

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

33E JAARGANG

WOENSDAG 28 APRIL 1948

No. 1616

COMMISSIE VAN REDACTIE:

*Ch. Glasz; H. W. Lambers; N. J. Polak; J. Tinbergen;
F. de Vries;
J. H. Lubbers (Redacteur-Secretaris).*

Assistent-Redacteur: A. de Wit.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

*J. E. Mertens; R. Miry; J. van Tichelen; R. Vandeputte;
F. Verschelen.*

*Gegevens over adressen, abonnementen enz. op de laatste
bladzijde van dit nummer.*

INHOUD: Blz.

De artikelen van deze week	323
Sommaire, summaries	323
Reorganisatie der Sociale Verzekering door <i>Mr Dr A. A. van Rhijn</i>	324
De motorisering in Nederland door <i>S. Blokland</i>	327
Het einde van de goudvaluta in Zweden door <i>Dr M. Vajda</i>	330
Synthetische en natuurlijke vitaminen (III) door <i>Dr Ir P. Maltha</i>	331
Aantekeningen:	
Een Scandinavische tolunie?	334
Japan na de capitulatio	335
Internationale notities:	
Goudhandel te Macao	335
De inkomensverdeling in Zweden	336
Geld- en kapitaalmarkt	336
Statistieken:	
Bankstaten	336
Verkeer en vervoer in Nederland	338
Overzicht der laatste vier verkorte balanssen van De Neder- landsche Bank	339

DEZER DAGEN

gaat het Europese constructie- en montagewerk monter voort. Dat niet alleen op papier; men is al in het commissoriale stadium. Het model, genaamd Westelijke Unie, kon zelfs reeds in beweging worden gezet. Het kernlichaam

is één raad, waarin de bouwheren — volgens sommigen de aannemers — elkaar wekelijks zullen ontmoeten. Een Nederlander, Mr E. Star Busmann, is belast met het toezicht op de dagelijkse uitvoering.

Zoals steeds bij constructieve geesten, is de eerste taak, die men zich heeft gesteld, het omzetten; ditmaal van de vijfhoek in een zeshoek. Hiertoe heeft de Italiaanse verkiezingsuitslag het materiaal geleverd; zo overvloedig, dat „The Economist” van 24 April het mogelijk acht, dat sommige der Westelijke gebaren van de laatste tijd achterwege hadden kunnen blijven. Met of zonder deze praemisse, het eerste resultaat van de voorlopige consolidatie in Italië schijnt scheuring in het Volksfront. Het schijnt, dat de groep socialisten, die zich oorspronkelijk daarop had gericht, divergeert. Hetgeen die leden der Engelse Labourpartij, die, naar verluidt ten dele bij vergissing, op het laatste moment aan deze groep hun beste wensen zonden, alsnog onverwacht in het gelijk kan stellen.

De constructeurs wacht nog een andere opgave: om de zo gevormde vijf- of zeshoek een cirkel te brengen van collectieve verdediging. Daar een imaginaire lijn hier zeker geen zin heeft, ziet men om naar een hulpconstructie: een Amerikaanse militaire garantie. De vraag, of de nauwere samenhang al dan niet afhankelijk zal zijn van deze garantie, zal voor de geschiedschrijver waarschijnlijk erover beslissen, of hij de Westelijke Unie als bouwheer dan wel als aannemer mag betitelen.

Nederland heeft oog voor dit lijnenspel. Het kent echter de positie, waaraan het Mecanospel zo rijk was: wanneer het bouwsel interessant ging vorderen, was juist een essentieel wielte weg. Zo staan wij met Duitsland. De onderhandelingen over de inschakeling der havens vallen nog eens tegen, het contract over de groentenleveringen wacht nog op ondertekening, het contract over het gebruik van de Rijnvloot voldoet volgens insiders niet aan de gulden snede. Het zijn details, doch die vormen tezamen een werkplan.

Oog voor details, een Nederlandse eigenschap, die wat onprettig werd gedemonstreerd, toen een zo groot aantal leden der Tweede Kamer met individuele, groeps- en internationale nevenzaken-bezet bleek, dat over een zaak van nationaal belang niet kon worden gestemd. Maar de bouwende geest blijft. Werd niet onlangs medegedeeld, dat bij een conferentie in Indonesië aan de deelnemers de blauwdruk van de nieuwe Verenigde Staten zal worden voorgelegd? Van organische groei gesproken.

Het is echter volgens de laatste gegevens mogelijk met mechanische middelen het hart te bewegen. Aldus het eerste schip met Marshallgoederen, dat de Waterweg opvoer; zo de eerste elektrische locomotief, die in Nederland gereed kwam; zo de R.A.I. te Amsterdam, waar een ruime mogelijkheid zal bestaan tot keurend bezichtigen. Drie doorsneden van welvaartsverwezenlijking: de grondstoffen, de kapitaalgoederen en de; nog te verwerven, vrije voorziening met consumptiegoederen.



HAV BANK - SCHIEDAM
PERSONEEL-VERZEKERING



Behandeling van alle
 bankzaken

* *

Bezorging van alle
 assurantien.

R. MEES & ZONEN

BANKIERS EN ASSURANTIE-MAKELAARS

AMSTERDAM · ROTTERDAM · 'S-GRAVENHAGE
 DELFT · SCHIEDAM · VLAARDINGEN



GEMEENSCHAPPELIJK INSTITUUT v. TOEGEPASTE PSYCHOLOGIE

met medewerking der R.K. Universiteit en de Kath. Econ. Hogeschool
 Nijmegen, Berg en Dalscheweg 97. - Heerlen, Stationsstraat 59
 Tilburg, Wilhelminapark 25 - Eindhoven, Dommelhoefstraat 8

Arbeidsanalyse - Personeelsselectie



**N.V. KONINKLIJKE
 NEDERLANDSCHE
 ZOUTINDUSTRIE**

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

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

Annonces, waarvan de tekst 's Maandags in ons bezit is, kunnen, plaatsruimte voorbehouden, in het nummer van dezelfde week worden opgenomen.

N.V. BRONSWERK

AMERSFOORT

AMSTERDAM ROTTERDAM

Afd. **Pijpleidingen**

V/H BECHT & DYSERINCK

Afd. **Warmtetechniek**

V/H HUYGEN & WESSEL

Afd. **Luchttechniek**

V/H BECHT & DYSERINCK!

Afd. **Koeltechniek**

V/H HUYGEN & WESSEL

Afd. **Electrotechniek**

V/H HUYGEN & WESSEL

Land- en Scheepsinstallaties



Verantwoorde Beleggingspolitiek

Beleggingsvoorlichting aan Ondernemingen
 en Pensioenfondsen

N.V. HOLLANDSCHE BELEGGING EN BEHEER MIJ.
 KEIZERSGRACHT 706 · AMSTERDAM-C.
 TEL. 35173-35634-33454-36592

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 — bijvende sociale voldoening
 Vraagt U eens welgedocumenteerd advies aan ons
 BUREAU VOOR COLLECTIEVE CONTRACTEN

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK.

Mr Dr A. A. van Rhijn, *Reorganisatie der Sociale Verzekering.*

Het rapport van de zgn. Gemengde Commissie ter herziening der Sociale Verzekering, thans uitgebracht en door de Minister van Sociale Zaken ter discussie gesteld, stelt voor, de verzekering in beginsel uit te breiden tot de *zelfstandigen* (wier aantal, tegenover ca 2 miljoen arbeiders in loondienst, ca 600.000 bedraagt). T.a.v. de *omvang* der verschillende voorzieningen zijn verbeteringen voorgesteld. Voor de uitvoering der sociale verzekering doet de Commissie een voorstel tot unificatie: uitvoering door *bedrijfsverenigingen*, aan welke de *bestuursarbeid* zal worden toevertrouwd; de *administratieve arbeid* (berekening en inning der premies e.d.) wordt toevertrouwd aan een Centraal Administratiekantoor. Boven de bedrijfsverenigingen komt de Centrale Sociale Verzekeringsraad, waarin het bedrijfsleven de meerderheid heeft.

S. Blokland, *De motorisering in Nederland.*

Het totale aantal motorrijtuigen in Nederland, dat in Augustus 1939 ruim 229.000 bedroeg, belooft thans naar schatting ca 223.000 stuks. Het aantal *motorrijwielen* heeft het vooroorlogse peil overschreden. Het aantal *personenauto's* bedraagt ca 75 pCt van het vooroorlogse; ca 40 pCt ervan bestaat uit nieuwe eenheden. Opmerking verdient, dat de *personenauto's* thans veel intensiever worden gebruikt dan vóór de oorlog. Het aantal *vrachtmotorrijtuigen* vertoont tegenover 1939 een toeneming van ca 20 pCt; de groei van het laadvermogen was aanzienlijk sterker. In het algemeen is zorgvuldige keuze van het vervoermaterieel thans gewenst, teneinde optimale benutting te bevorderen. Tot deze juiste keuze kan de R.A.I.-tentoonstelling belangrijk bijdragen.

Dr M. Vajda, *Het einde van de goudvaluta in Zweden.*

De Zweedse Bankwet van 1897 bindt de maximaal toegestane bankbiljettenuitgifte aan de omvang van de goudvoorraad. In December 1939 werd de Zweedse Regering gemachtigd de besluiten te nemen, waartoe de toestand aanleiding gaf, zelfs indien de betreffende maatregelen tegen de bepalingen van de Bankwet mochten indruisen. Deze machtiging werd telkens met een jaar verlengd. Per 1 Juni a.s. komt zij echter te vervallen. Gevolmachtigden van de Rijksbank hebben thans voorstellen ingediend, volgens welke het maximumbedrag der bankbiljetten geheel van de omvang van de goudvoorraad zal worden losgemaakt. De onmiddellijke praktische betekenis van de afschaffing der laatste overblijfselen van de goudvaluta mag niet zeer hoog worden aangeslagen, daar de goudreserve als regulerende factor toch reeds grotendeels was uitgeschakeld.

Dr Ir P. Maltha, *Synthetische en natuurlijke vitaminen (III)*

De behandeling van de verschillende vitaminen wordt in dit artikel met die van vitamine D afgesloten. In het algemeen valt te concluderen, dat op het gebied der vitaminebereiding het natuurproduct allengs door het synthetische wordt verdrongen. Gedurende de laatste 10 jaren zijn de prijzen der synthetische vitaminen voortdurend gedaald; dit vloeit voort uit aanzienlijke verbeteringen in het fabricageproces en vergroting der productie. In 1946 vertegenwoordigde de totale verkoop van zuivere vitaminen in de Verenigde Staten een waarde van \$ 53,5 miljoen; de totale opbrengst der hieruit vervaardigde vitaminepreparaten bedroeg zeker het dubbele tot het driedubbele van dit bedrag. Slechts t.a.v. vitamine D vindt in Nederland productie op fabriekmatige schaal plaats; de synthetische bereiding van vitamine A is hier juist aangevat. Het is te betreuren, dat Nederland voor een belangrijk deel van zijn vitaminebehoefte van het buitenland afhankelijk is.

SOMMAIRE.

Dr A. A. van Rhijn, *La réorganisation de l'assurance sociale aux Pays-Bas.*

La commission néerlandaise chargée de la révision de l'assurance sociale a publié récemment les résultats de son enquête. Le rapport de la commission propose d'englober les petits entrepreneurs et employeurs dans un système plus étendu d'assurance sociale. Il contient également des propositions visant à donner plus de cohésion au système néerlandais de l'assurance sociale qui est actuellement plutôt coûteux et trop disparate.

S. Blokland, *Le transport par route aux Pays-Bas.*

En avril 1948 le nombre total des véhicules automobiles se chiffrait à environ 223.000, tandis que le total en août 1939 s'élevait à 229.000. Le nombre de motocyclettes et de camions dépasse les chiffres d'avant-guerre, alors que le total des voitures de luxe atteint à peu près 75 % du chiffre de 1939. Actuellement près de 40 % des voitures de luxe aux Pays-Bas sont neuves.

Dr M. Vajda, *La fin de l'étalon-or en Suède.*

On a proposé officiellement en Suède d'abandonner l'étalon-or. La banque centrale aura à maintenir une réserve minimum en or de 150 millions de couronnes. Cette proposition est à considérer comme étant la consécration d'une situation qui existait déjà en fait.

Dr P. Maltha, *Vitamines synthétiques et naturelles (III).*

Cet article clôture la série concernant les vitamines avec un aperçu sur l'importance économique de la vitamine D, la seule vitamine produite aux Pays-Bas en quantité considérable. Il est regrettable que les Pays-Bas dépendent si fortement d'importations pour couvrir les besoins en vitamines.

SUMMARIES.

Dr A. A. van Rhijn, *Reorganization of social insurance in Holland.*

The Dutch Commission for revision of Social Insurance has recently published the result of its inquiries. The Commission's report proposes to extend the social insurance system to cover independent workers. It also contains proposals to streamline the Dutch system of social insurance which at present is rather expensive and decentralized.

S. Blokland, *Motor transport in the Netherlands.*

In April, 1948, the total number of motor vehicles in the Netherlands amounted to about 223,000; the figure for August, 1939, was 229,000. The number of motor cycles and trucks surpasses prewar figures, while the number of passenger cars amounts to about 75 percent of the 1939 figure. At present about 40 percent of Holland's passenger cars are new.

Dr M. Vajda, *The end of Sweden's gold currency.*

In Sweden it has been officially proposed to loosen the tie between the amount of gold at the Central Bank and the amount of money in circulation. The Central Bank will have to maintain a minimum gold reserve of 150 millions of kronor. This step is to be seen as an affirmation of a situation already existing in fact.

Dr P. Maltha, *Synthetic and natural vitamins (III).*

This article concludes the series on the subject of vitamins with a survey of the economic significance of vitamin D, the only vitamin which is produced in the Netherlands in considerable quantities. It is to be regretted that the Netherlands are so heavily dependent on imports with regard to their supply of vitamins.

REORGANISATIE DER SOCIALE VERZEKERING.

Na de oorlog heeft de Minister van Sociale Zaken een kleine ambtelijke Commissie ingesteld, die een reorganisatie der sociale verzekering moest voorbereiden op de grondslag van de zgn. Londense rapporten inzake sociale zekerheid. Nadat de Commissie tot bepaalde voorlopige conclusies was gekomen, bleek de wenselijkheid daarover van gedachten te wisselen met vertegenwoordigers van de Stichting van de Arbeid. Daardoor is tot stand gekomen de zgn. Gemengde Commissie tot herziening der Sociale Verzekering, welke was samengesteld uit de genoemde kleine ambtelijke Commissie en vertegenwoordigers van de Stichting van de Arbeid. Het rapport van deze Gemengde Commissie is thans uitgebracht en door de Minister van Sociale Zaken ter discussie gesteld. Het is mijn bedoeling op de belangrijkste punten van dit rapport de aandacht te vestigen.

De kring der verzekerden.

Onze verplichte sociale verzekering omvat op dit ogenblik alleen de loonarbeiders. De Commissie stelt voor om de verzekering in beginsel ook uit te breiden tot de *zelfstandigen*. Er zijn tal van zelfstandigen, wier economische positie van die aard is, dat zij aan de sociale verzekering niet minder behoefte hebben dan de loonarbeiders. Bovendien is het gewenst, dat dezulken zelf door het betalen der premie tijdig voorzorgsmaatregelen nemen, daar zij anders bij de evenementen, waarin de sociale verzekering wil voorzien, op de hulp van de Staat gaan rekenen. Intussen omvat de groep der zelfstandigen zeer verschillende categorieën. Daarom werd het minder gewenst geacht om reeds aanstonds alle takken der sociale verzekering op de zelfstandigen van toepassing te verklaren. Het is van groot belang, dat de zelfstandigen o.a. in de ouderdomsverzekering direct worden betrokken. Maar voor de directe toepassing bijv. der ziekteverzekering bestaat niet voldoende grond. In de kringen der belanghebbenden leeft de wens naar een dergelijke verzekering niet sterk. Bovendien wordt bij een arbeidsongeschiktheid van een niet te lange duur in bepaalde gevallen het inkomen niet gemist. Wanneer bijv. een winkelier ziek is, wordt de zaak niet gesloten, maar gaande gehouden door zijn vrouw, één van zijn kinderen of een bediende, met het gevolg, dat aan het einde van de week geen inkomen wordt gederfd. In een dergelijk geval mag uiteraard niet ook nog een ziektegeld worden uitgekeerd. Voorts heeft een beduidend aantal zelfstandigen zich reeds tegen ziekte verzekerd bij een particuliere verzekeringmaatschappij, zodat zij reeds zijn geholpen. Hoewel de Commissie op deze gronden voorstelt de zelfstandigen aanvankelijk buiten de ziekteverzekering te houden, wordt wel aanbevolen bij algemene maatregel van bestuur de mogelijkheid te openen hen daarin te betrekken. Naar ruwe schatting zijn ruim 2 miljoen arbeiders in loondienst werkzaam, terwijl het aantal zelfstandigen naar ruwe schatting 600.000 bedraagt. Wel een bewijs, dat de groep van voldoende omvang is om haar belang bij een sociale verzekering behoorlijk te bezien.

