

Economisch-Statistische Berichten

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

34E JAARGANG

WOENSDAG 21 DECEMBER 1949

No. 1702

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Ch. Glasz; H. W. Lambers; J. Tinbergen;

F. de Vries.

Redacteur-Secretaris: C. van den Berg.

Plv. Redacteur-Secretaris: A. de Wit.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

J. E. Mertens; R. Miry; J. van Tichelen; R. Vandeputte;

F. Versichelen.

Voor de niet gesigneerde artikelen is de commissie van redactie verantwoordelijk.

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

INHOUD:

	Blz.
De artikelen van deze week	1007
Sommaire, summaries	1007
Toekomst zorg — financiering industrialisatie	1008
De verhouding tussen nationale en internationale coördinatie in het goederenvervoer door J. de Vries	1009
De resultaten der Nederlandse levensverzekering-maatschappijen in 1948 door L. van Zwol	1010
Het grondnotenplan door A. D. J. Brantenaar	1012
Montagebouw een industrie? door P. A. Elerman	1014
Ingezonden stukken:	
De gezinsbelangen bij het werken in ploegen door Ir A. F. Spruyt	1015
De stand van zaken met betrekking tot de Joodse eigendommen door F. J. Krop met naschrift van Mr A. van der Plier	1016
Aantekening:	
De „Algemene Spaar- en Lijfrentekas van België” in 1948	1017
Internationale notities:	
Europa's dollarexporten	1019
De aardoliewinning in West-Duitsland	1019
Ontvangen boeken	1019
Geld- en kapitaalmarkt	1019
Statistieken:	
Bankstaten	1020
Verkeer en vervoer in Nederland	1021
Stand van 's Rijks Kas	1022
Indexcijfers van groothandelsprijzen in Nederland	1022
Enige indexcijfers van de industriële productie in Nederland	1022
Enige indexcijfers van de industriële productie in België	1022
Werkloosheid en werkverruiming in Nederland	1022
De kolonpositie van Nederland	1023
Werkloosheid in België	1023
Havenbeweging	1023

DEZER DAGEN

zette de Nederlandse Eerste Kamer zich tot het nemen van een besluit. De voorbereidingen tot overdracht, in anticipatie, gingen op zeer volledige wijze voort. Men mag

een debat in de Eerste Kamer niet academisch noemen, maar zullen de leden zich niet hebben gevoeld als de reizigers in een sneltrein in volle vaart, die overlegden, hoe het zou aflopen, als de locomotief op volle kracht achteruit werd gezet. Een dergelijk gesprek heeft maar één einde: men ziet de doorgaande beweging liever, zelfs als men twijfelt aan de bestemming.

De Nederlandse Regering heeft Dr Hirschfeld inmiddels bereid gevonden om tijdelijk op te treden als Hoge Commissaris, wanneer de soevereiniteitsoverdracht een feit zal zijn. Zij heeft daarmee haar bereidheid tot samenwerken onderstreept; de verplaatsing van Dr Hirschfeld immers laat een leegte op een even essentieel gebied, de onderhandelingspositie in Europa.

Er wacht hem ginds een lange boodschappenlijst van zaken, die in het eerstkomende jaar zullen moeten worden afgedaan. Het zal veel offers aan tijd en energie kosten vóór de bakjes met afgedane stukken in hoogte die met lopende zaken zullen overtreffen.

Aan de overzijde is men evenzeer doende de stoelen te bezetten, die al evenmin „easy chairs” zullen blijken. Als President van de R.I.S., op grond van de voorlopige constitutie, is Ir Soekarno gekozen; hij koos zich vier kabinetformateurs, daarbij afwijkend van het klassieke driemanschap, onder wie Drs Hatta als premier.

Zo kan men binnenkort de stoelen weer aanschuiven om de Unie inhoud te geven. Hoever de vulling van een eerst lege mand kan gaan, hangt ook af van degenen, die haar moeten dragen. In dit opzicht zijn de eerst aantredende gezagsdragers belast met een zeer verantwoorde lijke taak.

„Oppassen is de boodschap”, dat is het woord, dat steeds sterker voor West-Europa gaat gelden. Een nieuwe fase in de wetgeving betreffende het Europees Herstelprogramma nadert snel. De onderhandelaars binnen Europa reizen heen en weer met tassen vol papieren en verlanglijsten. In geen enkele winkel wordt nee verkocht, maar zelden heeft men het gevraagde, één bereidheid om het eigen standpunt te mitigeren, in voorraad. Overal wordt echter beloofd, dat men zal informeren, of het gevraagde leverbaar is.

Zo is het gelopen met de onderhandelingen tussen Groot-Brittannië en Scandinavië, die zijn geëindigd met een besluit opnieuw bijeen te komen; en dat bepaald niet, omdat de missie in eerste aanleg zo uitnemend was geslaagd. Intussen gaat men voort om elkaar, en dat geldt ook voor andere landen, plannen op zicht te zenden. De economie zal altijd aan het euvel blijven lijden, dat een monster op proef niet leverbaar is.

Op één punt echter gaan inventarisatie en op gang brengen van de zaken snel door; dat geldt ten aanzien van West-Duitsland. De Verenigde Staten hebben een uitgebreide economische overeenkomst gesloten, de Hoge Commissarissen een aantal vergaande regelingen goedgekeurd. Het beslag op Oostenrijk blijft intussen gehandhaafd; de afdoeningscommissie van de Grote Vier voor het vredesverdrag heeft juist weer niet het slotartikel kunnen vinden.

Nederlandse Belangen in Z.-Afrika
Adviesbureau Prof. Goudriaan
Vermeulenstraat 239 — Postbus 486
Pretoria

Industriële, commerciële en financiële adviezen

Beschikbaar voor besprekingen in Nederland tot 18 Januari.
Adres in Nederland: Bachlaan 18, Hilversum. Tel. 6570

LOCOMOTIEF

**ZEER OUDE
GENEVER**



R. Mees & Zoonen

Anno 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

Rotterdam

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

GRAFOLOOG

H. LANOY - ROTTERDAM

PSYCHOL. ADVIEZEN

J. Luykenstr. 6, Tel. 50199

**BELASTINGCONSULTATIEBUREAU
A. L. F. LEVERINGTON**

Alle belastingzaken

Medewerkers:

E. J. de Boer, Oud-Insp. d. Bel.
D. Sweepe, Oud-Ontv. d. Bel.
Mr. Dr. B. J. F. Steinmetz, Bel. jur.
N. A. Schol, Cand. Notaris.

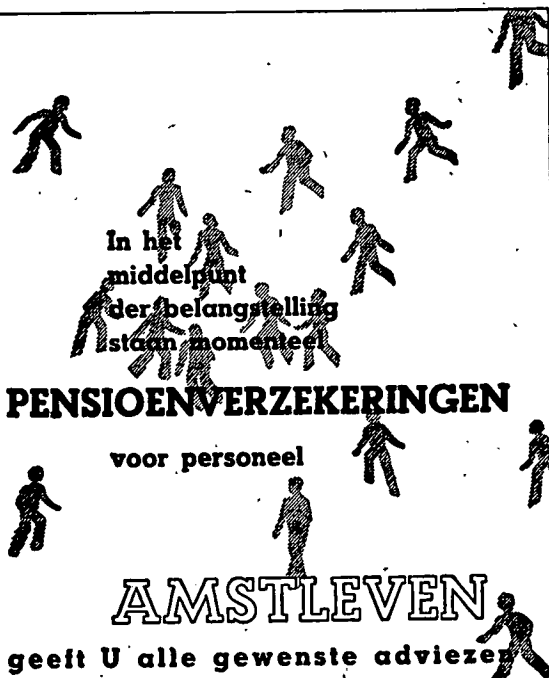
Amsterdam:

16 Heimersstr. 95 - Tel. 85508

Haarlem:

Ged. Oude Gr. 11 B - Tel. 12468

**ADVERTEER IN DE
E. S. B.**



In het
middenpunt
der belangstelling
staan momenteel

PENSIOENVERZEKERINGEN

voor personeel

AMSTLEVEN

geeft U alle gewenste adviezen

**N.V. AMSTERDAMSCH E MAATSCHAPPIJ
VAN LEVENSVZERKERING**

Nieuwe Spiegelstraat 17

Amsterdam-C

EERSTE NEDERLANDSCHE

Verzekering Mij. op het Leven en tegen Invaliditeit N.V.

Gevestigd te 's-Gravenhage

ADMINISTRATIEKANTOOR DORDRECHT - BELLEVUESTRAAT 2, TELEFOON 5346

Personeels-Pensioenverzekering

verschafft directe fiscale besparing — afschrijving van
toekomstige lasten — blijvende sociale voldoening
Vraagt U eens welgedocumenteerd advies aan ons
BUREAU VOOR COLLECTIEVE CONTRACTEN

GEO. WEHRY & Co. N.V.

