45	1.351.016	3.651.661	149.859	C2.513.999	—
29 Oct. '45	1.311.581	3.687.796	149.775	C2.560.265	—
22 „ '45	1.297.569	3.698.327	149.764	C2.492.804	—
6 Mei '40	1.158.613	255.174	10.230	C. 22.962	—

<sup>1)</sup> De posten „Correspondenten in het buitenland” en „Buitenlandsche betaalmiddelen (excl. pasmunt)”, voorheen begrepen in de „Diverse rekeningen”, zijn van 5 Juli 1943 af opgenomen onder de buitenlandsche portefeuille, in onzen staat samengevat als „deviezen”.

<sup>2)</sup> waarvan nieuwe uitgifte f 1.111.303.

<sup>3)</sup> „ „ „ f 1.162.392.

NATIONALE BANK VAN BELGIË.  
(Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Totaal van den goudvoorraad <sup>1)</sup>	Buitenlandsche devisa	Papier op België	Voorschotten op overheidsfondsen	Deel- en pasmunt	Vorderingen op den Staat
6 Dec. 1945	31.603	3.863	738	168	286	42.021
29 Nov. 1945	31.166	4.816	757	338	288	44.686
22 " 1945	31.166	4.770	551	281	284	44.812
15 " 1945	31.166	5.180	280	225	260	47.922
7 " 1945	31.166	4.983	274	213	237	47.502
30 Oct. 1945	30.603	5.478	260	248	237	47.017
25 " 1945	30.604	5.305	254	197	237	46.342

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa <sup>1)</sup>	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi van de Schatkist	van anderen	Besluitwet van 6 Oct. '44 <sup>2)</sup>
6 Dec. 1945	653	144.285	68.232	2	4.396	56.027
29 Nov. 1945	653	147.647	66.761	6	3.231	62.029
22 " 1945	653	147.457	66.413	8	3.170	62.246
15 " 1945	653	149.624	66.874	3	4.554	62.577
7 " 1945	653	149.971	67.230	6	4.375	62.745
30 Oct. 1945	653	149.431	66.449	6	4.503	62.860
25 " 1945	653	148.522	65.924	4	4.061	62.921

<sup>1)</sup> Waarvan 10.493 miljoen frcs. onbeschikbaar goudsaldo na herwaardeering van den goudvoorraad. (Besluitwet no. 5 van 1-5-1944).

<sup>2)</sup> Waaronder begrepen de post „Emissiebank te Brussel”, ten bedrage van 64.597 miljoen frcs.

<sup>3)</sup> Deze post omvat: oude biljetten en rekeningen-courant op de Bank, overgeboekt en over te boeken op tijdelijk onbeschikbare of geblokkeerde rekeningen en niet aangegeven oude biljetten.

**PUBLICATIES VAN HET N.E.I.**

*Pels, Dr. P. S.*, Een economisch-statistisch onderzoek naar de chemische industrie in Nederland. (f 3,65, ledenprijs f 2,75).

*Djojohadikoesoemo, R. M. Dr. Soemitro*, Het volkscredietwezen in de depressie. (f 5,50, ledenprijs f 4,10).

# Welvaart

met Kapitalisme en Communisme

Gedachten over vragen van den dag

door C. POT te Slikkerveer

Prijs f 1,—. Verkrijgbaar bij den boekhandel en bij den schrijver. Giro 32344.



## SCHRIFTELIJKE CURSUS VOOR MODERNE BEDRIJFSADMINISTRATIE

Leidt op voor het examen moderne bedrijfsadministratie — Behandelt o.a. administratieve organisatie, de rekeningstelsels, voor- en nacalculatie, standaardkosten en budgetteering, loonstelsels en loonadministratie, bedrijfsstatistiek, toepassingen in verschillende bedrijven — Biedt uitstekend verzorgde lessen en beschrijvingen, uitvoerige en gedegen correctie van de uitgewerkte vraagstukken, alle gewenste voorlichting op studiegebied — Beschikt over talrijke medewerkers uit de praktijk van het bedrijfsleven — Verzorgt behalve den hoofdcursus ook voorbereidende, aanvullende en repetitiecursussen.

Prospectus op aanvraag

SECRETARIAAT BEURSGEBOUW  
KAMER 321 — ROTTERDAM

## Vacatures

### N.V. Philips' Gloeilampenfabrieken

zoekt voor haar financiële afdeling een begaafd

### jong medewerker

met hoogeschool- of universitaire opleiding, volkomen bekend — theoretisch en praktisch — met de behandeling van internationale financiële problemen. Zonder prima antecedenten onnoodig te solliciteeren.