Wanneer een sociale verzekering zowel de loonarbeiders als de zelfstandigen omvat, dan is nog een afzonderlijke vraag, of allen daarin moeten worden betrokken dan wel of een *loon- en inkomensgrens* moet worden vastgesteld, waarboven men buiten de verzekering valt. Het trekken van een loon- en inkomensgrens heeft altijd iets willekeurigs, terwijl het administratief ook eenvoudiger schijnt geen bepaalde groep van de verzekering uit te zonderen. Anderzijds dwingt men op deze wijze personen zich te verzekeren, die daaraan op grond van hun welstand geen behoefte hebben. Deze overweging heeft er toe geleid om wel een loon- en inkomensgrens te stellen, maar één die vrij hoog ligt, nl. f 6.000. Op deze wijze werd ook aange-

sloten bij de loongrens, die in het ontwerp Werkloosheids-wet is opgenomen. Op dit ogenblik kennen de ongevallenzekerings- en de kinderbijslagverzekering geen loongrens. Dit was voor de kleinst mogelijke meerderheid der Commissie aanleiding ook thans hier geen loon- en inkomensgrens te stellen. Naar mijn mening ten onrechte, omdat het streven naar unificatie en vereenvoudiging wordt geschaad, indien men op deze wijze in de kring der verzekerden allerlei verschillen aanbrengt.

Was tot nu toe sprake van een loon- en inkomensgrens naar *boven*, de vraag rijst, of ook naar *beneden* een grens moet worden gesteld. Erkend wordt uiteraard, dat juist zij, die een zeer laag inkomen hebben, aan de verzekering bijzondere behoefte hebben. Maar de vrees is niet denkbeeldig, dat vooral zelfstandigen met een laag inkomen dikwijls in gebreke zullen blijven de premie te betalen, waardoor de administratieve onkosten sterk worden opgevoerd. Vandaar dat de Commissie voorstelt de mogelijkheid te openen tot ontheffing of vermindering van de premie voor die zelfstandigen, die niet in staat zijn de premie op te brengen. Natuurlijk kan het niet de bedoeling zijn deze categorie aan haar lot over te laten. Maar de normale procedure der sociale verzekering brengt hier geen uitkomst.

Omvang der voorzieningen.

Voor de Commissie stond vast, dat verschillende voorzieningen verbetering behoeften. De vraag was slechts, hoever men daar bij zou kunnen gaan. Hetgeen de Commissie thans voorstelt, acht zij bereikbaar. Toch wordt terecht aanbevolen vóór de invoering een nauwkeurige kostenberekening van een en ander te laten maken en op dat ogenblik te bezien, hoe de economische perspectieven des lands dan precies zijn.

a. *Ziekteverzekering.*

De termijn, gedurende welke ziekgeld werd uitgekeerd, bedroeg aanvankelijk ten hoogste 26 weken. Het vorige jaar is deze periode door een wetswijziging verlengd tot één jaar. Thans wordt voorgesteld een nieuwe verlenging tot twee jaar. Het aantal gevallen, waarin personen langer dan een jaar ziek zijn, is relatief zeer gering, zodat de kosten van deze verandering niet zeer hoog zijn. Bovendien gaat het juist bij dergelijke langdurige ziekten om schrijnende gevallen, welke een voorziening zeer nodig maken.

b. *Invalideitsverzekering.*

Na de ziekteverzekering noem ik de invalideitsverzekering, omdat de Commissie tussen beide een nauwe band legt. Er wordt nl. voorgesteld om de invalideitsverzekering gedurende de eerste twee jaren geheel te laten opgaan in de ziekteverzekering. Een invalide ontvangt dus de eerste twee jaren 80 pCt van zijn loon. Waar juist de invalideitsuitkering op dit ogenblik bijzonder laag is, betekent dit een belangrijke verbetering. Intussen moest rekening worden gehouden met het feit, dat een uitkering bij blijvende invaliditeit hoge kosten vraagt. Vandaar dat de uitkering het derde jaar is gesteld op 70 pCt van het loon, het vierde jaar op 60 pCt, het vijfde en volgende jaren op 50 pCt, totdat op 65-jarige leeftijd het ouderdomspensioen ingaat.

c. *Ongevallenverzekering.*

Bij een herziening der sociale verzekering rijst ook de vraag, of het wel nodig is een onderscheid te blijven maken tussen arbeidsongeschiktheid wegens ziekte en invaliditeit enerzijds en die wegens ongeval anderzijds. Wanneer men de uitkeringen gelijk maakt, zou een afschaffing der ongevallenverzekering mogelijk zijn en bovendien een administratieve vereenvoudiging worden bereikt. Toch is de Commissie daartoe niet overgegaan. Beslissend waren historische en praktische gronden. De ongevallenverzeke-

ring is de oudste tak van onze sociale verzekering, welke algemeen grote waardering heeft gevonden. Het zou door de belanghebbenden moeilijk worden begrepen, wanneer de ongevallenverzekering als afzonderlijke tak van verzekering zou verdwijnen. In het buitenland is zij ook overal afzonderlijk gehandhaafd. Bovendien zijn de uitkeringen der ongevallenverzekering altijd relatief hoog geweest, omdat de arbeidsongeschiktheid ontstond tengevolge van arbeid in het bedrijf. Het gevaar is niet denkbeeldig, dat bij het opgaan der ongevallenverzekering in een ziekte- en invaliditeitsverzekering of wel de uitkering bij invaliditeit te hoog zou worden of wel de uitkering bij ongeval te laag. De Commissie stelt de uitkering bij een ongeval, welke bij algehele arbeidsongeschiktheid thans na 6 weken 70 pCt van het loon bedraagt, gedurende de eerste twee jaren op 80 pCt, d.i. hetzelfde percentage als bij ziekte en invaliditeit. Na deze twee jaren zal dan, evenals thans, 70 pCt worden vergoed.

d. Weduwen- en wezenverzekering.

Onze huidige sociale verzekering houdt met de *weduwen* al zeer weinig rekening. Behalve de uitkering krachtens de Ongevallenwet kent de Invaliditeitswet nog een voorziening voor weduwen, die 60 jaar oud of blijvend invalide zijn. Maar in het normale geval, dat een weduwe achterblijft, is niet voorzien. De Commissie stelt hier een belangrijke verandering voor. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds weduwen zonder kinderen, die nog geen 45 à 50 jaar zijn, en anderzijds weduwen, die kinderen hebben of wel geen kinderen hebben, maar de genoemde leeftijdsgrens reeds hebben overschreden. De eerste categorie is nog zeer wel in staat een plaats in het arbeidsproces te vinden. Vandaar dat haar geen weduwenrente wordt toegekend, maar slechts een tijdelijke uitkering bijv. van een half jaar, om zich nog de nodige scholing voor een bepaald beroep eigen te kunnen maken en zich overigens aan de nieuwe levensomstandigheden aan te passen. De weduwen, die de leeftijdsgrens van 45 à 50 jaar reeds overschreden hebben, kunnen niet gemakkelijk meer in het arbeidsproces een plaats vinden. Vandaar dat haar een weduwenrente wordt toegekend. Een dergelijke rente behoort ook te worden gegeven aan de jongere weduwen, die kinderen hebben te verzorgen en daardoor moeilijk uit werken kunnen gaan. De voorgestelde weduwenrente bedraagt in het algemeen 30 pCt van het loon van de overleden verzekerde.

Naast de weduwen is ook aan de *wezen* gedacht. Op dit ogenblik laat ook de regeling voor wezen veel te wensen over. Voorgesteld wordt om de wezenrente te koppelen aan de kinderbijslag. Bij overlijden van de verzekerde vader valt thans de normale kinderbijslag weg. Het bedrag van deze kinderbijslag zou voor wezen niet slechts moeten doorlopen, maar nog moeten worden verhoogd ter tegemoetkoming in de kosten, die een weduwe voor de opvoeding van haar kinderen heeft te maken.

e. Ouderdomsverzekering.

De ouderdomsverzekering is ongetwijfeld de moeilijkste en de kostbaarste, maar tevens ook de nuttigste tak der sociale verzekering. De Commissie onderscheidt hierbij de definitieve regeling, waarbij de uitkeringen geheel gebaseerd zullen zijn op de betaalde premie, en de overgangsregeling, geldende voor die periode, waarin nog geen of geen voldoende premien zijn betaald om een behoorlijke uitkering te waarborgen.

Eerst een enkele mededeling over de *definitieve* regeling. De Commissie heeft daarbij rekening gehouden met het toenemende aantal ondernemings- en bedrijfspensioenfondsen, waarvan zij de totstandkoming toejuicht. Vandaar dat zij voorstelt een bodempensioen in het leven te roepen, dat voor alle verzekerden zal gelden. Ondernemings- en bedrijfspensioenfondsen vervullen dan een nuttige functie door een aanvulling op dat bodempensioen te geven. De

Commissie onthoudt zich van het noemen van een bepaald bedrag, waarop het bodempensioen zou moeten worden gesteld. Zij zoekt kennelijk aansluiting bij de Noodwet Ouderdomsvoorziening en wil de hoogte van het bodempensioen richten naar de feitelijke gemiddelde uitkering krachtens die wet. Er is daarbij gedacht, niet aan een bepaald percentage van het verdiende loon of inkomen, maar aan een vast bedrag, uit vrees dat anders de kosten te veel zouden stijgen. Voorzover de verzekering korter dan normaal heeft geduurd of voorzover niet regelmatig premie is betaald, wordt een evenredige korting op het bodempensioen toegepast.

De *overgangs*regeling is uiteraard van meer directe betekenis dan de definitieve regeling. Hier moest de moeilijke vraag worden beantwoord, hoe de Noodwet Ouderdomsvoorziening in de nieuwe organisatie der ouderdomsverzekering zou moeten worden ingevoegd. De Noodwet geeft aan alle behoeftigen, vergeleken bij de uitkering krachtens de bestaande verzekering, een relatief hoge uitkering, nl. f 10 per week voor de ongehuwden en f 18 voor de gehuwden, in de eerste gemeenteklasse. Van hen, die nog eigen inkomsten hebben, wordt de helft daarvan bij het vaststellen der uitkering gekort. Voor het toepassen van deze aftrek zijn belangrijke argumenten aan te voeren. De bedoeling der Noodwet is immers niet anders dan een noodzakelijk levensminimum te waarborgen. Door in het geheel geen rekening te houden met eigen inkomsten zou in tal van gevallen een totaal inkomen worden bereikt, dat daar aanzienlijk boven uitgaat. Gegeven de moeilijke positie van de schatkist zou dit niet te verantwoorden zijn. Aan de andere kant zijn aan de toepassing van de aftrek ernstige bezwaren verbonden. De aftrek vraagt in ieder individueel geval een administratief onderzoek, dat allerlei kosten meebrengt. Weinig scrupuleuze naturen hebben hier een ruime gelegenheid voor fraude. Maar het ernstigste bezwaar is wel, dat door iedere aftrek het zelf doen en de spaarzin worden geremd. Wanneer de werkgevers en arbeiders weten, dat van de uitkeringen krachtens ondernemings- en bedrijfspensioenfondsen de helft wordt gekort, dan zal de drang dergelijke fondsen in het leven te roepen ernstig worden geschaad. Op deze gronden verklaarde de Commissie zich een tegenstander van de toepassing der aftrek. Maar nu rees voor haar een andere moeilijkheid. Haar uitgangspunt is, dat voor de overgangsregeling het Rijk de kosten der „back-service” op zich moet nemen. Daarmede werd de Commissie voor dezelfde vraag gesteld als bij de Noodwet Ouderdomsvoorziening moest worden beantwoord: op welke wijze kan worden voorkomen, dat het Rijk gedurende de aflopende periode der „back-service” meer aan de uitkeringen ten koste legt dan noodzakelijk is. Waar de aftrek was verworpen, bleef slechts één mogelijkheid open, nl. om het uitkeringsbedrag lager te stellen. Het ouderdomspensioen bedraagt daarom voor degenen, ten behoeve van wie in het geheel geen of nagenoeg geen premien zijn betaald, 70 pCt van het maximum bodempensioen krachtens de definitieve regeling, en voor degenen, wier ouderdomspensioen slechts gedeeltelijk kan worden bekostigd uit de ten behoeve van de betrokkenen betaalde premien, een evenredig hoger bedrag. Het bezwaar van dit lagere pensioen is uiteraard, dat bij het ontbreken van eigen inkomsten meermalen een aanvullende hulp van armenzorg noodzakelijk kan zijn. Het is daarom te hopen, dat binnen niet te lange tijd de grondslagen, waarop onze Armenwet berust, zullen worden gemoderniseerd, waardoor tegen deze aanvullende hulp minder verzet zal rijzen. Het grote voordeel van het lager gestelde pensioen is, dat nu een krachtige prikkel werkzaam blijft voor zelf doen en spaarzin, waardoor de ondernemings- en bedrijfspensioenfondsen een grote vlucht kunnen nemen.

De uitvoeringsorganen.

De uitvoering der sociale verzekering is in ons land

onnodig kostbaar en versplinterd, doordat de verzekering zowel door bedrijfsorganen als door overheidsorganen wordt uitgevoerd. Reeds talloze jaren wordt getracht hierin verandering te brengen, maar nog steeds zonder resultaat. Misschien mag het feit, dat thans voor het eerst vertegenwoordigers van de Overheid en van het bedrijfsleven tot een gezamenlijke oplossing zijn gekomen, optimistischer stemmen omtrent de termijn, die nog moet verlopen alvorens de zo noodzakelijke unificatie kan worden tot stand gebracht. Het resultaat, waartoe de Commissie is gekomen, is er een van moeizaam overleg, waarbij wederzijds de oprechte wens voorzat elkaar te vinden. Dat dit mede bracht, dat hier en daar diep in het bestaande moest worden ingegrepen, spreekt wel vanzelf. De Commissie heeft daarbij de ervaring opgedaan, waarvan Mr M. W. F. Treub, reeds in 1906 vertelde, toen hij de reorganisatie der sociale verzekering vergeleek met het uitbreidingsplan ener stad: „Wie bij het ontwerpen daarvan elk bestaand gebouw, dat op zichzelf niet lelijk is, zou willen sparen, ook al is het in het plan een sta in de weg, zal het niet alleen niet tot een goed, maar zelfs niet tot een drage-lijk plan brengen”¹⁾.

De vraag, of bij de uitvoering der sociale verzekering aan een overheidsorgaan dan wel aan een bedrijfsorgaan de voorkeur moet worden gegeven, heeft de Commissie ten gunste van het bedrijfsorgaan beslist. De historische ontwikkeling wijst in die richting. Bovendien wordt de verzekering op deze wijze veel dichter bij de directe belanghebbenden gebracht. Voorts leert de ervaring, dat een uitvoering der verzekering door werkgevers en arbeiders bijdraagt tot een betere onderlinge sfeer en een ruimere samenwerking.

Wordt de bedrijfsvereniging als orgaan ter uitvoering der sociale verzekering ingeschakeld, dan moet daarbij niet worden gedacht aan bedrijfsverenigingen als thans bestaan, welke zich over allerlei bedrijfstakken uitstrekken. Bedoeld zijn dan vakbedrijfsverenigingen, met verplicht lidmaatschap, welke voor een bepaalde bedrijfstak of voor bepaalde verwante bedrijfstakken worden ingesteld. Daarnaast zal moeten worden opgericht één algemene bedrijfsvereniging, waarbij zijn aangesloten zij, die niet bij, een vakbedrijfsvereniging kunnen worden ondergebracht.

Wat is nu de taak der *bedrijfsverenigingen*? Om deze nader te omlijnen moet bij de uitvoering van de verzekering onderscheid worden gemaakt tussen de *bestuursarbeid* en de *administratieve* arbeid. De bestuursarbeid wordt aan de bedrijfsverenigingen toevertrouwd. Hieronder vallen beslissingen inzake het verstrekken van uitkeringen in concrete gevallen, het stellen van regelen inzake eventuele bovenwettelijke uitkeringsvoorwaarden e.d. Daarnaast staat de administratieve arbeid als het berekenen en innen der premies, het administratief beheer der fondsen e.d. Wanneer iedere bedrijfsvereniging er een eigen volledige administratie op na zou houden, dan zou van de nagestreefde unificatie en bezuiniging weinig terecht komen. Vandaar dat de administratie der bedrijfsverenigingen als regel wordt toevertrouwd aan een Centraal Administratiekantoor, dat in het land de nodige districts- en plaatselijke kantoren heeft. De leiders van deze kantoren worden benoemd door een hogere instantie, de straks nader te bespreken Centrale Sociale Verzekeringsraad. Vooral voor een behoorlijke uitvoering der ouderdomsverzekering is een centrale administratie noodzakelijk. Het aantal arbeiders, dat van bedrijfstak wisselt, loopt jaarlijks in de honderdduizenden. De overgang van de ene bedrijfsvereniging naar de andere biedt hier bijzondere moeilijkheden, omdat met een overgang ook de premiereserve moet worden meegenomen. Worden de arbeiders, die van bedrijfstak wisselen, niet administratief in een centraal punt opgevangen, dan is het gevaar niet gering, dat zij „zoek” zullen geraken. Intussen bestaat op de regel der

¹⁾ „Over Sociale Verzekering”, Amsterdam 1906, blz. 88.

centrale administratie de mogelijkheid van uitzonderingen. De Centrale Sociale Verzekeringsraad kan aan de bedrijfsvereniging toestaan de administratie van een of meer takken der verzekering zelf te voeren. Hierbij is vooral gedacht aan fondsen, die op een bepaald terrein der verzekering hun bestaansrecht hebben bewezen. Een dergelijk verzoek kan alleen worden afgewezen, indien tegen inwilliging daarvan technische bezwaren — financiële, organisatorische en administratieve daarbij inbegrepen — blijken te bestaan.