AMSTERDAM



Vestigingen: Batavia (en 26 andere vestigingen
in Indonesië), New York, Buenos
Aires, Manchester, Londen, Brussel,
Melbourne, Tokyo, Osaka, Nagoya,
Singapore, Penang, Kuala Lumpur

Agenten: in alle Zuid-Amerikaanse Staten

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK.

Toekomstzorg — financiering industrialisatie.

Ten aanzien van de financiering van de industrialisatie bestaan twee problemen: een kwantitatief en. Vergevens een kwalitatief of financieel-technisch probleem. Gegeven de veronderstelling, dat de besparingen kwantitatief nodig zijn, is het onjuist de accumulatie van besparingen bij overheidsfondsen en particuliere verzekeringslichamen als irrationeel te beschouwen. Het kwalitatieve probleem is veel minder essentieel: de juiste financieringsvormen voor het tot elkander brengen van besparingen en investeringen zullen wel worden gevonden. De zorg voor de toekomst dient zich niet in de eerste plaats op het vraagstuk van de financiering der investeringen te richten, maar op het bevorderen van de mogelijkheden van hen, die de toekomstige ontwikkeling van het particuliere en parastatale bedrijfsleven kunnen en willen dragen.

J. de Vries, *De verhouding tussen nationale en internationale coördinatie in het goederenvervoer.*

Tegenover de opvatting, dat het verwerpelijk zou zijn eerst nationaal de drie vervoerstechnieken schip, auto en spoor te coördineren om daarna in het internationaal vervoer tot coördinatie te komen, wordt gesteld, dat internationale coördinatie en nationale coördinatie in een ander vlak liggen en daar voorlopig ook wel zullen blijven liggen, waardoor het uitstellen van verbeteringen der nationale coördinatie, totdat men met de internationale coördinatie wat heeft bereikt, niet doelmatig schijnt. Met betrekking tot de voor een doelmatige coördinatiepolitiek te volgen gedragslijn wordt een opsomming gegeven van concrete aanbevelingen ten aanzien van de capaciteit, de prijsvorming en het tempo. De hierin voor een binnlandse coördinatie uitgestippelde koers behoeft echter het streven naar een internationale coördinatie niet te belemmeren. Dit geldt in het bijzonder voor de Nederlandse omstandigheden.

L. van Zwol, *De resultaten der Nederlandse levensverzekeringmaatschappijen in 1948.*

De in de premies voor volks- en kapitaalverzekering verdisconteerde sterftkans heeft in 1948 weer een zeer ruime marge in het voordeel der maatschappijen gelaten. Ook de onkosten lieten ruime marges. De hogere kosten, met name het vaste deel ervan, zullen echter zwaarder gaan drukken, indien de productie sterk af mocht nemen. De rente, waarop de premiereserve is berekend, is thans zeer laag; bovendien stellen vele maatschappijen zich in de komende jaren nog een omrekening tot op 3 pCt of een nog lager percentage ten doel. Ondanks het relatief lage rendement op de beleggingen is dus voor de toekomst wel een behoorlijke rentewinst te verwachten.

A. D. J. Brantenaar, *Het grondnotenplan.*

Een bespreking van de vorderingen en mérites van het Britse grondnotenplan. De huidige deplorabele staat van dit project is vnl. gelegen in het transport en het tekortschieten der landbouwwerktuigen. De tewerkstelling van Afrikaanse arbeiders bij de gemechaniseerde productie is een teleurstelling geworden: de jaarlijkse „labour turnover” bedraagt niet minder dan 100 pCt. De uitgaven zijn tot dusver ongeveer eens zo hoog geweest als de geschatte bedragen. Het is te meer dan 100.000 Oost-Afrika in het eerste tiental jaren gesloten, dat Oost-Afrika in het gewassen jaarlijks zal kunnen voortbrengen.

P. A. Eterman, *Montagebouw een industrie?*

De thans bij de montagebouw gevolgde systemen zijn te opportunistisch en de weg naar blijvende rationalisatie wordt nog niet goed gezien. Zonder ver doorgevoerde standaardisatie van alle bouwelementen zal de woningbouwrijverheid nooit tot een werkelijke industrie kunnen worden.

SOMMAIRE.

Les soucis de l'avenir — le financement de l'industrialisation.

Dans les circonstances présentes, il n'est pas juste de considérer, comme étant irrationnelles, les économies accumulées par les fonds publics et les sociétés d'assurances privées. Le problème du financement des investissements ne doit pas être le premier soucis de l'avenir. La plus lourde responsabilité réside dans la nécessité de favoriser les possibilités d'action de ceux qui veulent et savent promouvoir le développement de l'activité privée et parastatale.

J. de Vries, *Le rapport entre la coordination nationale et internationale du trafic des marchandises.*

Eu égard au fait que la coordination nationale et la coordination internationale se situe sur des plans différents, l'ajournement de l'amélioration de la coordination nationale jusqu'au moment de la réalisation de la coordination internationale, paraît inopportun.

L. van Zwol, *Les résultats des compagnies néerlandaises d'assurances vie en 1948.*

Le taux de mortalité escompté dans les primes dues aux assurances a laissé en 1948 un large boni en faveur des sociétés. Les dépenses aussi ont été très favorables. On peut s'attendre également à des bénéfices d'intérêt raisonnables.

A. D. J. Brantenaar, *Le plan de la culture des arachides.*

L'article traite des différents aspects du plan britannique des arachides et dans la mesure du possible, chaque aspect à la lumière des circonstances qui ont eu, les dernières années, une influence défavorable sur le développement.

P. A. Eterman, *Le montage des maisons préfabriquées est-elle une industrie?*

Seule, une standardisation complète de tous les éléments de la construction pourra faire le montage des maisons préfabriquées une véritable industrie.

SUMMARIES.

Future anxiety — financing industrialization.

Under the present circumstances it is incorrect to regard the accumulation of savings effected by the government and private insurance-companies as irrational. The problem of financing investments is of less importance than that of promoting the possibilities of those who are able and willing to assist in the development of private and government economy.

J. de Vries, *The relation between national and international co-ordination in goods-traffic.*

Since national co-ordination differs from international co-ordination, improvements in the former should not be put off until something has been achieved in the international field.

L. van Zwol, *Results obtained by Netherlands life-insurance companies in 1948.*

The mortality-risk discounted in the insurance-premiums as well as expenses incurred left a substantial margin of profit in 1948. Satisfactory interests may also be expected.

A. D. J. Brantenaar, *The groundnut-plan.*

A review of the various aspects of the British groundnut-plan in the light of the circumstances which have affected and hindered their development during the last few years.

P. A. Eterman, *Could a prefabricated house-building industry be established?*

Only by means of a far-reaching standardization of all building-elements can a prefabricated house-building industry be realized.

TOEKOMSTZORG— FINANCIERING INDUSTRIALISATIE.

Het Nederlandse volk maakt zich zorgen over zijn toekomst. Een van die zorgen is ook, waar het geld vandaan moet komen om de nieuwe kapitaalgoederenvoorraad te financieren, die onze volksgemeenschap behoeft om een redelijk bestaan aan de steeds uitbreidende bevolking te geven. En indien deze zorg van ons zou kunnen worden weggenomen, doordat er vertrouwen zou kunnen worden gevestigd, dat de besparingen voldoende zouden zijn om de investeringen te financieren dan blijft nog het probleem, dat deze besparingen wellicht beleggingsvormen zoeken, die niet stroken met de wijze, waarop de investeringen behoren te worden gefinancierd. Wanneer men kennis neemt van het vele, dat omtrent de financiering van de industrialisatie de laatste tijd is geschreven, is het duidelijk, dat het deze twee problemen zijn, die — zonder dat zij steeds scherp worden gescheiden — de auteurs bezig houden. Men ziet in de eerste plaats een kwantitatief en vervolgens een kwalitatief of, zo men wil, financieel-technisch probleem.

Het eerste probleem heeft enige merkwaardige aspecten. Ook de generaties, die voor ons hebben geleefd, stonden voor hetzelfde probleem, ja, zagen zelfs voor zich de taak om een evenzeer snel groeiende bevolking tot een veel hoger welvaartspeil te brengen dan destijds werd gekend. De zorg voor de toekomst heeft daarbij in de eeuw, die in 1914 eindigde, in handen van een betrekkelijk kleine klasse gelegen. Deze geloofde in de vooruitgang en gevoelde zich in het algemeen als de verantwoordelijke draagster hiervan. De handelelingen van het sparen en van het investeren werden goeddeels binnen deze leidende bevolkingsgroepen voltrokken; de massa had hierin geen belangrijk aandeel. Het is dan ook geen wonder, dat het sparen hoog in aanzien stond en dat het overmatig consumeren ook als onmaatschappelijke daad scherp werd veroordeeld, terwijl de binnenvetter werd geacht. De Staat had als taak de samenleving voor de ondernemende, de vooruitgang brengende mens zo gunstig mogelijk in te richten en met name de spaarzin en het kapitaalbezit, niet te schaden door het heffen van hoge belastingen. Overigens distancieerde zich de Staat volkomen van de risico's aan het beleggen verbonden; deze liep ieder voor zichzelf.