Brieven, met curriculum vitae en foto, aan Afdeling Personeelzaken, Willemstraat 65, Eindhoven, onder letters F. A.

Industriele onderneming met vele vertakkingen in het buitenland zoekt een

### INGENIEUR

(bij voorkeur diploma Delft) van middelbaren leeftijd, met groote ervaring op het gebied van moderne bedrijfsorganisatie, planning, routing, vereenvoudiging van werkmethoden enz., voor een vooraanstaande positie bij haar Efficiency-afdeling. Aantrekkelijke voorwaarden voor ervaren kracht. Brieven onder no. 316 bureau van dit blad, postbus 42, Schiedam.

NATIONALE WONINGRAAD, Alg. Bond van Woningbouwverenigingen, vraagt voor zoo spoedig mogelijke indiensttreding

### Secretaris

Sollicitanten, bij voorkeur Juristen, dienen ruime kennis en ervaring te hebben van sociale vraagstukken. Voorwaarden nader overeen te komen. Sollicitaties inzenden aan het Secretariaat Wouwermanstraat 27, Amsterdam.

### Maakt gebruik

van onze speciale rubriek „Vacatures” voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies.

## Beschikbare krachten

### Doctorandus Economie

41 jaar, ruim 10 jaren veelzijdige praktijk bij overheidsinstellingen, wenscht verandering van betrekking. Langdurige publicistische ervaring; goed onderlegd op gemeentelijk gebied; Voorkeur voor overheidsdienst. Brieven onder no. 313 bureau van dit blad, postbus 42, Schiedam.

### Psychologische oriëntering

voor zakenman en bedrijfs econoom vereischt vóór alles een beknopte en heldere behandeling van de problematiek, zoals alleen een psycholoog, die met de praktijk van het bedrijfsleven ten volle vertrouwd is, kan geven. Zulk een psycholoog is drs. J. Slikboer, wiens werk „Mensenkennis”, „Inleiding in de Algemene Psychologie”, zeer binnenkort verschijnt als eerste deel van de reeks „Toegepaste Psychologie”. Vraag even het prospectus van deze reeks bij den uitgever

H. A. M. Roelants - Schiedam - Tel. 69300

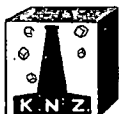
# Nederlandsch Indische Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

## Alle Bank- en Effectenzaken

# HAV BANK - SCHIEDAM

*Levensverzekering en Lijfrente*



N.V. KONINKLIJKE  
NEDERLANDSCHE  
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

Fabriek van:  
zoutzuur, (alle kwaliteiten)  
vloeibaar chloor  
chloorbleekloog  
natronloog, caustic soda.

*De Aanvullende Brandpolis*

van

*De „Assumij” van 1896 N.V.*

*'s-Gravenhage*

UW TOEKOMST IS VEILIG met een polis van de

ALGEMEENE FRIESCHE  
LEVENSVZERKERING MIJ.

of de

GROOT-NOORDHOLLANDSCHE  
VAN 1845

LEEUWARDEN (Burmaniahuis) AMSTERDAM (v. Brienenhuis)

GRAANFACTORY

EXPEDITIE

BEVRACHTING

OP- EN OVERSLAG

LADING-CONTROLE

BEMONSTERING

**Peterson**  
HAVENBEDRIJF  
ROTTERDAM  
TELEF. 72872  
POSTBUS 893

*„t Glas levert Pieterman”*

*ook voor technische doeleinden*

PATRIJSPOORTGLAZEN • TELEGRAAFPLATEN  
MANOMETERGLAZEN • PEILGLAZEN • OLIEGLAZEN  
REFLEXGLAZEN • WATERMETERGLAZEN ENZ.



*Glasindustrie*

**Pieterman**<sup>nv</sup>

WESTVEST 17 · SCHIEDAM · TELEFOON 69269

ADVIESBUREAU **SLUITER**

VOOR ADMINISTRATIE EN BEDRIJFSORGANISATIE

kan de rationalisatie en de me-  
chanisatie van de administratie van  
Uw bedrijf voorbereiden.

Singel 194 Amsterdam (C.) Tel. 45912

**KOFFIE**

# VAN NELLE

ROTTERDAM

**THEE**

# VAN DIJK & Co.

EENDRACHTSWEG 11 — ROTTERDAM

Makelaars en Commissionairs in Effecten

Effecten - Coupons - Vermogensbeheer

Telefoon 20845 — 21889 — 40631

Beurs Nis 6 — Telefoon 24178 — 24378

*Verzend Uw goederen per*

# VAN GEND & LOOS

*Snel, billijk en betrouwbaar*

*Talens*  
**carbon**  
GAAT VÉÉL  
LANGER MEE