Boven de bedrijfsverenigingen staat de *Centrale Sociale Verzekeringsraad*. Hij bestaat voor $\frac{1}{3}$ uit werkgevers-, voor $\frac{1}{3}$ uit werknemers-, en voor $\frac{1}{3}$ uit overheidsvertegenwoordigers. Het bedrijfsleven heeft dus hier de meerderheid. De Raad is gedacht als toezichhoudend en coördinerend toporgaan met ruime bevoegdheden. Vooral voor de ouderdomsverzekering is dit orgaan van betekenis, in verband met de grote financiële verplichtingen, welke met die verzekering zijn gemoeid. Daarom draagt de Raad hier het risico der verzekering, beheert het Ouderdomsfonds en stelt onder goedkeuring van de Minister de premies vast. De bedrijfsvereniging neemt de beslissingen inzake de toekenning, herziening, intrekking en weigering van de rente en berekent de verschuldigde premie, een en ander binnen het kader van de door de Centrale Sociale Verzekeringsraad gegeven voorschriften. De Raad heeft o.a. ook nog een bijzondere taak bij de verzekeringen tegen (blijvende) invaliditeit en (langlopende) ongevallen, omdat hier het risico voor een bepaalde bedrijfsvereniging gemakkelijk te zwaar zou kunnen blijken.

Boven de Centrale Sociale Verzekeringsraad staat de *Minister*, die het recht heeft, besluiten van de Centrale Sociale Verzekeringsraad en van de bedrijfsverenigingen te vernietigen, belangrijke besluiten goed te keuren en de bevoegdheid ten aanzien van bepaalde punten aanwijzingen te geven.

Het ontwerp Werkloosheidswet bevat een organisatie tot uitvoering van de wachtgeld- en werkloosheidsverzekering, welke geheel past in het kader, dat boven werd geschetst. Daarmee wordt de mogelijkheid geopend om op het gehele terrein der sociale verzekering éénzelfde uitvoeringsorganisatie te verkrijgen. Vooralsnog ontbreekt hierbij alleen nog de Ziekenfondsverzekering, welke intussen haar bijzondere eisen stelt. Over de wijze, waarop deze in de toekomst zou moeten worden georganiseerd, bestaat tussen de betrokkenen nog geen overeenstemming.

Het opbrengen der middelen.

De Commissie acht het in beginsel gewenst, dat de premies voor de verzekering van de werknemers, door de werkgevers en de werknemers gezamenlijk worden opgebracht. De verzekering is zowel in het belang van de werkgevers als van de arbeiders, zodat het gerechtvaardigd is, dat beiden bijdragen. Bovendien zal het gevoel van verantwoordelijkheid van de werknemers voor een goede gang van zaken in de dagelijkse praktijk worden versterkt, indien zij delen in de kosten. De besturen der bedrijfsverenigingen zijn paritetisch samengesteld; gelijke rechten en gelijke plichten behoren hierbij elkaar.

Intussen moeten op dit beginsel enkele uitzonderingen worden gemaakt. Ik vermeldde reeds, dat de Commissie de kosten der „back-service” bij de ouderdomsverzekering niet door de werkgevers en arbeiders, maar door het Rijk wil laten dragen. Voorts zullen de kosten der kinderbijslagverzekering geheel door de werkgevers worden opgebracht, omdat het niet juist zou zijn, de daarin vervatte loonsverhoging ten dele weer ten laste der arbeiders te brengen. Tenslotte worden die onkosten, welke een gevolg zijn van een meer dan normaal risico bij de ongevallenverzekering, geheel ten laste der betrokken werkgevers gebracht.

Het laat zich aanzien, dat over het voorstel der Commissie om de premies door werkgevers en arbeiders gezamenlijk te laten opbrengen, van arbeiderszijde nog wel

het een en ander zal worden gezegd. Bij de beoordeling daarvan zal veel afhangen van de loon- en prijspolitiek, geldende op het ogenblik der invoering. Door de Commissie wordt hieraan nog eens uitdrukkelijk herinnerd.

Tenslotte nog twee mededelingen.

De eerste is deze, dat nog veel kan worden gedaan om de procedure tot inning der premies te vergemakkelijken. De klachten der werkgevers daaromtrent zijn niet zonder grond. Bovendien moet aansluiting worden gezocht bij de inning der loonbelasting. Enkele deskundigen van de Departementen van Sociale Zaken en Financiën werken daaromtrent nog voorstellen uit.

In de tweede plaats bevat het rapport der Commissie geen behandeling van het probleem kapitaaldeckings- of omslagstelsel. Verwezen wordt naar het rapport der Staatscommissie inzake de financiering van de invaliditeits- en ouderdomsverzekering, dat in 1940 is verschenen. Intussen hebben de Ministers van Sociale Zaken en Financiën opnieuw dit onderwerp aan een interne commissie in behandeling gegeven.

Zo wordt allerverge getracht onze sociale verzekering te verbeteren. Moge al deze arbeid meer resultaat hebben dan de vele vruchteloze pogingen, welke vroeger werden ondernomen.

's-Gravenhage.

Mr Dr A. A. VAN RHIJN.

DE MOTORISERING IN NEDERLAND.

De motorisering van het wegverkeer, die ongeveer vijftig jaar geleden begon, heeft grote wijzigingen veroorzaakt in het verkeerswezen. Vooral na de wereldoorlog van 1914—1918 is het tempo der motorisering aanmerkelijk versneld, waardoor nieuwe problemen zijn ontstaan en bestaande vraagstukken gecompliceerder zijn geworden, o.a. dat van de taakverdeling tussen de verkeersmiddelen. Tijdens de jongste wereldoorlog heeft het Nederlandse motorvoertuigenpark een belangrijke reductie ondergaan. In de jaren na de bevrijding is getracht tot een wederopbouw van het voertuigenbestand te komen. Het doel van dit artikel is, na te gaan hoever dit herstel thans gevorderd is en welke wijzigingen in de samenstelling van het motorrijtuigenpark zijn ontstaan. Tevens zal aandacht worden geschonken aan enkele daarmee nauw samenhangende kwesties.

De motorisering in Nederland en in de West-Europese landen vóór de oorlog.

De mate, waarin een land gebruik maakt van motorische vervoermiddelen, is minder gemakkelijk aan te geven dan bijv. die van het verbruik van voedings- of genotmiddelen. Het zou kunnen geschieden als een verhouding tussen de door deze verkeersmiddelen geleverde prestaties en het aantal inwoners. Aangezien statistische gegevens betreffende de verkeersprestaties slechts in zeer beperkte mate beschikbaar zijn, komt als kengetal voornamelijk in aanmerking het aantal motorvoertuigen per duizend

inwoners of het omgekeerde daarvan: het aantal inwoners per motorvoertuig. Gezien de variatie in soorten en capaciteiten der voertuigen worden bij de berekening van een dergelijk kengetal enkele belangrijke factoren verwaarloosd, o.a. de grootte der eenheden en de gebruiksintensiteit ervan. Doch men kan zich uit deze cijfers althans een ruwe indruk vormen van de mate van motorisering.

In tabel I hebben wij voor de West-Europese landen gegevens vermeld over de toestand omstreeks 1938. Onderscheid is gemaakt naar personenauto's en bedrijfsauto's. Deze benamingen dienen te worden verstaan in hun technische betekenis. Een taxi, hoewel bedrijfsmatig gebruikt, is dus onder de personenauto's begrepen: De groep der bedrijfsauto's is samengesteld uit autobussen, vrachtauto's en speciale voertuigen (kraanwagens, reinigungsauto's e.d. en in Nederland zelfs stoom- en motorwäsen).

Hieruit blijkt, dat ons land het geringste aantal personenauto's per 1.000 inwoners had van geheel West-Europa. De verschillen met Engeland en Frankrijk, waar in dit opzicht de motorisering ca 3,5 maal zo groot was, zijn wel zeer opvallend. Doch ook onze onmiddellijke buurlanden België en Duitsland beschikken naar verhouding van hun bevolking over ca 65 pCt meer personenauto's.

Voor de bedrijfsauto's liggen de cijfers enigszins anders. Zwitserland en Duitsland sloten hier de rij en het aantal eenheden per 1.000 inwoners was in Nederland ruim de helft van dat in Engeland en Frankrijk, voor welke landen, evenals bij de personenauto's, de cijfers ongeveer gelijk zijn. Toch lag ook op dit gebied onze aldus berekende „motoriseringsgraad” nog bijna 30 pCt beneden die in België en Luxemburg.

Verklaring van de verschillen is niet eenvoudig, daar talrijke factoren van belang kunnen zijn. Behalve aan de reeds aangeduide onnauwkeurigheden, die in het gebruik kengetal kunnen schuilen, kan worden gedacht, aan de geografische gesteldheid, de bevolkingsdichtheid, de levensstandaard, de beschikbaarheid van vervoergelegenheid per rail en te water en het gebruik van motorrijwielen. Voor bezit aan personenauto's kunnen verder de inkomensverdeling en de preferentieschalen der bevolking van betekenis zijn. In het ene land zal men eerder overgaan tot aanschaffing van een personenauto, terwijl men, in het andere meer geld aan wonen of opvoeding van kinderen ten koste zal leggen. Het gebruik van vrachtauto's kan verder afhankelijk zijn van de omvang der industrialisatie, hoewel een onderzoek naar de spreiding van het vrachtautopark in Nederland tot het resultaat leidde, dat het aantal vrachtauto's per 1.000 inwoners betrekkelijk weinig varieert met de grootte der gemeenten, zodat op het platteland per hoofd der bevolking ongeveer evenveel vrachtautocapaciteit aanwezig is als in de steden, waar de industrie en de handel in overwegende mate zijn gevestigd.

De in tabel I vermelde cijfers kunnen echter naar onze mening de conclusie wettigen, dat in vergelijking tot de andere landen in West-Europa vóór de oorlog de motorisering in Nederland betrekkelijk bescheiden was.

TABEL I.

Aantal motorvoertuigen omstreeks 1938.

Land	Personen- auto's × 1.000	Bedrijfs- auto's × 1.000	Totaal × 1.000	Aantal inwoners in mln.	Inwoners per		
					Personen- auto	Bedrijfs- auto	Motor- rijtuig
Nederland	96	56	152	8,6	90	153	57
Zwitserland	58	18	76	4,2	72	236	55
Duitsland	1.416	400	1.816	77,0	54	192	42
België	154	80	234	8,3	54	109	35
Noorwegen	54	35	90	2,9	54	82	32
Luxemburg	7	3	10	0,3	42	102	29
Zweden	157	63	219	6,3	40	101	29
Denemarken	111	43	154	3,8	34	87	24
Engeland	1.846	577	2.423	46,7	25	81	19
Frankrijk	1.745	506	2.251	42,-	24	83	18

Bron: Automobile Facts and Figures, 21st Edition 1939.

Vergelijking van het huidige met het vooroorlogse motorrijtuigpark.

De jaarlijkse „Statistiek der Motorrijtuigen” vermeldt een aantal waardevolle gegevens betreffende de omvang en de samenstelling van het motorrijtuigenpark. Gedetailleerde naoorlogse cijfers zijn gepubliceerd over de toestand op 1 Augustus 1946. Voor 1 Augustus 1947 konden reeds enkele totalen worden gegeven. Op grond van een aantal andere informaties kan een schatting worden gemaakt voor de situatie op dit ogenblik.

TABEL II.

Motorrijtuigenpark voor en na de oorlog.

Soort	Augustus 1939	Augustus 1946	Augustus 1947	April 1948
Motorrijwielen ..	65.804	60.211	72.338	75.000
Motordriewielers ..	5.269	3.424	3.553	3.600
Personenauto's ..	99.986	47.059	68.302	75.000
Autobussen ..	4.518	2.923	3.906	4.000
Overige op meer dan 3 wielen ..	54.092	44.940	61.969	65.600
waarvan				
Vrachtauto's ..	44.762	37.164	ca 52.000	55.000
Trekkers m. oplegger of aanh.wagen ..	3.484	2.246	ca 2.500	2.600
Andere ..	5.846	5.530	ca 7.500	8.000
Totaal ..	229.669	158.557	210.068	223.200

Voor de beoordeling van de huidige stand der motorisering is echter niet alleen het aantal eenheden interessant, doch ook de kwaliteit ervan. Het bouwjaar kan daarvoor een aanwijzing geven. Wij hebben nu een schatting gemaakt van de verdeling der soorten in drie groepen, nl. de eenheden, die vóór de oorlog zijn gefabriceerd, die welke van tijdens de oorlog dateren en de naoorlogse. Deze verdeling zal ongeveer de volgende zijn.

TABEL III.

Samenstelling van het huidige motorrijtuigenpark.

Soort	Vooroorlogs	Oorlogs	Naoorlogs
Motorrijwielen ..	55.000	13.500	6.500
Motordriewielers ..	3.400	—	200
Personenauto's ..	44.000	3.000	28.000
Autobussen ..	1.400	600	2.000
Vrachtauto's ..	22.500	17.000	15.500
Trekkers m. oplegger of aanh.wagen ..	1.500	700	400
Andere motorrijtuigen ..	4.000	1.000	3.000

Motorrijwielen.

Het aantal motorrijwielen heeft het vooroorlogse peil overschreden. De vorderingen tijdens de oorlog hebben het niet aanzienlijk verminderd. Aanvulling is geschied met motoren van de geallieerde legers en met een bescheiden import. Ook de kwaliteit van het vooroorlogse deel is nog tamelijk goed te noemen, aangezien zeer veel van deze vervoermiddelen, vooral in de lichtere klasse, in de onmiddellijk aan 1940 voorafgaande jaren op de weg zijn gekomen.

Van 1935 tot 1939 is het totaal van ca 42.000 tot ca 66.000 gestegen, terwijl eveneens op belangrijke schaal tot vervanging is overgegaan. Op 1 Augustus 1946 waren ca 43.000 stuks van de bouwjaren 1936 t/m 1940 aanwezig. Gedurende de oorlog zijn slechts weinig motorfietsen in gebruik geweest. Bedacht moet evenwel worden, dat na de bevrijding betrekkelijk veel motoren zijn overgegaan uit handen van degenen, die ze voornamelijk gebruikten voor genoegen of sport, in die van hen, die ten behoeve van hun werkzaamheden er een intensief gebruik van moesten maken. Tengevolge van het gebrek aan personenauto's heeft zich een verschuiving naar motorrijwielen voorgedaan.

Motordriewielers.

De motordriewielers waren zowel populair als handig,

betrekkelijk snel, goedkoop vervoermiddel voor licht bestelwerk. De motorbakfietsen werden door de Nederlandse rijwielindustrie geconstrueerd, de zwaardere types werden ingevoerd. Duitsland was hiervan een belangrijke leverancier evenals van de onderdelen, die de binnenlandse fabrieken gebruikten voor hun producten. De naoorlogse productie is zo gering geweest, dat aanvulling van het versletene niet mogelijk was. De vraag naar lichte bestelauto's is dientengevolge gestegen.

Personenauto's.

Het aantal personenauto's heeft ongeveer 75 pCt van het vooroorlogse peil bereikt. De import van nieuwe wagens is na Augustus 1946 op gang gekomen, zodat nu bijna 40 pCt van het totaal uit nieuwe eenheden bestaat. De bouwjaren 1941 t/m 1945 zijn niet sterk vertegenwoordigd. Deze groep omvat voornamelijk de bekende jeeps en een aantal lichte ex-legerwagentjes van Engelse makelij. De grote meerderheid wordt nog steeds gevormd door de vooroorlogse eenheden, die nu een zeer respectabele leeftijd hebben bereikt. Weliswaar is tijdens de oorlogsjaren een groot gedeelte niet in bedrijf geweest, zodat het gemiddelde aantal gebruiksjaren ervan minder is, doch het onderhoud heeft door gebrek aan onderdelen veel te wensen overgelaten en de intensiteit van het gebruik is de laatste jaren in vergelijking tot die voor de oorlog sterk gestegen. Het indexcijfer voor het personenautoverkeer volgens de geregelde verkeerswaarnemingen van de Rijkswaterstaat overtrof in 1947 dat van 1938—1939 met ca 15 pCt, zodat de aanwezige wagens meer dan 50 pCt intensiever dienst hebben gedaan dan in 1939.

Geleidelijke vervanging der oude personenauto's is noodzakelijk, zowel omdat de exploitatiekosten ervan zeer ongunstig zijn als om redenen van verkeersveiligheid. Reeds thans wordt voor personenauto's van de bouwjaren 1934 en eerder geen rijvergunning verleend dan nadat de bruikbaarheid ervan door een technische keuring is vastgesteld. Nog steeds is het park van personenauto's ver beneden het verzadigingsniveau van ca 110.000 stuks zoals dit door het Nederlandsch Economisch Instituut werd bepaald¹⁾. Gedurende een aantal jaren zal behalve in de behoefte aan vervanging in een belangrijke inhaalvraag moeten worden voorzien.