Het beeld is hier sterk gewijzigd. Leek aanvankelijk na de eerste wereldoorlog, dat het oude patroon nog zou worden gevolgd, de ongekend zware en langdurige depressie der dertiger jaren heeft de geesten goeddeels rijp gemaakt voor een ontwikkeling, die zich tijdens en na de tweede wereldoorlog onweerstaanbaar voltrok in de eis van sociale zekerheid voor de verschillende belangengroepen. Voor zover deze op de oudedagsverzorging betrekking heeft, heeft zij ertoe geleid, dat brede bevolkingsgroepen — en dit mag nog wel eens worden gezegd in een tijd, waarin het thema, dat het Nederlandse volk niet spaart, niet uitgeput schijnt te kunnen raken — in steeds toenemende omvang collectief sparen. Waar de ontwikkeling nog in volle gang is, valt niet te voorspellen in welke omvang via de betrokken instituten de levensverzekeringmaatschappijen, de ondernemingspensioenfondsen en de bedrijfspensioenfondsen — in de komende jaren middelen ter beschikking van de kapitaalmarkt zullen worden gesteld. Wel is de veronderstelling gerechtvaardigd, dat de omvang hiervan imponerend zal zijn. Daarnaast beschikken wij niet over verantwoorde schattingen nopens de *werkelijke* kapitaalvraag van het particuliere en parastatale bedrijfsleven in de komende jaren. Er is tot nu toe geen duidelijke indicatie, dat de omvang der genoemde besparingen, naast die, welke in de ondernemingen plaatsvinden, onvoldoende zullen zijn om de *werkelijk* te realiseren investeringen te financieren. Wij

zouden het ook zo kunnen formuleren, dat, indien het beroep, dat op de kapitaalmarkt zal worden gedaan in verband met de toenemende vraag van het bedrijfsleven, achterwege bleef, het een zeer ernstig probleem zou zijn, wat met de steeds aangroeiende besparingen ware aan te vangen.

Gegeven inmiddels de veronderstelling, dat de besparing kwantitatief nodig zijn, is een wijziging van het afwijzend standpunt, dat t.a.v. -de fondsvorming ook hier te lande door een aantal deskundigen wordt ingenomen, noodzakelijk. Het is in de gegeven omstandigheden onjuist de accumulatie van besparingen bij overheidsfondsen en particuliere verzekeringslichamen als irrationeel te beschouwen.

De consequentie van de jongste ontwikkeling is, dat de scheiding tussen de spaarder en hij die investeert, die zich binnen de maatschappelijke klasse, waarvan wij spraken, reeds voltrok, thans volledig is geworden. De eis van sociale zekerheid realiseert zich in de creatie van bundels pensioenaanspraken; het behoeft geen betoog, dat daarmee nog niets tot stand is gebracht, dat de betrokkenen de feitelijke honorering waarborgt van hetgeen door deze aanspraken bedoeld wordt hun in de toekomst reëel in uitzicht te stellen. Toch is dit het, waar het om gaat, wil er van verzorgd zijn in de toekomst werkelijk sprake kunnen zijn. Van de toekomstige generatie, die de gepensioneerden moet onderhouden, kan toch alleen slechts dan in redelijkheid een nakoming van de opgelegde verplichtingen worden verlangd, indien haar met de verplichtingen ook de kapitaalgoederen worden overgedragen, die het haar mogelijk maken een nationaal product van zodanige omvang te produceren, dat de verplichting draagbaar is. Men kan het ook in alle kordheid zo zeggen, dat dan alleen de nationale balans gezond blijft als de omvang der vermogenstitels, waarvan de pensioenaanspraken een belangrijk onderdeel uitmaken, de waarde van het productieve bezit der natie niet te boven zullen gaan. Nu ervaren wij in deze tijd, dat de behoefte aan zekerheid voor de toekomst groter is naarmate de tijdsomstandigheden onzekerder zijn en de toekomst onder een dichte sluier verborgen ligt. Maar het is evenzeer-duidelijk, dat men door deze bezorgdheid voor de toekomst geen el tot zijn lengte toedoet. De tegenwoordige generatie is wel doordrongen van de noodzaak van toekomstzorg voor verschillende belangengroepen en produceert in een voor de economist beangstigend tempo wetten om deze te verwezenlijken. Zij heeft evenwel geen voorstelling van hetgeen nodig is om werkelijk inhoud aan dit geheel te geven.

Het werkelijk zorgen voor de toekomst is slechts gegeven aan de creatieve mens, die de productieve krachten weet te benutten en die de verantwoordelijkheid voor de grote beslissingen in bedrijfsleven en Overheid zal kunnen dragen. Onze toekomst hangt er van af, welke leidinggevende figuren voor het economisch leven onze generatie zal opleveren en vooral ook van de mogelijkheden, die hun in onze samenleving zullen worden geboden. Dit is het probleem, dat onze hoofden en harten bezig moet houden!

Het financieel-technische vraagstuk, als tweede probleem genoemd, is, hoe belangrijk ook op zichzelf, in wezen veel minder essentieel. De ervaring leert, dat voor technische vraagstukken de oplossing welhaast steeds wordt gevonden. Een zeker optimisme, dat de juiste financieringsvormen voor het tot elkander brengen van besparingen en investeringen ook in de toekomst gevonden zullen worden, schijnt gerechtvaardigd. Dat de Staat hier inmiddels een zekere overbrugging zal moeten bieden door garanties van beperkte duur en omvang lijkt niet te ontgaan.

Voor zover ons inzicht thans strekt mag de conclusie zijn, dat de zorg voor de toekomst niet in de eerste plaats zich

op het vraagstuk van de financiering der investeringen dient te richten. De zwaarste verantwoordelijkheid ligt in de bevordering van de mogelijkheden van hen, die de toekomstige ontwikkeling van het particuliere en het parastatale bedrijfsleven kunnen en willen dragen. Deze verantwoordelijkheid is overigens niet alleen een van de Staat. Ook zij, die leiding geven in de belangengroepen, die zich naast de Staat in het moderne leven zozeer doen gelden, dienen in te zien, dat de onderlinge economische machtsstrijd ons in een wereld brengt van verstarring en van doen verzanden van gelukkige initiatieven. Eerst een volk dat leeft, niet een volk dat uiteenvalt in belangengroepen, die elk voor zich voor heden en toekomst „bezorgd” willen zijn, bouwt aan zijn toekomst.

DE VERHOUDING TUSSEN NATIONALE EN INTERNATIONALE COÖRDINATIE IN HET GOEDERENVERVOER.

In de laatste tijd wordt wel de mening gehoord, dat het verwerpelijk zou zijn eerst nationaal de drie vervoerstechnieken: schip, auto en spoor te coördineren om daarna in het internationaal vervoer tot coördinatie te komen, omdat deze gang van zaken onvermijdelijk tot autarkie zou leiden.

Mr K. Vonk liet in zijn op 18 November 1949 gehouden voordracht voor de Afdeling Verkeer en Verkeerstechniek van het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs dit geluid horen. Mr H. Fortuin gaf in zijn voordracht over de coördinatie van het verkeer, voor het op dezelfde dag gehouden verkeerseconomisch congres, uiting aan eenzelfde gedachte. Aan het artikel „Quo Vadis” van Intrans in de Handels- en Transportcourant van 6 December 1949 kan een suggestie in eenzelfde richting worden ontleend. De vraag rijst derhalve, of deze gedachte juist is. Ik zou daarover het volgende willen opmerken.

Het coördinatievraagstuk heeft verschillende aspecten, waarvan in dit verband van belang zijn:

- a. het historisch geworden met zijn verschijningsvormen en de binnen en tussen deze verschijningsvormen aan de dag tredende controversen;
- b. de problematiek;
- c. de vervoerspolitiek.

Het historisch geworden heeft een machtige invloed, omdat dit als gevolg van het kapitaalintensieve karakter van het vervoersapparaat de huidige en voor een belangrijk deel de toekomstige structuur bepaalt. Een zo volledig mogelijke kennis van het historisch geworden is derhalve voor het ontwikkelen van een coördinatie een eerste vereiste.

De problematiek geeft ook kennis van het coördinatievraagstuk, doch kennis van een geheel andere aard. De kennis van het historisch geworden is kennis van de vormen, waarin de verhoudingen in het vervoer zowel tussen als binnen de vervoerstechnieken tot uitdrukking zijn gekomen. Deze kennis is concreet. De problematiek daarentegen duikt onder de oppervlakte der verschijnselen en tracht de essentiële verhoudingen zelf te grijpen en niet de vormen, waarin zij zich min of meer gebrekkig voordoen. Enerzijds wordt daarmee de winst geboekt, dat een inzicht kan worden verkregen, dat bevrijd is van de invloed van toevallige constellaties; anderzijds spreekt deze kennis door haar abstract karakter weinig tot de man van de praktijk en wordt dan ook — naar het mij voorkomt ten onrechte — door de man van de praktijk veelal onderschat. De practicus baseert zich volledig op de verschijnselen, die zich aan hem voordoen. Zijn ingrijpen in de bestaande gang van zaken krijgt dan ook spoedig het karakter van symptoombestrijding. Voor zover de essentiële verhoudin-

gen door deze verschijnselen voldoende tot uitdrukking worden gebracht, zijn er uiteraard geen moeilijkheden, maar er is ook geen tegenstelling tussen praktijk en theorie. Zodra men echter te maken heeft met een gecompliceerde constellatie, waarin de verschijnselen slechts op gebrekkige wijze de wezenlijke verhoudingen openbaren, brengt de symptoombestrijding van de man van de praktijk geen oplossing, doch is de enige weg het opbouwen van een theoretische probleemstelling, ook al is het begaan van deze weg niet zonder gevaren.

De vervoerspolitiek tenslotte behoort te rusten op de drie peilers van het historisch geworden, het uit de problematiek verkregen inzicht in de essentiële verhoudingen en de praktische mogelijkheden, die de begrenzing aangeven van de gewenste ontwikkeling.

In een artikel in „De Economist” van Juli/Augustus 1949 heb ik getracht de problematiek van een coördinatie van het binnenlands goederenvervoer te ontwikkelen. De daarmede gegeven theoretische beschouwing over coördinatie is uitgemond in een korte opsomming van concrete aanbevelingen met betrekking tot de voor een doelmatige coördinatiepolitiek te volgen gedragslijn.

Met deze opsomming, welke ik voor de ontwikkeling van dit betoog herhaal, is feitelijk het terrein van de problematiek verlaten en het terrein van de vervoerspolitiek betreden. De volgende aanbevelingen werden genoemd:

I. Ten aanzien van de capaciteit.

1. Ontwikkeling van een prognose der vervoersbehoeften.
2. Ontwikkeling van vergelijkingen tussen de gezamenlijk beschikbare vervoerscapaciteit der drie vervoers-takken voor functioneel soortgelijk vervoer en de vervoersbehoeften.
3. Aanpassing van de gezamenlijke capaciteit der drie vervoerstakken voor functioneel soortgelijk vervoer aan de behoeften door een daarop afgestemde investeringspolitiek en een stelsel van bedrijfsvergunningen.
4. Binnen de sub 3 gegeven grenzen dient bij investeringspolitiek en vergunningspolitiek de keus van verladere ten aanzien van het vervoermiddel, zoals deze door de vraag tot uitdrukking wordt gebracht, bepalend te zijn.
5. Het volgen bij investeringspolitiek en vergunningspolitiek van de keus van verladere dient mede te worden bepaald door:
 - a. de vraag, of een verandering in de keus van verladere een tijdelijk of een meer permanent karakter heeft;
 - b. de deviezenpositie;
 - c. de belasting van het nationaal inkomen door de nieuwe investeringen en de belasting van het nationaal vermogen door het kapitaalverlies, veroorzaakt door leegloop bij de vervoerstak, waaraan vervoer wordt onttrokken;
 - d. de sociale consequenties.

II. Ten aanzien van de prijsvorming.

1. De verbijzondering van de algemene leer der kostprijs tot vervoerseconomische verhoudingen.
2. De ontwikkeling van een theorie der vervoersprijzen, welke nauw verband houdt met de kostprijs van vervoer.
3. De ontwikkeling van een vervoerprijzenpolitiek, welke is gebaseerd op de sub 2 bedoelde theorie, doch daarenvens ruimte laat voor de ontwikkeling van kostprijsverlagende tendenties.

III. Ten aanzien van het tempo.

Op basis van I en II het bepalen van de te volgen koers en het uiteindelijk doel. Het tempo wordt bepaald door in aanmerking te nemen: het belang van het historisch geworden en de beperkingen, welke voortvloeien uit: a. de noodzaak om economisch met het

nationaal inkomen en het nationaal vermogen om te gaan en b. de deviezenschaarste.

Na deze inleidende opmerkingen kan thans het antwoord op de vraag, of het verwerpelijk zou zijn eerst nationaal en dan internationaal te coördineren, worden ontwikkeld.

De verschillen tussen een internationale en een nationale coördinatiepolitiek liggen bij de doelstelling en de mogelijkheden. Uiteraard zal de doelstelling door de mogelijkheden worden begrensd. Deze mogelijkheden nu zijn bij een internationale coördinatie veel kleiner dan bij een nationale coördinatie.

In de eerste plaats speelt bij een internationale coördinatie het autarkische element een grote rol. Steeds zal de tendentie om de nationale economie te doen praevaleren, met kracht moeten worden teruggedrongen. Een groot deel van de energie zal er op moeten worden gericht, dat de deelnemers zich beperkingen van de ontwikkeling van het vervoersapparaat getroosten ten bate van het geheel.

Hiermede hangt samen, dat er geen overkoepelend gezag is, dat maatregelen kan voorschrijven ten aanzien van capaciteitsbinding en tariefstelling.

In de tweede plaats zullen de eerder genoemde „aanbevelingen”, waarmede de vervoerseconomisch essentiële verhoudingen binnen en tussen de vervoerstechnieken kunnen worden benaderd, bij een internationale coördinatie slechts zeer globaal kunnen worden gehanteerd. De behoefte gaat eerder naar het elimineren van grote uitwassen, waarvoor het peilen van essentiële verhoudingen niet nodig is. De verfijnde methoden, welke bij een nationale coördinatie althans in Nederland kunnen en behoren te worden toegepast, zijn bij een internationale coördinatie vooreerst nog niet op haar plaats.

Nationaal behoort een coördinatie van het goederenvervoer in de vervoerseconomische sfeer te liggen en kan zij dat ook; internationaal ligt zij voor een groot deel in de politieke sfeer. Internationaal gaat het niet alleen om een ordening tussen de technieken: spoor, weg en water, maar om een ordening tussen de drie technieken van elk der deelnemende landen. Bij een internationale coördinatie is in de eerste plaats van belang, dat het oneconomische autarkische element wordt geëlimineerd of althans gematigd. Indien men dit zou kunnen bereiken, staat men met de internationale coördinatie, naar ik meen, nog niet op het niveau, dat thans door capaciteitsbinding en tariefstelling voor het nationale vervoer in Nederland reeds is bereikt. Immers, er is dan altijd nog het grote verschil in mogelijkheden, doordat de Nederlandse nationale coördinatie kan worden gebaseerd op een statistische beschrijving en bewerking van het grondmateriaal, waaraan reeds veel zorg is besteed en op een de technieken overkoepelend gezag, dat richting kan geven aan capaciteitsbinding en tariefstelling.

Internationale coördinatie en nationale coördinatie liggen dus in een ander vlak en zullen daar ook wel blijven liggen. Het uitstellen van verbeteringen der nationale coördinatie, totdat men met de internationale coördinatie wat heeft bereikt, schijnt derhalve niet doelmatig. Bovendien heeft de nationale coördinatie haar eigen eisen. Men kan nu eenmaal niet de aan het vervoersapparaat inhaerente tendenties tot zelfhandhaving en expansie, die tot overcapaciteit voeren, de vrije teugel laten, wil men niet de moeilijkheden terugkrijgen, die in 1933 tot de Wet op de zoveel mogelijk evenredige vrachtverdeling hebben geleid.

Ook dient aan de toepassing van de vergunningstelsels voor vervoer langs de weg en vervoer te water, waarvan regeling bij de wet spoedig wordt verwacht, welke regeling juist is bedoeld als een eerste stap om tot een coördinatie van het binnenlands goederenvervoer te geraken, een beleid ten grondslag te leggen, dat zich niet slechts bepaalt tot symptoombestrijding, doch dat een principiële koers uitstippelt voor de ordening in het goederenvervoer. Daar-

mede heeft men reeds in feite de ontwikkeling van de coördinatie van het binnenlands goederenvervoer.

Tenslotte nog de opmerking, dat door nationale coördinatie de autarkie zou worden versterkt. In de huidige noodzaak om tot internationale coördinatie te komen, geldt het etiket „autarkie” als een diskwalificatie. Men dient dan ook wel heel voorzichtig te zijn met de distributie van dit etiket. Wordt deze voorzichtigheid betracht?