Autobussen.

Het tekort aan autobussen was na de bevrijding aanzienlijk. Tijdens de bezetting is een groot gedeelte der bussen verdwenen. De vraag naar vervoer per autobus daarentegen is om verschillende redenen, o.a. het tekortschieten der spoorwegen en de toeneming van het arbeidersvervoer, sterk gestegen. Door verhoging van de bezettingsgraad heeft de vervoerprestatie per bus de vooroorlogse aanzienlijk overtroffen en heeft het overgebleven busmaterieel een zeer grote vervoerprestatie kunnen leveren. Verder heeft men zich beholpen door vrachtautochassis, zowel afkomstig uit de legervoorraden als nieuw geïmporteerde, van een noodcarrosserie voor personenvervoer te voorzien, terwijl ook een beperkt aantal ex-legerbussen in bedrijf kon worden gesteld.

Doordat vroegtijdig bestellingen voor autobuschassis zijn geplaatst, is voorts in betrekkelijk snel tempo het aantal nieuwe bussen uitgebreid. Een knelpunt hierbij was de capaciteit der carrosseriebedrijven. De Nederlandse carrosserie-industrie was voor de oorlog in staat geheel aan de behoefte te voldoen. De gemiddelde levensduur van een moderne zware bus kan op ca 7 jaar worden gesteld, zodat de capaciteit van ca 750 bussen per jaar voldoende was om in de behoefte aan vervanging en een kleine uitbreiding van het wagenpark te voorzien. De plotselinge top kon echter niet door de bestaande carrosseriebedrijven worden opgevangen. Uitbreiding der capa-

¹⁾ De groei van het aantal personenauto's in Nederland (Economisch-Statistisch Kwartaalbericht 1947 Nr. 2).

citeit zou niet verantwoord zijn geweest met het oog op de straks te verwachten daling van de vraag. Een gelukkige omstandigheid was, dat de Nederlandse vliegtuigindustrie, die op haar eigen terrein weinig werk had, autobuscarrosserieën in serie kon bouwen, zodat voor deze moeilijkheden een bevredigende oplossing is gevonden.

Het vooroorlogse aantal bussen is nu weer zeer dicht benaderd, en indien alle nog lopende bestellingen zijn uitgevoerd, zal dit geheel het geval zijn. Te verwachten is, dat het aantal zitplaatsen dan belangrijk groter zal zijn dan in 1939. Het gemiddeld aantal plaatsen per bus is namelijk geleidelijk gestegen. In 1928 hadden de 3.159 bussen ca 63.000 zitplaatsen, gemiddeld dus 20, in 1938 was het aantal bussen 4.088, dat der zitplaatsen ca 106.000 of 26 per bus. Voor 1939 kan de totale capaciteit op ca 120.000 plaatsen worden gesteld. De 2.329 bussen, die op 1 Augustus 1947 werden geteld, hadden ca 66.500 plaatsen, dus reeds gemiddeld 28,5. Hierbij moet echter in aanmerking worden genomen, dat in het totaal zijn begrepen 364 zgn. bellenwagens en 306 vrachtautobussen, die kleiner zijn dan de normale bussen. De sedertdien ter beschikking gekomen voertuigen en die welke nog te verwachten zijn, hebben een belangrijk grotere capaciteit (ca 30 tot ca 50 plaatsen).

Sedert de oorlog is verder een tendens tot overschakeling van de rail naar de weg waar te nemen. Verschillende tramwegbedrijven zullen tot vervanging van trams door autobussen overgaan, hetgeen mogelijkerwijze een matige uitbreiding van het aantal noodzakelijk zal maken.

Vrachtmotorrijtuigen.

Hier is vergeleken met 1939 een toeneming met ongeveer 20 pCt te constateren. De groei in aantal en laadvermogen, die voor de oorlog was waar te nemen, heeft zich na 1945 voortgezet. Van 1 Augustus 1928 tot 1 Augustus 1938 steeg het aantal vrachtmotorrijtuigen van ca 28.700 tot ca 51.000, dus met gemiddeld ruim 2.000 stuks per jaar, zij het ook, dat door de invloed van de conjunctuur de stijgingen van jaar op jaar belangrijk van dit gemiddelde afweken. De toeneming van het laadvermogen is meer dan evenredig met het aantal geweest. Hoewel de motorrijtuigenstatistiek geen verdeling naar laadvermogen maakt, kan men zich daarvan wel een indruk vormen door vergelijking van de cijfers voor het eigen gewicht. Het totale eigen gewicht bedroeg in 1928 ca 50.000 ton, in 1938 daarentegen 110.000 ton. Het laadvermogen zal in die periode gestegen zijn van ca 70.000 ton tot ca 170.000 ton. Door verbetering der constructie is namelijk een gunstiger verhouding tussen nuttig laadvermogen en eigen gewicht ontstaan. Thans zal het totale laadvermogen, mede door het vermeerderd gebruik van aanhangwagens, de 200.000 ton overschrijden.

Dat het vrachtautopark zo betrekkelijk snel hersteld kon worden, was mogelijk door het op de weg brengen van een kolossaal aantal ex-legerwagens. In 1946 waren de overgebleven ca 25.000 vooroorlogse wagens reeds aangevuld met ca 11.000 legerwagens en thans zal dit aantal tot ca 17.000 zijn gestegen. Minder gemakkelijk was het de verloren gegane trekkers te vervangen. De geallieerde legers hebben dit in Nederland zeer populaire type weinig gebruikt, zodat slechts door verbouwing van vrachtauto's in de grote behoefte aan dit soort vervoermaterieel was te voorzien en het vooroorlogse peil nog niet is bereikt. De import van trekkerchassis is tot dusver zeer gering geweest.

Minder dan 30 pCt van het aantal vrachtmotorrijtuigen bestaat thans uit nieuwe eenheden. Ruim 40 pCt wordt gevormd door wagens, die van voor de oorlog dateren. Deze verkeren, door alle wederwaardigheden tijdens de bezettingsjaren en de moeilijkheid van behoorlijk onderhoud tengevolge van het gebrek aan onderdelen, over het algemeen in slechte toestand. De rest, dus ca 30 pCt, wordt gevormd door de legerauto's, die gemiddeld ook

reeds 4 à 5 jaar dienst hebben gedaan. De vervangingsbehoefte is daarom op dit gebied zeer aanzienlijk.

Andere motorrijtuigen.

Deze groep is een samenvatting van allerlei speciale voertuigen en van landbouwtractoren. De mechanisatie van de landbouw verklaart het betrekkelijk grote aantal nieuwe eenheden, die in deze groep worden gevonden.

Zorgvuldige keuze van het vervoermaterieel is thans gewenst.

De desolate toestand, waarin het motorvoertuigenpark na de bevrijding verkeerde, maakte het noodzakelijk alle middelen aan te grijpen om tot een snel herstel van het voor ons economisch leven onmisbare wegverkeerapparaat te komen. Daarom moest genoeg worden genomen met dat wat te verkrijgen was en zijn bewust een aantal nadelen daarvan op de koop toe genomen. Het moderne wegverkeermaterieel vooral op het gebied der bedrijfsauto's is zeer gedifferentieerd en meestal voor bepaalde doeleinden ontworpen. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat bijv. de legervrachtauto's voor normaal civiel gebruik minder geschikt zijn. Het verschil tussen een gewone personenauto en een jeep valt iedereen onmiddellijk op. Bij de vrachtauto's is dit minder in het oog lopend, doch de situatie daar is soortgelijk. Indien een vervoermiddel wordt gebruikt voor werk, waarvoor het niet speciaal geconstrueerd is, zijn onvermijdelijk de kosten hoger dan wanneer daarvoor het meest geschikte materieel wordt aangewend. De meeste legerwagens hebben bijv. een belangrijk hoger benzineverbruik dan de overeenkomstige civiele eenheden. Noodgedwongen moesten ook lichtere autobussen worden aangeschaft dan voor het zware werk in de lijndienst gewenst zou zijn geweest, hetgeen natuurlijk een ongunstige invloed op de levensduur heeft.

Gelukkig zijn thans de productiemogelijkheden in de motorrijtuigen-exporterende landen weer zo verbeterd, dat een ruimere keuze mogelijk is. Door het systeem van verlening van aankoopvergunningen, dat sedert kort wordt gevolgd, waarbij slechts de aard van het motorrijtuig met enkele algemene kenmerken is omschreven doch de gedagide de technische specificatie grotendeels zelf kan bepalen, zullen thans de vervoermiddelen zo goed mogelijk aan de individuele behoeften kunnen worden aangepast. Van hoeveel betekenis dit is, blijkt bijv. wel uit het feit, dat bij de proef, die met het stelsel werd genomen voor de aankoop van trekkers, van één merk 27 stuks werden ingevoerd, doch daarbij geen twee eenheden met dezelfde technische specificatie waren. De R.A.I.-tentoonstelling, die voor het eerst sedert de oorlog wordt gehouden en die de gebruiker de mogelijkheid biedt een overzicht te verkrijgen van wat op automobielgebied te koop is, zal er daarom belangrijk toe kunnen bijdragen, dat het juiste materieel wordt aangeschaft.

De wettelijke bepalingen ten aanzien van afmetingen en wioldrukken.

Bij de keuze moet evenwel rekening gehouden worden met de wettelijke bepalingen, die in ons land bestaan. Op dit gebied doen zich enkele moeilijkheden voor. Nederland heeft geen eigen zelfstandige automobielindustrie en is dus aangewezen op wat in het buitenland wordt geproduceerd.

De typen, die op de automobielmarkt te verkrijgen zijn, zijn voornamelijk aangepast aan datgene, wat in het producerende land wordt gevraagd. De eisen, die Nederland aan het vervoermaterieel stelt, kunnen dus niet te ver afwijken van de technische specificaties volgens welke het buitenland werkt, tenzij men bereid is belangrijke extra-kosten te betalen. Dit is voornamelijk van betekenis voor de voorschriften met betrekking tot de maximale breedte en de wioldrukken. De meeste West-Europese landen kennen thans een maximumbreedte van 2,50 m,

terwijl deze in Nederland voor A-wegen officieel 2,35 m en voor B-wegen 2,10 m is. De toegelaten wioldrukken van 3.600 kg op A-wegen en 2.400 kg op B-wegen veroorzaken, dat van bepaalde in het buitenland veel voorkomende typen niet het optimale gebruik kan worden gemaakt.

Een uniformering van de wettelijke voorschriften op dit gebied voor de West-Europese landen is daarom urgent. Dit laatste ook al omdat, wanneer West-Europa meer tot een economische eenheid zal worden, het internationale wegverkeer zich zal uitbreiden.

Motorisering en fiscale maatregelen.

Ook de belastingpolitiek heeft invloed op de keuze van het vervoermaterieel. Met name geldt dit voor de vraag, of de voorkeur moet worden gegeven aan een benzine- of een dieselmotor. De dieselmotor heeft een belangrijk gunstiger brandstofrendement, zodat uit deze overweging deze motor de voorkeur verdient. Bovendien is de Nederlandse industrie voor de oorlog in staat gebleken op dit gebied een product te fabriceren, dat de vergelijking met buitenlandse kan doorstaan.

Toch is het gebruik van dieselmaterieel voor de oorlog in ons land belangrijk minder geweest dan bijv. in Duitsland of Engeland. Naar onze mening moet dit voornamelijk worden verklaard uit het verschil in fiscale behandeling van deze motorrijtuigen.

Bij de huidige belastingdruk op dieselauto's in Nederland is aanschaffing voor de bedrijven eerst interessant, indien een zeer grote kilometerprestatie per jaar kan worden gemaakt. In het autobusvervoer is dit in vele gevallen mogelijk, doch de meeste vrachtauto's komen daar niet aan toe. Indien door een minder zware belasting op dieselauto's de aanschaffing van dieselvrachtauto's aantrekkelijker wordt, zou o.i. het verbruik van motorbrandstof, dat voor onze Regering een punt van ernstige bezorgdheid is, op de duur een niet onaanzienlijke vermindering kunnen ondergaan.

's-Gravenhage.

S. BLOKLAND.

HET EINDE VAN DE GOUDVALUTA IN ZWEDEN.

Gedurende enige decennia is het Zweedse muntstelsel op het goud gebaseerd geweest. Krachtens de wet van 1897 mocht de biljettencirculatie de goudvoorraad van de Zweedse Rijksbank met 100 pCt plus Kr. 125 miljoen overschrijden. Bij een goudvoorraad van bijv. Kr. 1.000 miljoen zou de biljettencirculatie op deze grondslag kr. 1.000 plus 1.000 plus 125 miljoen, dus Kr. 2.125 miljoen mogen uitmaken en de minimumdekking zou ca 47 pCt bedragen. Bij een goudvoorraad van Kr. 350 miljoen, zoals de tegenwoordige, zou de circulatie ca Kr. 825 miljoen mogen bedragen, dus minder dan een derde van de tegenwoordige.

Sinds geruime tijd bestaat er echter in Zweden noch de gouden standaard, noch de hierboven vermelde regeling betreffende de verhouding tussen de biljettencirculatie en de goudvoorraad. Op 27 September 1931 immers heeft Zweden als één der eerste Europese landen het Britse voorbeeld betreffende het loslaten van de gouden standaard gevolgd. Later werd het maximumpeil van de biljettencirculatie verhoogd tot het dubbele van de goudvoorraad plus Kr. 350 miljoen. Terwijl dit nog geen essentiële wijziging van de regeling der gouddekking betekende, werd enige maanden na het uitbreken van de tweede wereldoorlog, nl. op 22 December 1939, de Regering gemachtigd in geval van oorlog of oorlogsgevaar of onder andere buitengewone omstandigheden, voortspruitende uit de oorlog, de besluiten te nemen; waartoe de toestand aanleiding gaf, zelfs indien de betreffende maatregelen tegen de bepalingen van de bankwet mochten indruisen. Deze machtiging, waarvan de geldigheidsduur telkens

met een jaar verlengd werd, kreeg vooral in het vorige jaar in verband met het wegsmelten van de grote goudreserve der Zweedse Rijksbank praktische betekenis. Het bedrag, waarmee de biljettencirculatie de goudvoorraad mag overtreffen, werd herhaaldelijk verhoogd; zodat het tenslotte op Kr. 2.500 miljoen werd gebracht. Het desbetreffende besluit werd geheel buiten de Rijksdag, om genomen. Dit gaf aanleiding tot critiek. Temeer was dit het geval, waar de Zweedse Rijksbank een Staatsbank is, welke onder de controle staat van de Rijksdag. Slechts één van haar directeuren wordt door de Koning benoemd, terwijl de overigen door de Rijksdag worden gekozen. De voornaamste richtlijnen van de monetaire politiek worden door de Rijksbankgevolmachtigden opgesteld en de uiteindelijke beslissing ligt bij de Rijksdag.

Waar de buitengewone volmachten der Regering betreffende de biljettencirculatie na Juni a.s. komen te vervallen, heeft vorenbedoeld Collegium van gevolmachtigden enige maanden geleden een commissie belast met de uitwerking van een voorlopige wettelijke regeling voor een overgangperiode. Op grond van het rapport van deze commissie, doch met enige wijzigingen hebben de Rijksbankgevolmachtigden hun voorstellen kort geleden ingediend. Volgens deze voorstellen zal het maximum bedrag der bankbiljetten geheel worden losgemaakt van de omvang van de goudvoorraad. Terwijl de speciale commissie had voorgesteld, de Rijksbank geheel te ontheffen van de verplichting om een goudvoorraad te bezitten, zal deze instelling krachtens het definitieve voorstel der gevolmachtigden voortaan over een minimum goudreserve ad Kr. 150 miljoen moeten beschikken. Tussen de goudvoorraad en de biljettencirculatie zal echter geen verband bestaan. Een overmatige uitbreiding van de biljettencirculatie trachtte men te voorkomen door het maximumbedrag daarvan te bepalen op Kr. 3.200 miljoen, welke grens onder buitengewone omstandigheden door middel van een besluit van de Rijksdag met op zijn hoogst Kr. 700 miljoen mag worden verhoogd.

De goudvoorraad zal dus niet langer de functie van een regulator van de chartale geldomloop en van het creditvolume kunnen vervullen. Het goud van de centrale bank zal veeleer het karakter hebben van een laatste reserve, beschikbaar voor betalingen aan het buitenland. Afgezien van het minimumbedrag van Kr. 150 miljoen zal de Rijksbank geheel vrij zijn om haar goud in deviezen om te zetten en zowel het goud als de deviezen te gebruiken ter overbrugging van tijdelijke tekorten op de betalingsbalans, zonder dat zulks voor het maximumbedrag der in omloop zijnde bankbiljetten enige consequentie met zich zou moeten brengen. Dekking van een deel der biljettencirculatie door goud is dus niet langer nodig en de scheidingslijn tussen goudvoorraad en supplementaire dekking — staatsleningen, enige andere obligaties, wissels, beleningen enz. — zal komen te vervallen. Hierdoor zal volgens de ontwerpers der voorstellen een grotere elasticiteit van het geldstelsel worden bereikt.