Het geheel van maatregelen, dat het binnenlands goederenvervoer ordent, is uiteraard autarkisch, zoals tal van maatregelen, die beogen binnenlandse aangelegenheden te ordenen, een autarkisch karakter hebben. De diskwalificerende betekenis, die Mr Vonk aan het etiket heeft gehecht, is naar mijn mening slechts gemotiveerd, zodra een noodzakelijke internationale ontwikkeling daardoor zou worden belemmerd en dan nog is afweging der belangen op haar plaats, wil men niet met het badwater het kind weggooien. Ik meen, dat de voor een binnenlandse coördinatie in de „aanbevelingen” uitgestippelde koers, het streven naar een internationale coördinatie; dat zich voorlopig nog in een ander vlak beweegt, niet behoeft te belemmeren. Dit geldt in het bijzonder voor de Nederlandse omstandigheden. Zoals van zelf spreekt zijn er aanrakingsvlakken tussen nationale en internationale coördinatie en het is derhalve gewenst, dat de beide coördinaties zich niet los van elkaar trachten te ontwikkelen. Een dezer aanrakingsvlakken wordt genoemd in de Memorie van Antwoord op het Voorlopig Verslag van de Tweede Kamer der Staten-Generaal op de Begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 1950. Op de blz. 4 en 5 van deze Memorie wordt melding gemaakt van het Nederlandse initiatief in het kader van de O.E.E.C. te Parijs inzake de „vrijmaking van de handel” met betrekking tot het dienstenverkeer. Dit betreft o.a. een voorstel voor vrije deelneming aan de internationale binnenvaart door alle vaartuigen, welke onder de wetgeving van hun eigen land tot dit verkeer zijn toegelaten, terwijl ten aanzien van het interne verkeer in eigen land voor een vaartuig van een ander land eveneens vrije deelneming wordt bepleit, mits met inachtneming van dezelfde regelen, waaraan de schepen zijn onderworpen van het land, waarin bedoeld verkeer plaatsvindt.

Daarnaast liggen er vele aanrakingsvlakken in de vervoerseconomische sfeer, zoals uit de eerder genoemde „aanbevelingen” blijkt.

In zoverre kan er mede worden ingestemd, dat er ook moet zijn coördinatie van coördinatie. Men hoede er zich echter voor met dit woordspel het zwaartepunt te verleggen naar de internationale coördinatie. De coördinatie van het nationale vervoer heeft, zoals getracht is uiteen te zetten, haar eigen noodzaak, haar eigen urgentie en haar eigen mogelijkheden.

's-Gravenhage.

J. DE VRIES.

DE RESULTATEN DER NEDERLANDSE LEVENSVZERKERINGMAATSCHAPPIJEN IN 1948¹⁾.

De normale bedrijfswinst van het levensverzekeringsbedrijf vloeit voort uit drie hoofdbronnen, te weten:

1. de sterfte is gunstiger dan door de maatschappij in haar tarieven is verdisconteerd;
2. de gemaakte onkosten blijven beneden het bedrag, dat daarvoor in de premies is opgeslagen;

¹⁾ Zie ook: „Het Bedrijf der Nederlandse levensverzekeringsmaatschappijen in 1948” in „E.-S.B.” van 7 December 1949 en „Beleggingen der Nederlandse levensverzekeringsmaatschappijen in 1948” in „E.-S.B.” van 14 December 1949.

3. de maatschappij maakt een hogere rente over de door haar gereserveerde en belegde spaarbestanddelen der ontvangen premies, dan de rentevoet, op grond waarvan de tarieven zijn berekend.

De in de jaarverslagen der levensverzekeringmaatschappijen gepubliceerde staten bieden ons nu de mogelijkheid de vermoedelijke aanwezigheid van winstmarges op het stuk van sterfte, onkosten en rente vast te stellen. Exacte bedragen zijn, helaas, aan deze staten niet te ontlennen.

Sterfte.

In de verslagen van de Verzekeringskamer wordt weliswaar ieder jaar een uitgebreide paragraaf aan dit onderwerp gewijd, maar de daarin vermelde gegevens zijn niet op eenvoudige wijze door buitenstaanders aan te vullen met cijfers, welke de individuele maatschappijen daaromtrent vermelden. Daarom zijn in tabel 1 een aantal gegevens vermeld, welke betrekking hebben op slechts een twintigtal grote levensverzekeringmaatschappijen. Deze steekproef bleek voldoende representatief te zijn.

TABEL I.

Verwacht en waargenomen aantal sterfgevallen.

	1945	1946	1947	1948	58 mjen 1948
I. Kapitaal- en renteverzekering					
a. Bij overlijden:					
Verwacht	13.827	14.255	15.706	15.243	18.389
Waargenomen	16.870	11.539	9.452	8.388	10.100
Waargenomen in pCt van verwacht	122	81	60	55	55
b. Bij leven:					
Verwacht	5.126	5.265	5.851	6.385	7.320
Waargenomen	7.045	4.519	5.228	5.437	6.102
Waargenomen in pCt van verwacht	137	86	89	85	83
II. Volksverzekering					
Verwacht	130.317	133.451	145.050	137.628	168.097
Waargenomen	139.078	89.686	84.390	78.266	94.463
Waargenomen in pCt van verwacht	107	67	58	57	56

Hier is dan de, op grond van bij de diverse maatschappijen in gebruik zijnde sterftetafels, berekende en dus in de tarieven verdisconteerde sterfte gesteld tegenover het werkelijk waargenomen aantal sterfgevallen.

In het algemeen is een hoger sterftepercentage ongunstig voor de maatschappijen in de groepen Ia en II, terwijl in de groep Ib daarentegen een hoger sterftepercentage een voordeel voor de maatschappijen betekent, omdat dan bijv. een reeks uitkeringen voor pensioenen tot een einde komt.

Uit de tabel blijkt wel, dat de in de premies voor volks- en kapitaalverzekering verdisconteerde sterftetkans in 1948 weer een zeer ruime marge in het voordeel der maatschappijen heeft gelaten. In de groep Ib is echter de verwaachte sterfte, die op speciale sterftetafels voor lijfrenten is gebaseerd (onder normale omstandigheden is de sterfte in deze groep nl. zeer laag) groter dan de werkelijke sterfte gebleken. In deze laatste groep nu zou juist een stijging van het sterftepercentage boven de 100 gunstig voor de maatschappijen zijn geweest. Het komt ons echter voor, dat de winst door sterfte in 1948 toch weer belangrijk is geweest.

Onkosten.

Deze worden verdeeld in:

eerste onkosten — dat zijn die kosten, die slechts eenmaal worden gemaakt en wel bij het sluiten van iedere verzekering;

doorlopende kosten — dat zijn de zgn. jaarlijkse kosten van administratie en beheer van de gehele portefeuille.

Tabel 2 geeft het beloop der onkosten weer.

TABEL 2.

	1945	1946	1947	1948
	(in mln gulden)			
Eerste onkosten	20,1	30,7	31,8	36,4
Doorlopende kosten	23,2	27,2	30,8	34,5
	43,3	57,9	62,6	70,9

In dit gestegen onkostenbedrag weerspiegelt zich enerzijds de sterk uitgeoefende productie, anderzijds het gestegen prijspeil van goederen en diensten.

De eerste onkosten moeten tegenover de er mede bereikte resultaten worden gesteld, d.i. de nieuwe productie. In de jaren 1945 t/m 1948 maakten de eerste onkosten resp. 1,9, 2,2, 2,0 en 1,9 pCt van de nieuwe productie uit, tegen ca 3 pCt vóór de oorlog. Dit lagere percentage voor thans is te danken aan het feit, dat ondanks de algemene kostenstijging de invloed van de toegenomen productie, waardoor het vaste deel in het kostenbedrag over een groter verzekerd bedrag wordt omgeslagen, zich zeer sterk heeft doen gevoelen. Bovendien is van belang, dat het gebruikelijk is geworden voor het afsluiten van collectieve verzekeringen in het geheel geen of hoogstens een zeer bescheiden provisie uit te trekken.

De doorlopende onkosten worden bestreden uit een daarvoor in de bruto premie gemaakte opslag:

TABEL 3.

	1945	1946	1947	1948
	(in mln gulden)			
Bruto jaarpremie ultimo December	191,5	216,4	246,3	278,1
Reservepremie	153,0	173,6	197,5	222,5
Beschikbaar voor onkosten	38,5	42,8	48,8	55,6
Gemaakte onkosten	23,2	27,2	30,8	34,5
Onkostenmarge	15,3	15,6	18,0	21,1
Onkostenmarge in pCt van de bruto premie	8,0	7,2	7,3	7,6

Bovenstaande tabel geeft weer de totaal te ontvangen jaarpremies, indien de verzekeringenstand per de jaarultimo een jaar lang ongewijzigd zou blijven. Na aftrek van hetgeen hiervan moet worden gereserveerd voor latere uitkeringen vinden we de beschikbare kostenopslag. De in werkelijkheid gedurende de afgelopen jaren gemaakte doorlopende kosten blijven blijkbaar steeds aanzienlijk onder dit bedrag. Gezien de toeneming van de onkostenmarge, zowel in geldbedragen als in een percentage van de bruto premie uitgedrukt, lijkt de conclusie, dat de winst in doorlopende kostenopslag in 1948 t.o.v. de voorafgaande jaren wel zal zijn toegenomen, aanvaardbaar.

Rente.

Het gemiddeld rendement voor alle beleggingen, berekend als een percentage van het gemiddeld gedurende 1948 uitstaande bedrag, bedraagt volgens onze berekeningen 3,40 pCt. Dit wil zeggen, dat het rendementspercentage dus weer een geringe stijging te zien geeft in vergelijking met de voorgaande jaren, waarin dit percentage resp. 3,34, 3,40 en 3,36 bedroeg.

Deze gemiddeld gekweekte rente dient te worden vergeleken met de gemiddelde rentevoet, gebruikt bij de berekening der premiereserve. De rente over de premiereserve, dat is dat gedeelte van de ontvangen interest, dat later aan verzekerden zal worden uitgekeerd en daarom voor hen gereserveerd moet blijven, was in 1948 gebaseerd op een percentage van, naar onze berekeningen, 3,11, wat iets lager is dan het vorige jaar.

De marge ontwikkelde zich de laatste jaren als volgt:

TABEL 4.

	1945	1946	1947	1948
Gemiddeld gekweekte rente	3,34	3,40	3,36	3,40
Gemiddelde rentevoet premiereserve	3,21	3,16	3,13	3,11
Gemiddelde rentemarge	0,13	0,24	0,23	0,29

De rentemarge nam in 1948 dus per saldo met 0,06 pCt toe tot 0,29 pCt. Bij de beschouwing van het op het eerste gezicht zeer geringe verschil tussen de gekweekte en de gebruikte rente moet niet uit het oog worden verloren, dat het hier gaat om bedragen, die in milliarden gulden luiden.

Bovendien wordt de gekweekte rente gemaakt over de totale beleggingen der maatschappijen (d.w.z. óók over de belegging van eigen kapitalen en extra reserves), terwijl de benodigde rente alleen betrekking heeft op de premie-reserve.

Onze conclusie is dan ook, dat de rentewinst in 1948 waarschijnlijk is toegenomen ten opzichte van vorige jaren.

De gepubliceerde verlies- en winstrekeningen.

Zoals wij reeds aan het begin van dit artikel opmerkten, kan het winstsaldo, dat op de verlies- en winstrekening verschijnt, niet worden gespecificeerd naar de hierboven behandelde winstbronnen. Slechts enkele maatschappijen in Nederland verrijken hun jaarverslagen met een organische winstanalyse, de zgn. bedrijfsrekeningen.

TABEL 5.

Gecombineerde verlies- en winstrekening.

Uitkeringen:	1945	1946	1947	1948
	(in mln guldens)			
kap. bij overlijden	51,7	40,4	30,8	37,0
kap. bij expiratie	44,2	43,7	48,0	51,9
lijfrenten	39,0	42,1	43,7	49,9
Uitkeringen bij afkoop	4,4	15,6	22,7	39,5
Gereserveerd voor toekomstige uitkeringen (= toeneming premiereserve)	179,2	143,6	192,9	197,9
Onkosten	43,3	57,9	62,6	70,9
Overige verliezen	16,7	32,9	16,5	20,0
Saldo winst	4,0	5,9	8,4	16,8
	382,5	382,1	425,6	483,9
Ontvangen renten	67,2	76,0	77,6	88,3
Ontvangen huren (netto)	11,9	11,9	12,1	8,0
Ontvangen termijnpremiën	184,9	205,2	230,7	278,7
Ontvangen koopsommen	60,2	77,5	84,1	102,5
Overige winsten	58,3	11,5	21,1	6,4
	382,5	382,1	425,6	483,9

In overeenstemming met hetgeen wij hiervoor constateerden, is het winstsaldo in 1948 zeer aanzienlijk toegenomen. Dat de levensverzekeringmaatschappijen steeds versteviging van hun positie op het oog hebben, moge blijken uit het feit, dat van deze winst niet minder dan ca f 13 mln aan diverse extra reserves werd gedoteerd. Aan dividenden, tantièmes en gratificaties werd uit de winst resp. f 1,3, f 0,4 en f 0,3 mln uitbetaald, terwijl aan de pensioenfondsen voor het personeel f 0,7 mln werd gedoteerd.

Samenvatting.

Voor 1948 hebben wij dus vrij ruime marges kunnen constateren bij de confrontatie van de in de tarieven verdisconteerde veronderstellingen met de werkelijkheid.

De sterfte was in 1948 zeer laag: volgens het C.B.S. bedroeg de sterfte-index voor 1948 86 (1938/'39 = 100), tegen 1945 t/m 1947 resp. 145, 99 en 94.

De onkosten lieten, zoals wij zagen, ook ruime marges. De hogere kosten, met name het vaste deel ervan, zullen echter zwaarder gaan drukken, indien de productie sterk af mocht nemen.

De rente, waarop de premiereserve is berekend, is thans zeer laag; bovendien stellen vele maatschappijen zich in de komende jaren nog een omrekening tot op 3 pCt of een nog lager percentage ten doel. Ondanks het relatief lage rendement op de beleggingen is dus voor de toekomst wel een behoorlijke rentewinst te verwachten.

Rotterdam.

L. VAN ZWOL.

HET GRONDNOTENPLAN.

Het Britse „Plan for the Mechanized Production of Groundnuts in East and Central Africa” heeft de laatste weken in parlement en pers weder heftige aanvallen te verduren gehad. Deze richtten zich op de uitvoering zowel als op de opzet van het plan; en waar een onderneming met een oorspronkelijk geïnvesteerd kapitaal van niet minder dan £ 25 mln, welke bovendien de ver-

werkelijking van velerlei nieuwe ideeën op het wijde gebied der koloniale ontwikkeling schijnt te zullen brengen, onze volle aandacht verdient, is wellicht een korte emotionele opsomming van de vorderingen en mérites van het plan op zijn plaats. Daarbij is een beschouwing het meest gediend met een afzonderlijke behandeling van de verschillende aspecten van het project, elk, waar mogelijk, in het licht van de omstandigheden, welke hun ontwikkeling in de laatste jaren hebben beïnvloed en bemoeilijkt. Dat alle verschillende aspecten en factoren een zeer grote mate van samenhang, en in sommige gevallen een directe onderlinge afhankelijkheid, vertonen behoeft wel geen betoog.

In 1946 zag de Britse Regering in een initiatief van particuliere zijde aanleiding om een commissie naar Afrika te zenden, met de opdracht om aldaar de mogelijkheden te bestuderen van het op grote schaal produceren van oliehoudende landbouwgewassen. In September van hetzelfde jaar diende de commissie haar rapport in, het Rapport Wakefield; terstond werden verdere onderzoekingen ingesteld en reeds voorbereidende maatregelen getroffen: in December viel de definitieve beslissing tot uitvoering van het grondnotenplan.

De voorlopige leiding der werkzaamheden werd opgedragen aan de United Africa Company Ltd., een keuze, welke, in aanmerking genomen het feit, dat de Britse Regering zelf niet onmiddellijk een doelmatig bestuursapparaat ter beschikking had, voor de hand-lag. Het was immers één van U.A.C.'s directeuren geweest, welke het eerst de aandacht had gevraagd voor de ontginningsmogelijkheden in midden-Afrika, terwijl verder deze maatschappij kon bogen op een langdurige ervaring met de ingewikkelde economische en sociale toestanden in het gehele gebied. Het lag echter in de bedoeling zodra zulks mogelijk was het beheer in handen te geven van een „corporation”, daar men met het oog op de omvang van de operaties, de hoeveelheid benodigd kapitaal en de grote verantwoordelijkheden tegenover de plaatselijke bevolking van blijvende particuliere leiding niet wilde weten. Hier speelde uiteraard de politieke overtuiging van de huidige Britse Regering een belangrijke rol: en zelfs nu nog, terwijl de gehele onderneming op de rand van de totale mislukking zweeft, verklaarde de verantwoordelijke Minister Strachey, dat de taak uitsluitend door deze zelfde Overseas Food Corporation, welke in Maart 1948 het beheer overnam, ooit tot een goed einde kan worden gebracht.

Het is op zichzelf merkwaardig en niet goed verklaarbaar, dat de verantwoordelijkheid, en uiteraard daarmee ook de leiding, van het grondnotenplan berust bij Strachey, de Minister van Voedselvoorziening. Koloniale zaken ressorteren onder het Ministerie van Koloniën: en ware dit bij de opstelling en initiale uitvoering van het plan overwogen, dan zou zulks zeker de samenwerking tussen de verschillende functionarissen ter plaatse hebben bevorderd. Daarbij komt de overweging, dat de huidige situatie van het grote Afrikaanse belang, dat met de ontginning gemoeid heet te zijn, weinig doet blijken. De nadruk ligt nu sterk op de olievoorziening van Groot-Brittannië, en * o.i. zijn slechts de vergrote werkgelegenheid en de stimulering van de economische activiteit in het land van aanzienlijk positief belang voor de Afrikaanse bevolking. Men heeft het wel voorgesteld, alsof het aanschouwen' der nieuwe landbouwmethoden verstrekkende gevolgen zou hebben voor de inheemse landbouw; niets zou ons echter meer verbazen dan plotseling uit de achterlijke bevolking-bijv. coöperatieve productie-gemeenschappen te zien voortkomen, welke zich op de gemechaniseerde landbouw zouden gaan toelaggen.