Zoals wij reeds aangeduid hebben, betekent dit niet, dat de Rijksbank bankbiljetten tot een onbeperkt bedrag zal mogen uitgeven. De hierboven reeds gememoreerde maximumgrens der biljettencirculatie zal na het buitenwerking treden van de thans nog geldende buitengewone bevoegdheden der Regering voorlopig voor een jaar van kracht zijn. De Rijksdag kan daarna de geldigheidsduur der voorgestelde provisionaire regeling met opnieuw een jaar verlengen.

Bij de bepaling van bedoelde maximumgrens werd er rekening mee gehouden, dat de Rijksbank krachtens de thans nog geldende regeling aan het einde van het afgelopen jaar het recht had biljetten tot een bedrag van Kr. 3.250 miljoen uit te geven. De werkelijke circulatie bedroeg toen evenwel rond Kr. 2.900 miljoen. Einde Februari jl. zou de maximumcirculatie als gevolg van een verdere daling van de goudvoorraad ca Kr. 3.200 miljoen

hebben kunnen uitmaken; de feitelijke circulatie bedroeg rond Kr. 2.700 miljoen. Sindsdien zijn zowel de goudvoorraad als de biljettencirculatie nog verder teruggelopen. Het voorgestelde maximum laat dus een ruime marge.

De onmiddellijke praktische betekenis van de afschaffing der laatste overblijfselen van de goudvaluta mag niet zeer hoog worden aangeslagen. Bij een stelsel, waarbij het ongedekte gedeelte der biljettencirculatie het veelvuldige van het voor 50 pCt door goud gedekte gedeelte uitmaakt en buitendien het „plafond” voortdurend verder kon worden verhoogd, is de goudreserve als regulerende factor reeds vrijwel geheel uitgeschakeld. Wanneer er geen goudvoorraad van enige betekenis aanwezig is, is er uiteraard ook geen op goud gebaseerde regeling van de geldomloop mogelijk. Men zou in verband hiermede de indruk kunnen krijgen, dat de nieuwe goudpolitiek slechts eigenlijk hierop neerkomt, dat Zweden van de nood een deugd maakt. Men dient echter te bedenken, dat het thans niet slechts om praktische maatregelen gaat, doch ook om een principiële regeling, al zal ook deze slechts voor een overgangperiode gelden.

Evenals in Engeland beschouwde men ook in Zweden de wijziging der goudpolitiek in 1931 als het belangrijkste middel tot bestrijding van de depressie. Sindsdien bestaat er in Zweden een zekere afkeer van elke binding t.o.v. een goudvaluta. Onder het vigerende stelsel der geleide economie is deze afkeer nog toegenomen. Het tempo van het losmaken van het geldstelsel van elke verbinding met het goud werd in de laatste tijd door het verloop van de monetaire toestand voorgeschreven. De goudvoorraad der Zweedse Rijksbank, welke tegen begin 1946 nog ruim 2 milliard kroon uitmaakte, beloopt nu nog slechts ca Kr. 350 millioën. Deze geweldige aderlating weerspiegelde het effect van het zeer ongunstige verloop der positie van de Zweedse betalingsbalans gedurende genoemde periode. Wij kunnen op de voornaamste oorzaken hiervan hier slechts zeer in het kort wijzen. De zeer gunstige conjunctuur, welke in Zweden in de laatste periode van de oorlog ontstond en zich daarna nog sterk accentueerde, was in hoofdzaak een binnenlandse conjunctuur, welke voornamelijk op industriële kapitaalsinvestaties (zomede op de woningbouw) steunde. De grote koopkracht der bevolking was op haar beurt een gevolg van een volle bedrijfsbezetting, gepaard gaande met stijgende lonen en inkomsten. Door een en ander werd de invoer sterk gestimuleerd, terwijl de export door een reeks factoren, w.o. het kolengebrek en de toenemende schaarste aan werkkrachten, werd beperkt. De zeer grote schenkingen en de creditverlening aan het buitenland op een schaal ver boven Zwedens capaciteit hebben de druk op de handels- en betalingsbalans verhoogd en het afvloeien van goud en deviezen bevorderd. Verergerd werd de toestand door en kapitaalvlucht, waartoe de aangekondigde belastingen, de vrees voor nog scherpere maatregelen en ook de devaluatievrees sedert de herwaardering van de Zweedse kroon aanleiding gaven. Evenals voor verscheidene andere Europese landen was tenslotte ook voor Zweden het bijzonder ongunstige verloop van zijn handelsbalans met het dollargebied en het ontbreken van een multilateraal betalingsverkeer een extra nadeel.

Nu het grootste deel van de goudvoorraad afgevoerd is, bestaat er op grond van de nieuwe provisorische regeling nog steeds de mogelijkheid, om ook het nog resterende gedeelte daarvan vrijwel geheel te liquideren. Bij een voorgeschreven minimumgoudvoorraad van ca Kr. 150 miljoen kan immers de Bank van haar huidige voorraad nog ca Kr. 200 miljoen verkopen, terwijl zelfs t.o.v. de daarna nog overblijvende Kr. 150 miljoen de mogelijkheid bestaat om deze te belenen.

Het losmaken van het geldstelsel van het goud werd hoofdzakelijk gemotiveerd door de wens om hierdoor in staat gesteld te worden tot het voeren van een onafhankelijke economische en sociale politiek. De vraag is echter,

of er na de liquidatie van het grootste deel der monetaire reserves nog sprake kan zijn van een bewegingsvrijheid op het gebied der conjunctuurpolitiek. Het voorbeeld van Zweden — en ook dat van andere landen — toont immers aan, dat men door het ontbreken van dergelijke reserves tot ingrijpende invoerbepalingen kan worden gedwongen, welke een verlaging van het levenspeil der bevolking met zich brengen, het inflatiegevaar verhogen en op de duur zelfs tot verminderde bedrijvigheid, resp. tot toenemende werkloosheid kunnen leiden.

De omvang van de goudvoorraad en het percentage der gouddekking zijn overigens niet de primaire factoren ten aanzien van de ontwikkeling der monetaire situatie. Juist het verloop van Zwedens monetaire situatie gedurende de laatste jaren heeft het duidelijk geïllustreerd, dat vooral de ontwikkeling van de betalingsbalans primair moet worden geacht. Op zichzelf zijn de vooruitzichten van Zweden op dit gebied in menig opzicht niet ongunstig. De wereldbehoefte aan Zweedse standaard-exportartikelen, zoals ertsen, houtwaren, machinerieën enz. is zeer groot. De bevordering van het multilaterale handels- en betalingsverkeer door het Europese Herstel Programma zal ook Zwedens positie ten goede komen. Een zwak punt blijft echter het relatief hoge loon- en kostenpeil, dat nog steeds een neiging tot een verdere stijging aanwijst. Het is de vraag, of Zweden dit probleem zal kunnen oplossen zonder zijn toevlucht te nemen tot bijv. een loon- en prijsstop.

Amsterdam.

Dr M. VAJDA.

SYNTHETISCHE EN NATUURLIJKE VITAMINEN (III).

Vitamine D.

Wie over vitamine D spreekt, denkt aan rachitis. Dat de Engelse ziekte veroorzaakt wordt bij gebrek aan een vitamine in de voeding en dus een echte avitaminose is, werd het eerst door Hopkins in 1906 voor waarschijnlijk geacht. Het duurde echter tot 1936 eer het gelukte uit levertraan, het reeds sinds vele jaren gebruikte geneesmiddel voor rachitis, de stof te isoleren, die in staat is het optreden van Engelse ziekte te voorkomen. Intussen had men waargenomen, dat bij bestraling van bepaalde voedingsmiddelen met ultraviolet licht het gehalte aan vitamine D van deze producten steeg. Bij nader onderzoek bleek, dat er in deze voedingsmiddelen een verbinding voorkwam — ergosterol —, welke bij bestraling een dusdanige verandering onderging, dat zij de eigenschappen van vitamine D verkreeg. Ergosterol is dus te beschouwen als provitamine D. Deze waarneming was geheel in overeenstemming met het feit, dat in de tropen praktisch geen rachitis voorkomt: blijkbaar bevinden zich in de huid van de mens eveneens provitaminen D, die, wanneer de huid maar voldoende aan zonlicht is blootgesteld, in vitamine D overgaan. Vandaar, dat men vitamine D ook wel het „Zonneschijn”-vitamine noemt en dat men, door bestraling van de huid met kunstmatig zonlicht (hoogtezon), in staat bleek rachitis te genezen.

Nadat gebleken was, dat door bestraling van ergosterol met ultraviolet licht stoffen konden worden verkregen, die een sterke vitamine D-werking bezitten, hebben verschillende onderzoekers getracht uit het bestralingsproduct het zuivere vitamine af te scheiden. De Nederlanders Reerink en van Wijk (van de N.V. Philips) waren de eersten, die in 1929—1931 een kristallijn vitamine D-preparaat verkregen. Dit preparaat bleek later nog niet geheel zuiver te zijn en het was Windaus, die enkele jaren nadien het kristallijne vitamine D zonder enig bijmengsel afscheidde en de structuurformule ervan opstelde. Men noemt dit product, dat dus verkregen wordt door bestraling van ergosterol, vitamine D₂ of calciferol.

Intussen nam men waar, dat het vitamine D, dat op deze wijze gewonnen was, niet geheel identiek was met het

vitamine uit de levertraan. Het bleek echter mogelijk door bestraling van een ander sterol, nl. het 7-dehydrocholesterol, een vitaminepreparaat te verkrijgen, dat wel identiek is met het natuurlijke vitamine. Dit vitamine noemt men thans vitamine D₃.

De situatie is dus thans de volgende.

In levertraan komt hoofdzakelijk vitamine D₃ voor. Dit vitamine kan synthetisch worden bereid door bestraling van 7-dehydrocholesterol. Daar echter ergosterol gemakkelijker te verkrijgen en goedkoper is dan 7-dehydrocholesterol, en het bij bestraling van ergosterol ontstane vitamine D₂ bij menselijke rachitis even werkzaam is als het natuurlijke vitamine, wordt meestal in de humane praktijk vitamine D₂ toegepast. Er is evenwel bij de kuikenrachitis een groot verschil in werking tussen vitamine D₂ en vitamine D₃, en wel werkt het laatste ongeveer 25 x krachtiger dan het eerste! In de veterinaire praktijk is men dus op levertraan of op bestraald 7-dehydrocholesterol aangewezen.

Ieder mens, die in de gematigde luchtstreken leeft, heeft tenminste gedurende zijn jeugd extra vitamine D nodig, vooral in de winter, wanneer er geen voldoende zonneshijn is. De normale voeding is doorgaans arm aan vitamine D; slechts boter, melk en eigeel bevatten enig vitamine, terwijl ook enkele vissoorten, zoals haring, als leverancier van vitamine D kunnen optreden. Levertraan is een betrekkelijk rijke bron aan vitamine D; het bevat nl. ca 100 I.E. per g (dagelijkse behoefte 400-800 I.E.). Dit gehalte geldt echter uitsluitend voor de gewone kabeljauwlevertraan. De heilbot- en de tonijnlevertraan bevatten veel méér vitamine D₃, dus juist zoals ten opzichte van vitamine A het geval is. Bij de heilbot bedraagt dit gehalte ca 1.200 I.E. per g, bij de tonijnlevertraan, naar gelang de soort, varieert het van 10.000 tot 40.000 I.E. per g. Ter vergelijking zij hier vermeld, dat de sterkte van zuiver vitamine D₂, resp. D₃, 40 miljoen I.E. per g bedraagt!

De synthetische bereiding van vitamine D-preparaten heeft een grote omvang aangenomen. Eigenlijk mag men hier niet geheel van een synthese spreken, aangezien het uitgangspunt ergosterol, resp. cholesterol, een natuurproduct is. Ergosterol is van plantaardige oorsprong en wordt hoofdzakelijk uit gist, bijv. biergist, waarin het in vrij aanzienlijke hoeveelheden voorkomt, gewonnen. Het wordt in benzolische oplossing door bestraling met ultraviolet licht in het vitamine D₂ omgezet. Hierbij ontstaan nevenproducten, waarvan sommige een schadelijke werking op de mens uitoefenen, zodat het bestralingsproduct zorgvuldig moet worden gereinigd. Het zuivere vitamine D₂ komt als zodanig in gekristalliseerde toestand in de handel, maar ook vaak in oplossing, bijv. in olie of propyleenglycol.

Het uitgangspunt voor de vitamine D₃-synthese is 7-dehydrocholesterol. Dit komt echter slechts weinig in de natuur voor. Daarom gaat men uit van cholesterol, dat men uit ruggemerg of wolvet isoleert (in tegenstelling met ergosterol is cholesterol van dierlijke oorsprong) en daarna chemisch in 7-dehydrocholesterol omzet. Deze verbinding wordt, op dezelfde wijze als dit bij ergosterol het geval is, door bestraling overgevoerd in vitamine D₃, dat, na een zuivering, in gekristalliseerde vorm kan worden verkregen.

De prijs van het kristallijne, „synthetische” vitamine D₂, het calciferol, is momenteel laag en bedraagt in de Ver. Staten niet meer dan \$ 2,75 per gram, d.i. per 40 miljoen eenheden! Het vitamine D₃, dat eveneens reeds op grote schaal bereid wordt, wordt aangeboden, al naar gelang de zuiverheid, tegen prijzen van \$ 20,80 tot \$ 26,40 per gram.

In ons land wordt vitamine D₂ en ook vitamine D₃ gefabriceerd, nl. door de fa Philips—van Houten, die zich reeds vroegtijdig met dit probleem heeft bezig gehouden. Op dit gebied is Nederland dan ook geheel onafhankelijk van het buitenland. Dit is belangrijk, omdat

onze jeugd dit vitamine nodig heeft, om niet aan rachitis te lijden. Gedeeltelijk zal zij dit kunnen putten uit levertraan, maar voor een ander deel is zij aangewezen op het gebruik van synthetische vitamine D₂-bevattende preparaten. Daarvan zijn er vele op de markt verkrijgbaar. Ook voor het gezond en krachtig houden van onze veestapel is een geregelde toediening van vitamine D zeer nuttig.

Calciferol wordt voorts veelvuldig toegepast voor de vitaminering van margarine. Deze toevoeging wordt door een aantal fabrikanten van margarine vrijwillig uitgevoerd en bedraagt meestal 1 I.E. per gram. Hoewel een dergelijke toevoeging ongetwijfeld nuttig is, is zij niet voldoende om de dagelijkse behoefte te dekken en blijft aanvulling op andere wijze noodzakelijk.

Behalve voor de rechtstreekse vervaardiging van zuiver vitamine D₂ wordt de bestraling met ultraviolet licht ook aangewend voor de verhoging van het vitaminegehalte van levensmiddelen. Men gaat daarbij uit van levensmiddelen, welke een zeker gehalte hebben aan ergosterol e.d., en zet dit provitamine in het eigenlijke vitamine om. Men heeft dit o.a. uitgevoerd bij gistpreparaten, melk, meel e.d.

In de Ver. Staten, waar, zoals tabel II in het vorige artikel¹⁾ laat zien, een enorme productie aan vitamine D₂ (en ook aan vitamine D₃) is, heeft zich ten aanzien van dit vitamine in de laatste jaren een merkwaardige situatie ontwikkeld. De belangrijkste octrooien op het gebied der bestraling met ultraviolet licht, de zgn. Steenbock-octrooien, waren hier in handen van een stichting, de „Wisconsin Alumni Research Foundation”.

De stichting had aan 17 maatschappijen, waaronder 5 melkpóederfabrieken, licentie verstrekt om synthetisch vitamine D te bereiden volgens de Steenbock-octrooien. Aldus vloeiden haar zeer ruime bedragen in de vorm van royalties toe, naar men aangeeft, tot een bedrag van wel \$ 10 mln. De „Wisconsin Alumni Research Foundation” was echter gedwongen om een omvangrijk deel van haar licentie-inkomsten te besteden aan gerechtelijke verdedigingsmaatregelen tegen maatschappijen, die inbreuk op haar octrooien maakten. In één dezer vervolgingen kwam echter in 1944 plotseling de Regering tussenbeide, met een tegeneis, wegens monopolie, tegen de stichting en al haar licentiehoudsters. De Foundation, met haar licentiehoudsters, werd er nl. van beschuldigd, getracht te hebben om, in strijd met de Sherman Anti-Trust-wet, de handel in vitamine D en vitamine D-producten te beperken en te monopoliseren. Tevens zou men de prijs kunstmatig hoog hebben gehouden, zodat de prijs, die tenslotte aan het publiek berekend werd, ver boven de werkelijke kosten uitging. De vitamine D-fabrikanten ontkenen de ten laste legging geheel en al. Zij hielden vol, dat de productie van vitamine D meer dan toereikend was om aan de vraag te voldoen, zodat van beperking van de handel geen sprake is, en wat meer is, dat de totale prijs van vitamine D voor de verbruiker lager is dan die van bijna ieder ander massavitamine, zodat niemand, die vitamine D nodig heeft, aankoop hiervan wegens de prijs achterwege zou behoeven te laten. Dit verweer heeft bij de rechtbank geen genade gevonden; bij vonnis van 20 Oct. 1944 zijn de Steenbock-octrooien „dedicated to the public” verklaard, d.w.z. iedereen mag er thans zonder vergoeding gebruik van maken, terwijl tevens de overeenkomsten tussen de Foundation en haar licentiehoudsters vernietigd werden.