In feite is de tewerkstelling van Afrikaanse arbeiders bij de gemechaniseerde productie een teleurstelling geworden; terwijl de inheemse arbeiders een zekere bekwaamheid ten toon spreiden in het besturen van auto's, hebben

de gecompliceerde landbouwmachines hen voor schier onoverkomelijke problemen geplaatst. Dit is zeer wel begrijpelijk, doch de voortgang van de werkzaamheden werd ernstig geschaad en een bittere zegswijze kon ter plaatse ingang vinden: „give an African a job and he'll finish the tools". In zijn algemeenheid is dit oordeel zonder twijfel onredelijk, doch de schattingen betreffende de samenstelling van het personeel moesten toch wel zulke wijzigingen ondergaan, dat in begin 1948 in plaats van 160 Europeanen en 7.500 Afrikanen het plan 400 Europeanen en 5.500 Afrikanen in dienst had, terwijl nog 200 Italianen als opzichter en handwerkslieden werkzaam waren. Gezien de hoge kosten, welke met de aanstelling van Europese employé's gepaard gaan, was dit al een ernstige tegenslag.

Ten tijde van de introductie van het plan is er de nadruk op gelegd, dat ook de Overseas Food Corporation na verloop van tijd het beheer zou overdragen, en wel aan de plaatselijke gouvernementen. Het uiteindelijke doel lag tenslotte nog een stap verder: wanneer eenmaal de Afrikaanse gemeenschap in staat zou worden geacht dit enorme ontginningsproject van zijn grond zelf te leiden, zou aan de Afrikanen het bestuur toevallen. De auteurs van het plan verwachtten van deze toezegging een positieve invloed op de wil tot samenwerking van Afrikaanse zijde; terwijl er echter van directe tegenwerking niets bekend is, is de Afrikaanse arbeid een bron van zorg geworden, daar het aanbod niet altijd voldoende en van slechte kwaliteit is en de jaarlijkse „labour turnover" niet minder dan 100 pCt bedraagt. De catastrofale betekenis van het laatstgenoemde percentage is te duidelijker, wanneer men bedenkt, dat althans een deel van de Afrikanen een uiterst kostbare en tijdrovende opleidingsperiode doormaakt, welke hen moet bekwalen voor de tractorbehandeling. Onder deze omstandigheden is het duidelijk, dat voorlopig de Overseas Food Corporation het grondnotenplan door de moeilijkheden zal moeten sturen. Minister Strachey heeft het inmiddels op 20 November jl. nodig geacht de Board van de Corporation te „saneren", door daaruit een tweetal leden te ontslaan, w.o. Wakefield, de leider van de oorspronkelijke commissie en opsteller van het eerste rapport. Op deze maatregel, welke volgde op een accountantsrapport, waarin gewag werd gemaakt van ernstige tekortkomingen in de boekhouding, wordt wel een merkwaardig licht geworpen door het onomstotelijk feit, dat het juist Wakefield was die heeft getracht, toen eenmaal de moeilijkheden zich ophoopten, om het onberaden tempo, waarmede het plan ongeacht de kosten werd uitgevoerd, enigszins te matigen.

De kapitalisatie van de onderneming stond uiteraard in nauwe betrekking tot de hoeveelheid te ontginnen grond en de opbrengst. De totale kapitaalkosten werden in 1947 nog geschat op £ 24 mln, als volgt verdeeld:

Ontginningsapparaat	£. 4.160.000
Ontginningswerkzaamheden ..	„ 8.255.000
Installaties	„ 6.805.000
Landbouwmachines	„ 4.755.000
	£ 23.975.000

De afschrijvingstermijn voor al het landbouwwerktuigmateriaal was gesteld op 5 jaar, die voor de overige posten op 25 jaar.

Deze investering had, indien de wensen verwerkelijkt waren geworden, in 1952, het jaar van voltooiing, een opbrengst van 609.000 ton grondnoten tegen f.o.b.-kosten van iets meer dan £ 14 mogelijk moeten maken. Uitgaande van de prijs van £ 32 per ton grondnoten stelde men een besparing van rond £ 10 mln op de Britse voedselrekening in het vooruitzicht.

Het eerste rapport over de vorderingen van het grondnotenplan vermeldde, dat tot December 1947 de uitgaven £ 4.250.000 hadden bedragen, hetgeen bijna het dubbele

was van het geschatte bedrag voor het eerste jaar; ter illustratie zij hier de exploitatierekening vermeldt, welke in het eerste rapport was opgenomen.

	1947-'48	1948-'49	1949-'50	1950-'51	1951-'52	1952-'53	Totaal
	(× £ 1.000)						
Capital expenditure	1.759	4.948	7.804	5.984	2.030	1.450	23.975
Recurring expenditure	766	2.838	5.786	7.609	7.706	7.778	

Ook in 1948 en 1949 bleken de benodigde uitgaven bijna 100 pCt te liggen boven de schattingen, welke, in het bijzonder met het oog op de prestaties en opbrengsten, waarvan hieronder nog sprake zal zijn, als niet minder dan volslagen misrekeningen moeten worden betiteld. Thans, op het eind van 1949, heeft het grondnotenplan reeds £ 23 mln gekost. Hiervan is £ 7,3 mln vastgelegd in vaste activa, terwijl £ 6,6 mln op voorraad-, debiteuren-e.a. rekeningen voorkomen; de uitgaven voor ontginning en landbouw hebben tot nu toe £ 9,2 mln bedragen. Naar aanleiding van de tegenslagen der laatste jaren zijn in Lagerhuisdebatten en elders schattingen gemaakt van de totale kosten, nodig voor het verwezenlijken van het aanvankelijk gestelde doel. Dergelijke schattingen varieerden van £ 50 tot £ 90 mln; Strachey's laatste berekening komt tot £ 50 mln.

Het vraagstuk van de waardering van het tot op heden in activa vastgelegde kapitaal is onverbreekelijk verbonden met de toekomst van het plan: de kapitaalreorganisatie, welke in het vooruitzicht is gesteld, zal zich zonder twijfel baseren op de wetenschap, dat deze activa nagenoeg geheel hun waarde ontlenuen aan hun nut in het kader van het grondnotenplan. Met name geldt dit voor de spoorwegafkappingen en verschillende soorten materieel en opstallen. De haven en spoorlijn, welke in Zuid-Tanganyika in aanbouw zijn, verzorgen de aan- en afvoer van een gebied, waar in de twintiger jaren een bestaande tramlijn onmogelijk lonend kon worden geëxploiteerd!

In het ontginningsplan van 1947 werd het mogelijk geoordeeld, dat in 1952 een oppervlakte van 3.210.000 acres land voor de verbouw van grondnoten beschikbaar zou zijn; hiervan zou dan de helft met dit gewas worden bebouwd, terwijl het overblijvend land voor andere wisselgewassen, dan wel voor veeteelt zou worden gebruikt. De grondnotenopbrengst zou van 1951 af een grootte van ongeveer 600.000 ton bereiken.

Terwijl de Commissie-Wakefield meende geschikte gebieden te hebben gevonden in Kenya, Tanganyika, zowel als Noord-Rhodesië, werden reeds spoedig na de aanvang der uitvoering het eerste en het laatste land uitgeschakeld, waarbij bleek, dat in Kenya een deel der in aanmerking komende streken uitsluitend van de lucht uit was verkend! Van het totaal aantal van 107 „units", ieder ter grootte van 30.000 acres, vielen er 27 door de beperking der voorgenomen productie tot Tanganyika af. Een aanvang werd gemaakt te Kongwa, bijna 300 km van de kust in het binnenland gelegen; het is thans duidelijk, dat het terrein ter plaatse, in het bijzonder wat het verwijderen van de natuurlijke begroeiing betreft, slecht geschikt is. In dit gebied is verreweg de grootste activiteit ontplooid en er zijn thans 100.000 acres voor bebouwing gereed gemaakt, waarvan 82.000 acres reeds in gebruik zijn genomen, doch de ontginning, die hier een grootte had moeten hebben van 15 „units", zal niet verder worden voortgezet. De beide andere plaatsen waar de werkzaamheden voortgang vinden, liggen in het achterland bij Urambo en in de Zuidelijke provincie; van een ontginning of opbrengst van enige omvang is voorshands echter nergens dan te Kongwa sprake. De voorbereidingen

zijn echter grondig geweest: in de Zuidelijke provincie zijn reeds honderden km lange oliepijpleidingen en een 150 km lange spoorweg in werking gesteld: uit dit gebied zal dan ook mettertijd het leeuwendeel van de grondnoten oogst moeten worden verwacht, daar Strachey thans heeft aangekondigd, dat uiteindelijk het totale areaal van Oost-Afrika 600.000 acres groot zal zijn.

Een poging om een inzicht te verkrijgen in de vermoedelijke totale opbrengst van dit toekomstige areaal, dat 20 pCt uitmaakt van de aanvankelijk gecalculerde oppervlakte, stuit op verschillende moeilijkheden. Ten eerste wordt een deel der productie gericht op zonnebloemen, welke een lager oliegehalte opleveren, maar die vooral in het eerste jaar, wanneer nog tal van oude wortels in de bodem zijn achtergebleven, gemakkelijker kunnen worden geoogst. De opbrengsten per acre zijn bovendien al zeer moeilijk te schatten; het is echter wel zeker, dat ook in deze de aanvankelijke verwachtingen te hoog waren gespannen.