Op de prijs van het vitamine D₂ „en gros” heeft deze uitspraak betrekkelijk weinig invloed uitgeoefend. Inderdaad was deze prijs reeds vrij laag en schuldten hierin geen overdreven winstnemingen. Op de prijs van de vitaminepreparaten, zoals ze aan het publiek aangeboden worden, kan de gerechtelijke beslissing wel van invloed zijn, omdat alle prijsafspraken hieromtrent werden opgeheven en verboden en er meer concurrentie is gekomen.

¹⁾ Zie „E.-S.B.” van 21 April j.l., blz. 309.

Het vervallen verklaren der Steenbock-octrooien en het ontbinden der overeenkomsten tussen de vitamine D-fabrikanten vormt een typische uiting van de weerzin, die in de Ver. Staten tegen trust- en kartelvorming bestaat. De Sherman Anti-Trust-wet kan men dan ook een correctie heten, die het kapitalistische stelsel hier op zich zelf heeft toegepast!

Slotbeschouwing.

In dit artikel en de voorafgaande zijn de belangrijkste vitaminen op hun economische betekenis onderzocht. Volledig was dit overzicht niet: wij zouden er bijv. ook nog het vitamine E, het „vruchtbaarheids“-vitamine, dat zowel in natuurlijke als in synthetische vorm wordt verkregen, en het vitamine K, het de bloedstolling bevorderende vitamine, dat voornamelijk als synthetisch product wordt gebruikt, in hebben kunnen betrekken. De omzetten in deze vitaminen lopen echter nog niet in de vele miljoenen, zoals dit wel bij de „grote vier“: A, B, C en D, het geval is. Trouwens, deze twee vitaminen vormen alweer geen uitzondering op de vrijwel algemeen geldende regel: het natuurproduct wordt allens door het synthetische product verdrongen. Meestal is dit een kwestie van prijs; zodra de chemische industrie zich van een op het laboratorium uitgewerkte synthese heeft meester gemaakt en tot een fabriekmatige productie komt, zijn haar kostprijzen al spoedig beneden die van het natuurproduct.

Dit verdringen van het natuurproduct door het synthetische vitamine heeft niet ieders goedkeuring. Weliswaar twijfelt men niet aan de identiteit van beide, maar het komt vaak voor, dat het natuurlijke vitamine begeleid wordt door factoren, die haar werking versterken en beschermen, hetgeen bij het synthetische product uiteraard niet het geval is. Hier tegenover staat echter weer, dat eerst de geweldige ontwikkeling van de synthetische vitamineproductie een algemeen gebruik van vele vitaminen heeft mogelijk gemaakt, zodat gerust kan worden gezegd, dat werkelijke avitaminosen niet meer voor behoeven te komen. Het mag ook niet worden vergeten, dat de studie naar de betekenis en de functie van de vitaminen door de fabrikanten van synthetische vitaminen zeer belangrijk is gestimuleerd.

Op een opmerkelijk feit moet hier nog de aandacht gevestigd worden. Wie de cijfers in de tabellen omtrent de prijzen der synthetische vitaminen nauwlettend heeft gezien, zal het niet ontgaan zijn, dat er gedurende de laatste 10 jaar een voortdurende daling van deze prijzen heeft plaats gevonden. Dit is geheel in tegenstelling met de prijs van natuurproducten in het algemeen, en ook van een aantal synthetische producten der grootindustrie, zoals bijv. kunstzijde, waarvan de prijzen belangrijk omhoog zijn gegaan. Wij moeten dit opmerkelijk verschil in gedrag ongetwijfeld toeschrijven aan het feit, dat de synthetische vitaminen „hoogwaardige“ producten zijn — het goedkoopste vitamine, d.i. het nicotinezuuramide, kost toch nog altijd ca f 20 per kg — terwijl de prijzen der overige vitaminen zelfs 3 tot 400 à 500 × hoger zijn. Bij dergelijke prijzen spelen gestegen kosten van grondstoffen en arbeidslonen een geringere rol op de uiteindelijke kostprijs dan verbetering van het fabricageprocedé en vergroting van de productie. Welnu, de vooruitgang in deze laatste twee factoren is zeer aanzienlijk geweest en heeft de stijging der directe kosten ruimschoots kunnen compenseren, zodat tenslotte toch nog een daling van de totale kostprijs werd verkregen. Bij een aantal der synthetische vitaminen is de laagste prijs nog niet bereikt: de sterke octrooi-positie, waarin een deel der vitamineproducenten momenteel nog verkeert, veroorlooft hen een behoorlijke winst te calculeren. Men doet verkeerd, hen deze winst te misgunnen: een belangrijk deel daarvan wordt vrijwel steeds besteed voor researchwerk, dat, vanwege de hoge kosten, anders achterwege had moeten blijven. In de een of andere

vorm komt dit tenslotte toch weer aan de gemeenschap ten goede.

Men dient er trouwens rekening mede te houden, dat de prijzen, welke voor de vitaminen in dit artikel genoemd zijn, die prijzen zijn, welke gelden bij een aankoop van het vitamine in bulk. Bij het gebruik van de vitaminen-bijv. voor het vitamineren van levensmiddelen komen hierop nagenoeg geen verdere kosten, maar bij een verwerking tot pharmaceutische preparaten ligt de zaak anders. De vitaminen moeten dan in een zodanige vorm worden gebracht, dat de dosering eenvoudig is; ze moeten meestal worden gestabiliseerd (de meeste vitaminen zijn gevoelig voor oxydatie), ze moeten worden verpakt en gedistribueerd. Zo is het te verklaren, dat de prijs, die de verbruiker tenslotte betaalt, een veelvoud is van de fabrieksprijs. Wanneer dus de totale verkoop in de Ver. Staten aan zuivere vitaminen in 1946 een waarde vertegenwoordigde van 53,5 miljoen dollar, dan kan men veilig aannemen, dat de totale opbrengst van de vitaminepreparaten, die hieruit vervaardigd werden (dus afgezien van het „grootverbruik“ door „flour-enrichment“, vitaminering van margarine e.d.), zeker het dubbele tot het driedubbele van dit bedrag bedroeg. De totale financiële omvang der „vitamine-industrie“ is dus veel groter dan de statistieken ons doen vermoeden.

De voornaamste landen, die bij de productie van synthetische vitaminen betrokken zijn, zijn in de eerste plaats de Ver. Staten, waar de organisch-chemische industrie zich enorm heeft ontwikkeld; verder Zwitserland, een land met een grote staat van dienst op het gebied der geneesmiddelenproductie; vóór de oorlog ook Duitsland en gedurende en na de oorlog Groot-Brittannië. Deze opsomming wil niet zeggen, dat er in de andere landen geen vitaminen worden geproduceerd, maar deze productie heeft dan meestal slechts betrekking op één of enkele vitaminen en geschiedt dan nog maar op betrekkelijk kleine schaal. Over de omvang en waarde der productie zijn, behalve voor Noord-Amerika, nergens cijfers beschikbaar.

In Nederland vindt slechts de bereiding van de beide vitamine D-componenten op fabriekmatige schaal plaats, terwijl de synthetische vervaardiging van het vitamine A juist is aangevat. Voorts bestaan er plannen voor de winning van een vitamine B₂-preparaat voor veterinaire toepassing, maar verder gaan onze mogelijkheden momenteel niet. Het is ongetwijfeld te betreuren, dat een land, dat zo menige wetenschappelijke bijdrage heeft geleverd tot het ontraadselen van het wezen en de betekenis der vitaminen, voor een belangrijk deel van haar vitamine-behoefte van het buitenland afhankelijk is.

De beantwoording tenslotte van de vraag, die in het eerste artikel gesteld is, of de koortsachtige ontwikkeling van de vitaminologie en van de productie van synthetische vitaminen, die kenmerkend geweest is voor de laatste 15 jaren, zich onverzwakt zal voortzetten, kan noch met ja, noch met neen geschieden. De situatie is thans zo, dat de belangrijke vitaminen bekend zijn, dat wil zeggen wat structuur en wat de minimaal benodigde dagelijkse dosis betreft. De werking der vitaminen is evenwel in vele gevallen nog onbekend en het is dus te verwachten, dat de vitaminologie zich in deze richting nog zal ontwikkelen. Dat er nog „nieuwe“ vitaminen gevonden zullen worden, is niet onwaarschijnlijk, maar vermoedelijk zullen deze een minder universele betekenis blijken te bezitten dan de thans bekende vitaminen en meer fungeren als nevenfactoren bij en van deze laatste. De productie van vitaminen zal zich nog wel in stijgende lijn blijven voortzetten, hoewel in mindere mate dan in de laatste jaren het geval is geweest. Men zal de vitaminen, nu zij als massa-artikel tegen redelijke prijzen verkrijgbaar zijn, meer en meer op grote schaal gaan gebruiken voor het vitamineren van levensmiddelen. Het is uit de ontwikkeling van de situatie op vitaminegebied volkomen verklaarbaar, dat

men hiertoe gekomen is, en ongetwijfeld zal deze methode van levensmiddelen-„veredeling” nog veld winnen. Daarnaast zal de toepassing van de vitaminen in de vorm van pharmaceutische preparaten zeer belangrijk blijven. Het gebruik van vitaminepreparaten moge een tijdlang een zekere „mode” zijn geweest, alléngs maakt deze mode plaats voor een medisch geheel verantwoorde aanwending dezer preparaten in tal van klinisch en subklinisch waarneembare vitaminetekorten. Het totaal verbruik aan deze preparaten zal op den duur daardoor eerder stijgen dan dalen. Het inzicht voorts, dat niet alleen de mens, maar ook het dier vitaminen nodig heeft (weliswaar niet in dezelfde mate en op dezelfde manier, maar toch op onmiskenbare wijze), heeft reeds geleid tot een ruime toepassing van de vitaminen op veterinair gebied en deze toepassing zal zich nog sterk uitbreiden. Voor de vitaminefabrikanten zal er dus voorlopig nog genoeg te doen zijn!

Deventer.

Dr Ir P. MALTHA.

AANTEKENINGEN.

EEN SCANDINAVISCH TOLONIE?

De regeringen der Scandinavische landen, Noorwegen, Zweden, Denemarken en IJsland, hebben het initiatief genomen tot het vormen van een tolunie. Het is niet de eerste maal, dat er van een dergelijke tolunie sprake is; reeds omstreeks 1840 kwam er dienaangaande een voorstel van de zijde van Denemarken, waarschijnlijk naar aanleiding van het spectaculaire succes der „Deutsche Zollverein”. Gedurende de volgende decennia werden pogingen in deze richting ondernomen. Te noemen is in dit verband de opheffing der invoerrechten tussen Noorwegen en Zweden in 1874, een overeenkomst, welke echter in 1897, vnl. tengevolge van verschillen in de handelspolitiek der beide landen ten opzichte van derden, werd beëindigd. Ook uit de sedert 1880 door de Scandinavische landen in de meeste hunner handelsverdragen toegepaste „Northern Countries exception clause” vloeiden geen blijvende praktische resultaten voort. Nochtans beschouwt de „Index”, een kwartaaluitgave van „Svenska Handelsbanken”, deze clausule als de mogelijke basis voor een inter-Scandinavisch systeem van preferentiële rechten.

Na een periode van toenemende belangstelling gedurende de eerste wereldoorlog, welke echter na 1919 weer verflauwde, werd in de dertiger jaren nog een poging ondernomen door de zgn. Oslo-staten, waaraan behalve de drie Scandinavische landen ook Nederland, België en later Finland deelnamen. Ook de hernieuwde belangstelling na de tweede oorlog dreigde te verflauwen, ware het niet, dat nieuwe impulsen werden ontvangen van de voorstellen betreffende een West-Europese tolunie, welke in verband met het Marshall-plan werden besproken. Vandaar, dat de pogingen van de Benelux-landen met interesse werden gevolgd en de kwestie van een Scandinavische tolunie op de agenda werd geplaatst van de vergadering der Scandinavische ministers van Buitenlandse Zaken, welke in Augustus 1947 te Kopenhagen plaats vond. Daar werd besloten een gemeenschappelijke commissie te benoemen, welke tot taak had de mogelijkheden na te gaan om tot nauwere samenwerking te komen. Als voornaamste taak gold de bestudering van een mogelijke gehele of gedeeltelijke afschaffing der douanetarieven tussen de vier landen. In het verslag der daaropvolgende vergadering der ministers in Februari jl. wordt melding gemaakt van het instellen van een permanent orgaan, de „Gemeenschappelijke Noordelijke Commissie voor Economische Samenwerking”, welke uiterlijk deze maand zal samenkomen ter bespreking van de volgende kwesties:

1. de mogelijkheid van een gemeenschappelijk douanetarief als voorlopige stap in de richting van een tolunie;
2. de mogelijkheid van een verlaging der tarieven en

beperking der quantitatieve handelsrestricties tussen de Scandinavische landen;

3. de mogelijkheid van een grotere arbeidsverdeling en specialisatie tussen de Scandinavische landen en in verband daarmee de ontwikkeling van nieuwe productietakken;

4. de mogelijkheid tot verbreding der reeds bestaande samenwerking betreffende de handelspolitiek tegenover derde landen.

Een tolunie van de Scandinavische landen biedt de aldaar gevestigde industrieën vele voordelen. Het afzetgebied kan aanzienlijk worden vergroot, zodat, tezamen met een rationele arbeidsverdeling tussen de landen, productie op grote schaal met de daaraan verbonden kostenbesparing mogelijk wordt. Bovendien kunnen productietakken, welke tot nu toe tengevolge van het kleine afzetgebied niet lonend waren, worden opgericht, terwijl een rationele arbeidsverdeling het tekort aan arbeidskrachten zou compenseren. Een tolunie zou voorts de ontwikkeling van industrieën, welke in een ander land der unie reeds bestaan, kunnen verhinderen. Deze irrationele ontwikkeling van parallelle industrieën is enerzijds ontstaan, doordat de landen die goederen, welke vroeger uit Duitsland werden geïmporteerd, zelf zijn gaan vervaardigen; anderzijds met het doel door eigen productie de invoer te doen verminderen, teneinde deviezen te besparen.

Ook de buitenlandse handel zou van een tolunie profiteren. De Scandinavische landen, die tezamen met Finland een vooroorlogse buitenlandse handel hadden, die in totaal slechts door Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en Duitsland werd overtroffen, zouden gezamenlijk een krachtige handelspolitiek kunnen voeren.

Ongetwijfeld zal de verwezenlijking van een tolunie ook moeilijkheden met zich brengen. Een volledige afschaffing der invoerrechten zou die productietakken, welke slechts dank zij protectie kunnen blijven voortbestaan, in moeilijkheden brengen. Dit is, uitgezonderd in Denemarken, met de landbouw het geval, en de landen, die tijdens oorlog en blokkade het belang van een grote agrarische opbrengst hebben ingezien, zullen niet spoedig geneigd zijn de protectie op te heffen. Voor dergelijke productietakken zal dus bij de tolunie een uitzondering moeten worden gemaakt. Een andere moeilijkheid vormt de vraag, in hoeverre de afzonderlijke staten een beperking hunner souvereiniteit zullen accepteren, welke onvermijdelijk gepaard gaat met het instellen van een gemeenschappelijk orgaan, dat de hoogte der invoerrechten bepaalt en de gedragslijnen t.a.v. de handelspolitiek voorschrijft. Tevens zal een regeling moeten worden getroffen voor de verdeling der ontvangsten uit invoerrechten, immers, het is mogelijk, dat derde landen, bij uniforme tarieven, hun uitvoer op een ander land van de tolunie zullen richten dan voorheen (bijv. als gevolg van verschillen in havenrechten), waardoor de invoerrechten het nieuwe importland ten goede zullen komen. Tenslotte wordt wel beweerd, dat de voordelen van een Scandinavische tolunie vrij gering zullen zijn in verband met het feit, dat de handel tussen de deelnemende landen onderling in normale tijd slechts 12 à 13 pCt van hun totale buitenlandse handel bedroeg, een percentage, dat, aangezien de productietakken in de landen eerder concurrerend dan complementair zijn, slechts weinig zou kunnen worden verhoogd.

Volgens de „Index” wegen echter deze nadelen niet op tegen de bovengenoemde voordelen, temeer, daar de overige omstandigheden, nl. gemeenschap van taal en cultuur, een gelijke levensstandaard, een over het algemeen uniform niveau van lonen en technische ontwikkeling en een vrijwel gelijke prijsstructuur, in dit geval bijzonder gunstig zijn. Het blad ziet dan ook de toekomstige ontwikkeling hoopvol tegemoet.

JAPAN NA-DE CAPITULATIE.

Japan heeft in de laatste oorlog, de burgerslachtoffers inbegrepen, ongeveer $\frac{3}{4}$ miljoen man verloren. Daartegenover staat, dat de bevolking in 1946 met 580.000, in 1947 met 1,3 miljoen is toegenomen; eind 1947 bedroeg de totale bevolking 78,8 miljoen. Amerikaanse deskundigen voorspellen, dat zij in 1953 een cijfer zal bereiken van 85,8 miljoen ¹⁾.

Deze bevolkingsgroei, ook reeds vóór de oorlog voelbaar, is een van de oorzaken geweest van Japan's expansionistische politiek, die in 1945 in een catastrofe is geëindigd; zij is ook oorzaak van Japan's industrialisatie, waarbij, naast de bevolkingsfactor nog moet worden bedacht, dat dat slechts 17 pCt van de Japanse bodem geschikt is voor bebouwing.

Na de oorlog is het Japanse grondgebied teruggebracht tot de 4 hoofdeilanden; daartegenover staat de hierboven vermelde toeneming van de bevolking. Het is deze spanning, die op het ogenblik de Japanse economie beheerst en eerst goeddeels kan worden weggenomen of althans getemperd, indien de Japanse industrie weer tot ontwikkeling komt. Hierbij doen zich echter moeilijkheden voor. Allereerst politieke; met name zal ervoor moeten worden gewaakt, dat Japan niet andermaal een oorlogsindustrie opbouwt. De zware industrie moet dusdanig worden beperkt, dat zij alleen toereikend is als basis voor meer vredelievende takken van nijverheid. Japan is echter een land, dat arm is aan grondstoffen. Deze moeten worden ingevoerd. Bij de industrie, die aan Japan wordt toegestaan weer op te bouwen, denkt men in de eerste plaats aan de textiel. Ook hierbij is Japan afhankelijk van het buitenland; het beschikt zelf niet over de katoen, die het voor zijn spinnerijen en weverijen nodig heeft.

Naar de industriële toestand, speciaal die in de textielbranche, is door Amerikanen een onderzoek ingesteld, waarvan de voornaamste resultaten zijn weergegeven in „The Investors' Chronicle” van 10 April jl.

Bij de vaststelling van het peil, waarop de Japanse industrie weer mag komen, is het geallieerd oppercommando uitgegaan van de stelling, dat „peaceful needs of the Japanese people should be defined as being substantially the standard of living prevailing in Japan during the period of 1930—1934”.

Op welk niveau beweegt zich de huidige industriële productie? Ziehier enkele gegevens:

Industriële productie 1930—'34 = 100

1937	164	1945	62
1938	176	1946	32
1939	192	1947	
1940	195	Januari	34
1941	201	April	39
1942	192	September	42
1943	181	November	41
1944	155		

¹⁾In 1947 bedroeg de industriële productie dus circa 40 pCt van die uit de periode 1930—'34; ten opzichte van 1939—'41 is het percentage slechts 20.

De nijverheidstakken, die de minste vorderingen hebben gemaakt, zijn metaal en textiel. De staalproductie bedroeg (per maand) in 1943 652.000 ton, in 1946 46.000 ton en in December 1947 93.000 ton of $\frac{1}{5}$ van 1937. De textielproductie bereikte in November 1947 slechts 15 pCt van het gemiddelde van 1930—'34.

De textielproductie is van bijzonder groot belang voor Japan. Vóór de oorlog, in 1939, bedroeg de export van textiel 42 pCt. van de totale Japanse export; circa 22 pCt van de Japanse industriële arbeiders was in de textielproductie werkzaam. De voornaamste afnemers waren:

Brits-Indië	446	mln vierkante yards (katoenen goederen)
Ned.-Indië	404	„ „ „ „
China	233	„ „ „ „
Korea	179	„ „ „ „
Mandsjoerije	172	„ „ „ „
Egypte	153	„ „ „ „

Bij het herstel van deze voor Japan zo belangrijke nijverheid doen zich vele problemen voor.

Ten eerste moet Japan de grondstof katoen invoeren. En wel uit de Verenigde Staten, waarvoor dollars benodigd zijn. De Export en Import Bank te Washington schijnt, evenals enkele particuliere banken, bereid te zijn credieten te verschaffen. Een verdere belemmering vormt het gebrek aan steenkolen, energie en machines. Men hoopt in 1952 4 miljoen spindels in werking te kunnen stellen (tegenover 12 miljoen voor de oorlog).

Terwijl vroeger de afzet van Japanse textiel door de lage aanbodprijzen vrij gemakkelijk was, is dat nu niet meer het geval. De arbeidslonen zijn sterk gestegen. Er heerst een toestand van inflatie. In 1947 is de bankbiljetten-circulatie $2\frac{1}{2}$ maal zo groot geworden als in 1946; de overheidsschuld nam maandelijks met 6—7 miljard yen toe.

	Overheids- schuld	Bankbiljetten- circulatie
	In miljoenen yen	
1936	10.398	1.866
1942	41.784	7.149
1944	85.113	17.746
1945	191.160	55.441
1946	255.300	93.398
1947	330.900	219.140

De stijging van de lonen is als volgt:

Dagloon in yen	1936	1944	1946	1947	1947
				(Jan.)	(Oct.)
Mannelijke arbeiders	2,41	4,67	23,96	41,40	101,20

Behalve het gestegen kostenniveau, vormt de eis, dat de Japanse textiel in Amerikaanse dollars moet worden betaald, eveneens een belemmering voor de afzet. „At present”, aldus „The Investors' Chronicle” van 10 April, „the Japanese cotton industry has accumulated 300 million yards of finished products which it was unable to sell against dollars, because of the dollar shortage in the Far Eastern countries”.

De Amerikanen zinnen op middelen teneinde de Japanse economie weer op de been te helpen. De bezetting van Japan kost de Verenigde Staten tenslotte 600 miljoen dollar per jaar.

INTERNATIONALE NOTITIES.

Goudhandel te Macao.

De halfvergeten Portugese kolonie Macao is op het ogenblik een bloeiend centrum van goudhandel; naar „The Economist” van 17 April jl. mededeelt, is in de laatste 6 maanden meer goud naar Macao gegaan dan naar enige andere markt.

Portugal is geen lid van de U.N.O. en derhalve ook niet van het Internationale Monetair Fonds. Uit dien hoofde is het niet gebonden aan de bepalingen van dit laatste lichaam, dat bezwaar maakt tegen goudtransacties boven de officiële prijs. Goud mag in Macao worden ingevoerd tegen betaling van 1 Macao \$ per ons; dit tarief is later verhoogd tot M. \$ 2 per ons voor directe import en tot M. \$ 3 per ons voor „imports in transit”. De orde van grootte van de goudstroom naar Macao is 1,1 miljoen ons in 1947 en voor de eerste 7 weken in 1948 350.000 ons, terwijl men

¹⁾ Vgl. het artikel „The burden of inflation” in „The Investors' Chronicle” van 3 April 1948.

verwacht, dat de totale import dit jaar 3 miljoen ons zal bedragen.

In hoofdzaak komt dit goud uit de Verenigde Staten en Mexico, maar ook uit enkele Europese landen en het Mid-Oosten.

Het grote afzetgebied is China. De ontstellende depreciatie van de Chinese munt, gevolg van de begrotingstekorten, die verband houden met de burgeroorlog, ondermijnt het vertrouwen in het geld en het publiek vlucht in het in China en over het algemeen in het Oosten klassieke beleggingsobject: het goud. De prijzen, die daarbij worden betaald, liggen circa 75 tot 100 pCt boven de officiële en nog is de goudhonger niet gestild. Behalve China behoren nog tot de afnemers Bangkok, Rangoon en andere landen in het Verre Oosten.

DE INKOMENSVERDELING IN ZWEDEN.

Een becijfering in de April-publicatie van de „Skandinaviska Banken” betreffende de inkomensverdeling in Zweden toont aan, dat de tendentie tot nivellering, die zich sinds enkele decennia heeft voorgedaan, zich ook na het einde van de oorlog heeft voortgezet. De raming heeft betrekking op 1946; in aftrek worden genomen de voorlopige belastingen over 1948, terwijl bij het inkomen geteld zijn de kinderbijslagen eveneens over 1948. De resultaten zien er als volgt uit:

Inkomens- klasse	Inkomens incl. kinderbijslag, zonder aftrek van belasting		Belasting	Inkomen na aftrek van belasting	
	in kronen	mrd Kr.		mrd Kr.	in pCt
— 8.000	10,1	0,9	9,2	73	
8.000—20.000	3,1	0,6	2,5	20	
20.000—50.000	1,0	0,3	0,7	5	
50.000— en meer	0,6	0,3	0,3	2	
Totaal	14,8	2,1	12,7	100	

Uit deze cijfers blijkt, dat niet minder dan 73 pCt van de koopkracht toevalt aan de klasse met een inkomen tot 8.000 Kr., 20 pCt aan de klasse tussen 8.000 en 20.000 Kr. en 7 pCt aan de klasse boven 20.000 Kr. De totale koopkracht van de hoogste inkomensklasse bedraagt 1 miljard kronen tegenover ruim 9 miljard kronen uit de klasse tot 8.000 kr.

Sinds 1946 is de toestand uiteraard weer veranderd. Vermoedelijk is het inkomen van de lagere klassen ten gevolge van loonsverhogingen en verhoogde ouderdoms- en invaliditeitsuitkeringen verder toegeefomen. Enigszins exacte berekeningen zijn echter nog niet te maken.

Indien de ramingen betreffende de inkomensverdeling juist zijn, zijn zij van groot belang voor de bepaling van de geldpolitiek. In Zweden wordt nl. ook gestreefd naar beheersing van het inflatiegevaar door binding van koopkracht. Daarbij zal niet kunnen worden volstaan met maatregelen in de sfeer van de hogere inkomens alleen; ook aan de lagere inkomensklassen zal mede een offer moeten worden gevraagd.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Gedurende de afgelopen week is de geldmarkt tamelijk krap geworden, hetgeen tot uiting kwam in een stijging van de callgeldrente in twee etappen, nl. op Donderdag jl. tot 1 pCt en op Zaterdag 24 April tot 1½ pCt. Ook de discontokoersen trokken iets aan: driemaandspapier werd tegen 1¾ pCt aangeboden, viermaandspromessen waren tegen 1⅞ pCt aangeboden, terwijl de verdere termijnen alle 1⅞ pCt noteerden. De omzetten waren zeer gering, omdat weinig vraag werd uitgeoefend met het oog op de naderende ultimo, welke vrijwel ieder jaar met grote onttrekkingen gepaard gaat. De directe oorzaak van de krapte ter geldmarkt schijnt wel gelegen te zijn in het aflossen door Philips van de ontvangen regerings- en

bankierscredieten, waardoor plotseling een groot bedrag aan de geldmarkt werd onttrokken. Bovendien vonden vrij grote onttrekkingen plaats i.v.m. het betalen der bijzondere heffingen, terwijl ook op de investeringscertificaten in toenemende mate werd ingeschreven.

Hierbij werd men vermoedelijk mede gestimuleerd door de vrij gunstige koers, welke zich gedurende de gehele week op 99½ pCt handhaafde. De mogelijkheid van vroegde verhandeling blijkt dus zonder al te grote verliezen geëffectueerd te kunnen worden. In verband met deze ervaring lijkt het type van de 3 pCt fixe lening met niet te lange looptijd dan ook waarschijnlijk goed gekozen.

De aandelenmarkt gaf in het midden der week een scherpe koersdaling te zien, die in de twee volgende koersdagen door een zeer matige stijging werd gevolgd, welke vermoedelijk van technische aard was. Niet alle rubrieken van aandelen ondergingen deze koersdaling even sterk; met name de Indische fondsen gaven slechts matige verliezen te zien. Het is mogelijk, dat het relatief lage koerspeil dezer aandelen hiervan de oorzaak is, doch hierbij komt, dat er aanleiding is om de toekomst van de Indische bedrijven met iets meer vertrouwen tegemoet te zien, vooral op grond van mededelingen omtrent de reeds weer in bedrijf gestelde ondernemingen. Wel blijft een moeilijk te beoordelen factor, of de wereldconjunctuur nog gunstig zal zijn, als de producten der betrokken ondernemingen ter markt worden gebracht.

Zoals in het voorgaande overzicht werd aangegeven, zijn er weinig redenen om aan te nemen, dat de koersdaling van deze week slechts als een tijdelijke onderbreking van de opgaande lijn behoeft te worden gezien; veeleer is er grond voor de gedachte, dat de daling zich nog zal voortzetten tot een meer redelijke verhouding tussen koersen en verwachte dividenden zal zijn bereikt. Dit te meer omdat de omvang van de Marshall-hulp aan Nederland aanleiding geeft tot de gedachte, dat verdere vordering van Amerikaanse effecten voorlopig achterwege zal kunnen blijven. Een grote herbeleggingsvraag kan dan ook uit dezen hoofde niet worden verwacht.

	16 April 1948	23 April 1948
A.K.U.	179	170½
v. Berkel's Patent	131½	128½
Lever Bros. Unilever C.v.A.	308½	292½
Philips G.b.v.A.	284½	262 GB
Koninklijke Petroleum	345½	329 GB
H.A.L.	220	218½
N.S.U.	191½	188½
H.V.A.	258½	253½
Deli Mij. C.v.A.	220½	216½
Amsterdam Rubber	196 GB	187

STATISTIEKEN.

FEDERAL RESERVE BANKS.
(Voornaamste posten in miljoenen dollars).

Data	Metaalvoorraad		Other cash	U.S. Govt securities
	Totaal	Goudcer- tificaten		
31 Dec. 1946	18.381	17.587	268	23.350
1 April 1948	21.878	21.229	360	20.887
8 „ 1948	21.886	21.249	330	20.477
15 „ 1948	21.893	21.259	343	20.593

Data	F.R.-bil- jetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt	Member- banks
31 Dec. 1946	24.945	17.353	393	16.139
1 April 1948	23.768	19.610	1.972	16.639
8 „ 1948	23.787	19.039	1.140	16.905
15 „ 1948	23.724	19.156	1.177	17.050

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 26 April 1948.

Activa.			
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto	Hoofdbank f —)		
	Bijbank " —)		
	Agentsch. " -900,—)		900,— ¹⁾
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art. II, 1e lid, sub 3 van de Bankwet 1937 j ^o art. 4 van het Koninklijk besluit van 1 October 1945, Staatsblad No. F 204)			—
Schatkistpapier, door de Bank overgenomen van de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947		2.000.000.000,—	
Beleningen: (incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand)	Hoofdbank f 145.098.837,97)		
	Bijbank " 970.496,68)		
	Agentsch. " 5.210.188,57)		
	f 151.279.523,22		
Op effecten, enz.	f 150.831.381,58 ¹⁾		
Op goederen en celen	f 448.141,64		
	f 151.279.523,22 ¹⁾		
Voorschotten aan het Rijk (art. 16 van de Bankwet 1937)			—
Boekvordering op de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947		1.500.000.000,—	
Munt en muntmateriaal:			
Gouden munt ¹⁾ en gouden muntmateriaal	f 481.211.041,32		
Zilveren munt, enz.	f 3.163.214,78		
	f 484.374.256,10		
Papier op het buitenland	f 326.176.700,—		
Tegoed bij correspondenten in het buitenland	f 145.295.419,07		
Buitenlandse betaalmiddelen	f 5.595.627,29		
	f 477.067.746,36		
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	f 76.354.505,15		
Gebouwen en inventaris	f 3.500.000,—		
Diverse rekeningen	f 210.190.449,34		
	f 4.902.767.380,17		

Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefondsen	f 12.452.579,46
Bijzondere reserves	f 32.247.868,69
Pensioenfonds	f 16.875.959,74
Bankbiljetten in omloop (oude uitgiften)	f 123.491.045,—
Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgifte)	f 2.880.651.150,—
Bankassigaties in omloop	f 160.339,82
Rekening-courant saldo's:	
's Rijks Schatkist	f 1.039.888.319,80
Geblokkeerde saldo's van banken	f 36.576.424,06
Geblokkeerde saldo's van anderen	f 23.359.628,14
Vrije saldo's	f 483.387.772,09
	f 1.583.222.144,09
Diverse rekeningen	f 233.666.293,37
	f 4.902.767.380,17

¹⁾ Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen

²⁾ Waarvan aan Nederlands-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad no. 99)

Circulatie der door de Bank namens de Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten

ZWEDSE RIJKS BANK.

(Voornaamste posten in miljoenen kronen).

Data	Metaal		Staatsfondsen		Saldo buitenland	Fondsen ter beschikking der staats-schuld	Promessen staats-schuld
	Goud	Over-waarde goud	Eigen	Vreemd			
31 Dec. 1946	839	532	1.544	504	284	94	182
31 Mrt 1948	213	135	2.534	358	137	—	182
7 April 1948	213	135	2.604	342	122	—	182
15 April 1948	213	135	2.660	313	123	—	182

Data	Biljetten in circulatie	Deposito's				Regularisatie-rekening
		Direct opvraagbaar			45 dagen	
		Totaal	Staat	Banken		
31 Dec. 1946	2.877	875	706	94	230	7
31 Mrt 1948	2.730	735	632	24	68	5
7 April 1948	2.579	848	679	90	68	5
15 April 1948	2.586	908	689	144	68	5

DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens).

Data	Munt en muntmateriaal	Papier op het buitenland	Tegoed bij corresp. in het buitenland en buitenlandse betaalmiddelen	Wissels, prom. enz en open marktpapier	Beleningen
30 Dec. '46	700.876	4.434.786	100.816	103	153.109
15 Mrt '48	512.853	272.911	134.810	1	150.196
22 " '48	512.899	272.056	102.073	2	152.180
30 " '48	511.840	263.063	117.182	2	175.114
5 April '48	484.227	269.186	171.506	1	146.587
12 " '48	484.271	314.956	163.107	1	146.871
19 " '48	484.311	318.954	155.124	1	147.135
26 " '48	484.374	326.177	150.891	1	151.280

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldo in rekening-courant			Vrije saldo
		's Rijks Schatkist	Geblokkeerde saldo van banken	Geblokkeerde saldo van anderen	
30 Dec. '46	2.744.151	1.099.855	90.071	43.706	590.158
15 Mrt '48	2.909.546	959.002	29.591	28.492	510.742
22 " '48	2.899.217	949.532	32.318	29.240	494.843
30 " '48	2.948.232	920.517	43.740	33.630	487.627
5 April '48	2.931.712	879.968	108.948	30.208	499.736
12 " '48	2.899.918	886.272	88.442	28.616	494.311
19 " '48	2.870.412	1.086.841	43.110	23.419	440.228
26 " '48	2.880.651	1.039.888	36.576	23.360	483.398

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

(Voornaamste posten in miljoenen francs).

Data	Totaal van de goud-voorraad ¹⁾	Buitenlandse deviezen	Papier op België	Voorschotten op over-/heidsfondsen	Deel en pasmunt	Vorderingen op de Staat
26 Dec. 1946	32.226	5.648	4.953	214	698	49.158
18 Maart 1948	25.982	12.948	6.074	1.009	439	51.681
24 " 1948	25.896	13.378	6.149	1.017	415	51.371
1 April 1948	25.986	13.178	6.376	989	368	52.336
8 " 1948	26.163	13.070	5.848	990	334	52.561
15 " 1948	26.202	12.876	5.548	979	330	52.801
22 " 1948	26.562	12.308	5.490	936	326	52.036

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa ¹⁾	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldo		Besluitwet van 6 Oct. '44 ²⁾
				van de Schatkist	van anderen	
26 Dec. 1946	637	159.377	72.165	1	4.482	614
18 Maart 1948	637	165.966	77.793	5	5.939	494
24 " 1948	637	165.890	77.442	2	6.275	493
1 April 1948	637	166.868	78.547	2	6.174	492
8 " 1948	637	166.699	78.701	6	5.795	489
15 " 1948	637	166.116	77.982	4	6.020	488
22 " 1948	637	165.211	77.592	5	5.574	487

¹⁾ Waarvan 10.493 miljoen francs onbeschikbaar goudsaldo na herwaardering van de goudvoorraad (Besluitwet no. 5 van 1-5-1944).

²⁾ Waarvoor begrepen de post „Emissiebank te Brussel”, ten bedrage van 64.597 miljoen francs.

³⁾ Deze post omvat: oude biljetten over te boeken op tijdelijk onbeschikbare of geblokkeerde rekeningen en niet aangegeven oude biljetten.



EXAMEN MODERNE BEDRIJFSADMINISTRATIE

(Mij. voor Nijverheid)

De inschrijving voor de opleidingscursus voor het examen April 1949 staat vanaf heden open.

Secretariaat: Postbus 800 Rotterdam

VERKEER EN VERVOER IN NEDERLAND.

Omschrijving	Eenheid	Maandgem. 1938	Oct. 1947	Nov. 1947	Dec. 1947	Jan. 1948	Febr. 1948
Indexcijfer vervoer wilde binnenvaart		100	166	133	137	119	111
Vervoer wilde binnenvaart	1.000 t.	917	1.521	1.224	1.253	1.091	1.015
waarvan brandstoffen		260	356	253	295	256	259
Wilde binnenvaart, prestatie	mill. t/km	127	203	164	165	143	146
Indexcijfer eigen vervoer te water		100	126	99	114	86*	
Eigen vervoer te water	1.000 t.	600	760	595	682	515*	
Idem, prestatie	mill. t/km	45	53	41	43	35*	
Indexcijfer internat. binnenvaart (laadverm.)		100	44	46	43	31	42
Binnengekomen schepen	Aantal	6.146	2.750	2.630	2.420	1.515	2.070
Laadvermogen	1.000 t.	3.572	1.274	1.273	1.149	740	1.120
Lading		2.092	473	479	651	437	744
waarvan onder: Nederlandse vlag		1.566	409	414	570	367	627
" Belgische vlag		128	60	61	75	61	96
Vertrokken schepen	Aantal	6.082	2.657	2.695	2.056	1.605	2.108
Laadvermogen	1.000 t.	3.494	1.253	1.332	1.003	814	1.139
Lading		2.252	352	475	521	337	389
waarvan onder: Nederlandse vlag		1.559	251	355	396	281	321
" Belgische vlag		229	84	93	84	36	32
Schepen in doorvaart	Aantal	2.144	1.590	1.369	1.317	978	1.199
Laadvermogen	1.000 t.	1.427	952	1.000	1.049	816	922
Lading		1.051	322	353	506	424	577
waarvan onder: Nederlandse vlag		199	105	104	154	135	218
" Belgische vlag		544	180	174	276	227	253
Indexcijfer zeevaart (inhoud)		100	42	41	52	48	44
Binnengekomen zeeschepen	Aantal	1.758	810	732	914	753	799
Bruto inhoud	1.000 R.T.	4.416	1.867	1.861	2.348	2.030	1.953
Idem, alleen geladen schepen		3.834	1.692	1.661	2.113	1.791	1.670
waarvan in lijnvaart			1.087	1.048	1.113	1.112	1.062
Vertrokken zeeschepen	Aantal	1.738	742	721	830	812	803
Bruto inhoud	1.000 R.T.	4.418	1.860	1.786	2.254	2.174	1.918
Idem, alleen geladen schepen		3.216	1.319	1.236	1.457	1.532	1.397
waarvan in lijnvaart			1.060	1.095	1.122	1.210	1.000
Goederenvervoer ter zee:							
Gelost bij invoer	1.000 t.	1.018	910	913	1.043	920	
" doorvoer		1.738	103	149	255	224	
Geladen bij uitvoer		484	178	171	223	116	
" doorvoer		1.421	209	168	229	249	
Indexcijfer goederenvervoer Ned. Spoorwegen		100	138	129	121*	124*	110*
Goederenvervoer Ned. Spoorwegen, totaal	1.000 t.	1.207	1.669	1.553	1.463*	1.500*	1.324*
waarvan grensoverschrijdend		412	324	351	347*	265*	238*
Reizigerskilometers Ned. Spoorwegen	1 miljoen	242	497	475	486*	462*	442*
Tramwegen, vervoerde reizigers	1 miljoen	21,2	46,3	45,9	47,1		
Interloc. autobusdiensten; vervoerde reizigers		5,7	15,4	16,4	16,3		
Locale autobusdiensten; vervoerde reizigers		4,4	10,5	12,6	12,6		
Indexcijfer verkeer op de rijkswegen		100	161	159	150	137	141
Slachtoffers verkeersongevallen:							
Overleden	Aantal	65	91	76	74	79	57*
Ernstig gewond		368	750	740	566	531	383*
Licht gewond		918	627	588	500	482	368*
Indexcijfers:							
Overleden		100	140	117	114	122	88*
Ernstig gewond		100	204	201	153	144	104*
Licht gewond		100	68	64	54	53	40*

1) Bunkermateriaal e.d. niet inbegrepen.

*) Voorlopig cijfer.

HET NEDERLANDSE MOTORRIJTUIGENPARK PER 1 AUGUSTUS 1947.
(voorlopige cijfers)

Omschrijving	Motor- rijwielen	Motor- driewielers	Personen- auto's	Auto- bussen	Vrachtauto's en overige motorvoertuigen
Totaal 1 Augustus 1939	65.805	5.269	99.986	4.518	54.092 1)
Totaal 1 Augustus 1946	60.211	3.424	47.059	2.329	44.940 2)
Totaal 1 Augustus 1947	72.338	3.553	68.304	3.930	62.072 3)
waarvan in de provincies:					
Groningen	3.752	215	3.681	255	3.331
Friesland	2.800	189	2.681	208	2.642
Drenthe	1.987	54	1.303	101	1.510
Overijssel	5.414	152	4.008	369	3.677
Gelderland	7.718	165	6.250	427	6.488
Utrecht	4.767	295	4.524	296	3.975
Noordholland	16.146	1.034	15.922	490	11.668
Zuidholland	16.049	1.107	17.939	684	16.465
Zeeland	1.691	70	1.940	192	2.268
Noordbrabant	8.480	200	6.502	535	6.328
Limburg	3.534	72	3.554	382	3.720

1) 44.762 vrachtauto's, 3.484 trekauto's met oplegger of aanhangwagen en 5.846 auto's voor speciale doeleinden (brandweervagens, landbouwtractoren enz.).

2) 37.164 vrachtauto's, 2.246 trekauto's met oplegger of aanhangwagen en 5.530 auto's voor speciale doeleinden.

3) Onderverdeling naar soort momenteel nog niet bekend.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

OVERZICHT DER LAATSTE VIER VERKORTE BALANSEN VAN DE NEDERLANDSCHE BANK.
(in miljoenen guldens).

Actief	data	5-4-'48	12-4-'48	19-4-'48	26-4-'48	Passief	data	5-4-'48	12-4-'48	19-4-'48	26-4-'48
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto		— ¹⁾	— ¹⁾	— ¹⁾	— ¹⁾	Kapitaal		20,0	20,0	20,0	20,0
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven door de Bank gekocht		—	—	—	—	Reservefonds		12,5	12,5	12,5	12,5
Schatkistpapier, door de Bank overgenomen van de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947		2.000,0	2.000,0	2.000,0	2.000,0	Bijzondere reserves		32,3	32,2	32,2	32,2
Beleningen		146,6 ²⁾	146,9 ²⁾	147,1 ²⁾	151,3 ²⁾	Pensioenfond		16,9	16,9	16,9	16,9
Voorschotten aan het Rijk		—	—	—	—	Bankbiljetten in omloop (oude uitgiffen)		124,0	123,9	123,7	123,5
Boekvordering op de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947		1.500,0	1.500,0	1.500,0	1.500,0	Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgiffe)		2.931,7	2.899,9	2.870,4	2.880,6
Munt en muntmateriaal:						Bankassigaties in omloop		—	0,3	0,2	0,2
Gouden munt en gouden muntmateriaal		481,2	481,2	481,2	481,2	Rekening-courant saldo's:					
Zilveren munt, enz.		3,0	3,1	3,1	3,2	's Rijks Schatkist		880,0	986,3	1.086,8	1.039,8
Papier op het buitenland		269,2	314,9	319,0	326,1	Geblokkeerde saldo's van banken		108,9	88,4	43,1	36,6
Tegoed bij correspondenten in het buitenland		166,1	157,6	149,6	145,3	Geblokkeerde saldo's van anderen		30,2	28,6	23,4	23,4
Buitenl. betaalmiddelen		5,4	5,5	5,5	5,6	Vrije saldo's		499,7	494,3	440,2	483,4
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfond		77,4	77,4	76,4	76,3	Diverse rekeningen		182,1	184,3	230,9	233,6
Gebouwen en inventaris		3,5	3,5	3,5	3,5						
Diverse rekeningen		185,9	197,5	214,9	210,2						
		4.838,3	4.887,6	4.900,3	4.902,7			4.838,3	4.887,6	4.900,3	4.902,7
¹⁾ Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen		¹⁾ —	¹⁾ —	¹⁾ —	¹⁾ —	Circulatie der door de Bank namens de Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten		148,5	147,1	145,8	145,8
²⁾ Waarvan aan Ned.-Indië (Wet van 15-3-'33 Staatsblad no. 99)		²⁾ 39,5	²⁾ 39,5	²⁾ 39,5	²⁾ 39,5						

MAAKT GEBRUIK van de rubriek „Vacatures" voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies.

N.V. „INDUSTRIE"

(voorheen VAN LOHUIZEN & Co.)
gevestigd te VAASSEN

UITGIFTE VAN
nominaal f 1.000.000.— Aandelen,
in stukken groot nominaal f 250.— aan
-toonder,
ten volle delende in de winst van het boekjaar 1948 en
volgende jaren.

Ondergetekende bericht, dat zij de inschrijving op
bovengenoemde aandelen, uitsluitend voor houders
van aandelen, openstelt op

Dinsdag 4 Mei 1948

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,

bij haar kantoren te AMSTERDAM, ROTTERDAM,
's-GRAVENHAGE en APELDOORN,

tot den koers van 115 pct.

op de voorwaarden van het prosp. dd. 26 April 1948.
Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn ver-
krijgbaar bij de inschrijvingskantoren.

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.

AMSTERDAM, 26 April 1948.



DIEPENBROCK & REIGERS N.V.

gevestigd te ULFT (gemeente Gendringen).

INTRODUCTIE

ter beurze van Amsterdam
van 2286 gewone aandelen aan toonder,
elk groot nom. f 500.—,
ten volle delende in de winst van het boekjaar 1948 en
volgende boekjaren, waarvan reeds 786 aandelen op in-
schrijvingsvoorwaarden zijn geplaatst.

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op
de resterende 1500 gewone aandelen van bovengenoemde
introductie openstellen op

MAANDAG 3 MEI 1948,

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,
bij hun kantoren te

Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage

tot den koers van 138 pct.

op de voorwaarden van het prospectus dd. 26 April 1948:
Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar
bij de inschrijvingskantoren.

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.
Amsterdamsche Bank N.V.

Amsterdam, 26 April 1948.

◆ **Beschikbare krachten** ◆

Economisch Doctorandus

beneden 30 jaar, met speciale sociale studies, tevens JURIDISCH CANDIDAAT zijnde; met erkende intellectuele en organisatorische talenten begiftigd; goed spreker en stylist; zoekt aanvullende werkkring voor enige dagen per week. Br. onder no. ESB 1191 bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.

Energiek Ervaren Zakenman

45 jaren oud, met 25-jarige administratieve en commerciële ervaring in het buitenland, zoekt passende werkkring. Organisator. Gewend groot kantoorpersoneel leiding te geven. Prima referenties. Br. onder no. ESB 1192 bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.

◆ **Vacatures** ◆

Grote instelling roept sollicitanten op voor de functie van:

ACCOUNTANT
ADJUNCT-ACCOUNTANT
ASSISTENT-ACCOUNTANT

Vereist:
Voor ACCOUNTANT lidmaatschap N.I.V.A. of V.A.G.A.
Voor ADJUNCT-ACCOUNTANT M.O. boekhouden, S.P.D. of vergeworderde studie accountancy.
Afwisselende werkkring.

Sollicitaties onder nr 522 aan N.P.O.,
Amaliastraat 1, Den Haag.

N.V. NEDERLANDSCHE GIST-EN SPIRITUSFABRIEK DELFT

De N.G. & S.F. zoekt voor de Centrale Administratie een administratief en juridisch geschoold

BELASTINGKUNDIGE

Leeftijd tot 35 jaar.

Uitvoerige sollicitaties schriftelijk te richten aan de Afdeling Personeelszaken.

DEMKA

NEDERLANDSCHE STAALFABRIEKEN v/h. J. M. DE MUINCK KEIZER N.V. te UTRECHT vraagt

EEN DRS IN DE ECONOMIE

of

EEN MR IN DE RECHTEN

Bij voorkeur met ervaring op economisch gebied bij de bedrijfsorganisaties of op een departement. Sollicitaties met pasfoto, volledige personalia en gegevens omtrent opleiding en vorige functies te richten aan de afdeling Personeel. - Gegadigden moeten bereid zijn zich aan een psychotechnisch onderzoek te onderwerpen.

LEVENSPPOSITIE.

Bij grote, reeds bijna 50 jaar bestaande, bedrijfsorganisatie, met vele vertakkingen, is plaats voor

jong jurist

als assistent op de juridische afdeling, die gevoel en aanleg heeft voor organisatie- en secretariaats-werk.

Vereisten zijn: degelijk karakter, vlug van begrip, energiek hard werker, goed stylist, zich gemakkelijk kunnende bewegen. Na enige jaren leerschool veel toekomstmogelijkheden. Behoorlijk aanvangssalaris; na 2 jaar pensioenregeling, prettige arbeidssfeer.

Gegadigden moeten bereid zijn zich eventueel te onderwerpen aan een psychotechnisch onderzoek.

Eigenhandig geschreven sollicitaties, met foto, (vergezeld van getypte uitvoerige inlichtingen, levensloop, enz.) worden ingewacht onder no. ESB 1190 Bur. v. d. Bl., Postbus 42, Schiedam.

Verzendt per

VAN GEND & LOOS

Vervoer in één hand
door 't gehele land

maximum service, minimum kosten

Nederlandsch Indische Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

Alle Bank- en Effectenzaken

Economisch - Statistische Berichten

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Telefoon: Redactie 38040; Administratie 38340. Giro: 8408.
Bankiers: R. Mees en Zonen, Rotterdam.

Redactie-adres voor België: Seminarie voor Gespecialiseerde Economie, 14, Universiteitstraat, Gent.
Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5 Rotterdam (W.).
Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

Abonnementprijs, franco per post, voor Nederland f 26* per jaar, voor België/Luxemburg f 28 per jaar, te voldoen door storting van de tegenwaarde in francs bij de Banque de Commerce te Brussel. Overzeese gebiedsdelen (per zeepost) en overige landen f 28 per jaar. Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van het kalenderjaar.

Aangetekende stukken in Nederland aan het Bijkantoor Westzeedijk, Rotterdam (W.).

ADVERTENTIES.

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