In het licht der ontwikkeling moet het thans uitgesloten worden geacht, dat Oost-Afrika in het eerste tiental jaren meer dan 100.000 ton oliehoudende gewassen jaarlijks zal kunnen voortbrengen.

De voornaamste oorzaken van de technische moeilijkheden, welke het grondnotenplan tot de huidige depolarabele staat hebben doen vervallen, hebben gelegen in het transport en het tekortschieten der landbouwwerktuigen. De havens van Dar es Salaam, welke al het vervoer ten behoeve van het Kongwagebied te verwerken heeft gekregen, is volstrekt niet voor die taak berekend, waardoor ook het vervoer van de andere producten dezer gebieden stagnatie heeft ondervonden. Het sterkst geldt dit voor de sisal, een momenteel zeer belangrijk en dollarverdienend product. Behalve de havens verkeert ook de spoorlijn in een voortdurende staat van overbelasting en kampt men met materiaalgebrek. Het pleit trouwens in dit verband niet voor het coördinatievermogen der Britse koloniaal-economische politiek, dat op het ogenblik, dat in Kongwa het werk werd aangevangen in Brits West-Afrika, te Kano, voorraden grondnoten ter grootte van 175.000 ton waren opgeslagen, welke ten gevolge van gebrek aan spoorwégmateriaal niet konden worden vervoerd.

Een belangrijke plaats in het ontginningswerk nemen de mechanische landbouwwerktuigen in: het was daarom des te onfortuinlijker toen bleek, dat deze in de eerste tijd niet tegen de inmiddels berucht geworden bijna onoverwinlijke struikbegroeiing van Kongwa waren opgewassen. De reden hiervan lag ook gedeeltelijk in het feit, dat nieuwe machines vrijwel niet te krijgen waren, zodat men tanks en ander oud oorlogsmateriaal van heinde en verre bijeen moest brengen en deze voor het bepaalde doel ombouwen. Het schijnt, dat thans nieuwe methoden van ontginning opgeld doen, van welke een kostenbesparing, althans voor zover het het vrijmaken van het terrein betreft, het gevolg zal zijn.

Na bij de bekendmaking door nagenoeg de gehele pers te zijn toegejuicht, is het grondnotenplan door de ongelukkige ontwikkeling, welke is veroorzaakt door schromelijke tekortkomingen in calculatie en research, in de Britse politieke arena terecht gekomen. Op wel zeer betreurenswaardige wijze bleek ook de betrouwbaarheid der berichtgeving lijden te lijden: zo verklaarde Strachey in Juni 1948, dat, wanneer het kapitaal moest worden verdubbeld de productiekosten per ton nog slechts £ 1 zouden toenemen, een bewering, die aan de hand der beschikbare gegevens onmiddellijk kan worden gelogenstraft. Verder gaf in 1948 een officiële Engelse publicatie de verwachte grondnotenproductie van de Engelse koloniën omstreeks 1953 op als 880.000 ton, waarvan dan 460.000 ton te verwachten zou zijn uit Oost-Afrika (de export uit Oost-Afrika bedroeg in 1948 475 ton en in 1947 3.534 ton); zeker moet men bij de samenstelling van dit

rapport reeds van de sterk gewijzigde omstandigheden op de hoogte zijn geweest¹⁾.

Van geen enkele zijde zijn nog stemmen vernomen, welke op het opgeven van het gehele plan hebben aangedrongen. Des te opvallender is het dan ook, dat, in tegenstelling met een vorige maal, bij het recente Lagerhuisdebat aan de functionele organisatie nagenoeg geen aandacht is besteed. Wel vormde het een punt van critiek, dat het beleid grotendeels van Londen uit wordt gevoerd, doch het uitvoerend werk bleef onbesproken. In den beginne had men zich voorgesteld elke „unit” tot een betrekkelijk onafhankelijke organisatorische eenheid te maken. In Maart 1949 werd de mogelijkheid geopperd, dat zulks met ietwat kleinere oppervlakten beter zou gelukken, waarbij nieuwe eenheden van ongeveer 8.000 acres werden voorgesteld. Ondertussen schijnt echter nog steeds geen gehoor te worden gegeven aan de alleszins reële suggesties, welke het laatste jaar zijn gedaan om dergelijke kleinere eenheden aan particuliere farmers of coöperaties in beheer te geven. Wanneer survey's, ontginning en verkeersverbindingen door de publieke onderneming tot stand zijn gebracht, dan zal toch zeker een plaats kunnen worden ingeruimd aan enig particulier initiatief, niet in het minst omdat, zoals men het wel heeft uitgedrukt, „risking one's own money has an extraordinary sobering effect on the two great enemies of sound farming — haste and grandiose ideas”.

Amsterdam.

A. D. J. BRANTENAAR.

¹⁾ European Cooperation-Memoranda Submitted to the Organisation for European Economic Co-operation relating to Economic Affairs in the period 1948 to 1953, Cmd. 7572, London 1948, blz. 36.

MONTAGEBOUW EEN INDUSTRIE?

Gedurende de laatste honderd jaar werd in vele takken van nijverheid een zeer grote kostprijsverlaging waargenomen. De productie per arbeider steeg in vele gevallen tot een veelvoud van het vroegere peil. De daartegenover installatie kosten voor machines en andere technische installaties werden per eenheid product tot een zeer laag peil teruggebracht door de zich steeds meer ontwikkelende productie op grote schaal. Verder werd door toepassing van nieuwe grondstoffen en meer rationele productiemethoden de kostprijs der producten ook nog aanzienlijk verlaagd. Door standaardisatie van de producten en hun onderdelen werden enorme kostprijsverlagingen verkregen, terwijl zonder overdrijven kan worden gezegd, dat zonder deze standaardisatie de moderne autofabricage, machine-industrie en vele andere takken van nijverheid niet zouden kunnen bestaan.

Bezien wij hiertegenover de ontwikkeling, zoals die in de bouwnijverheid heeft plaats gevonden. Van een belangrijke stijging der productie per arbeider, welke enige vergelijking met andere industrieën zou kunnen doorstaan, is geen sprake. Voor zover men er tot nu toe in slaagde huizen te bouwen met minder arbeiders en van een geringere geschooldheid dan in vroeger tijden het geval was, ging dit in het algemeen gepaard met een dergelijke achteruitgang in de kwaliteit van het product, dat voor iemand, die de revolutiebouw heeft gezien zoals deze sedert de vorige oorlog veelvuldig is gepleegd, verder commentaar overbodig is.

Van een toepassing van nieuwe grondstoffen, welke de productie van bouwmaterialen zou kunnen vereenvoudigen, is evenmin veel gekomen, al moeten wij erkennen, dat de mogelijkheden hier veel beperkter zijn dan in vele andere industrieën.

Ook de wijze, waarop de bouw zelf geschiedt, onderscheidt zich slechts in weinig opzichten van die van honderd jaar geleden. Van een productie op grote schaal was bijna in het geheel geen sprake. Integendeel, in het

laatste decennium vóór de tweede wereldoorlog vond een belangrijke decentralisatie van de bouwnijverheid plaats. Zo blijkt uit de gegevens van de ongevalenstatistiek, dat van 1930 tot 1938 het aantal typewerklieden (één typewerkman is 300 arbeidsdagen) daalde met ca 20.000. Gelijktijdig steeg het aantal ondernemers in de bouwnijverheid met 7.900, terwijl het bedrag der aanbestedingen met ongeveer $\frac{1}{4}$ daalde.

Weliswaar heeft in de productie van bouwmaterialen een vrij belangrijke vooruitgang plaats gevonden en werd de prefabricage van sommige bouwelementen op ruime schaal toegepast, doch daaruit werd lang niet het nut getrokken, dat mogelijk ware geweest.

Na de oorlog zijn, mede onder de drang der omstandigheden, vele nieuwe methoden naar voren gekomen, welke een pogen inhouden om de bouwnijverheid uit haar achterlijke positie naar boven te halen. Hiermee kwam de zgn. montagebouw in het centrum der belangstelling te staan. Hier wordt getracht lering te trekken uit de ontwikkeling, welke ook in andere industrieën is waargenomen. Men gaat de bouwelementen te voren vervaardigen in een fabriek, waardoor het mogelijk wordt een belangrijk gedeelte van het productieproces te mechaniseren. Het verleggen van werkzaamheden van de bouwplaats heeft ook tot voordeel, dat de afhankelijkheid van de weersomstandigheden wordt beperkt en meer continuïteit in het productieproces kan worden bereikt, terwijl verder de mogelijkheid ontstaat alle voordelen te plukken, welke een goed georganiseerde industriële productie biedt boven het moeilijk overzichtelijke werk, dat meestal een bouwwerk typeert. Men denke slechts aan de vele materialen en arbeidsuren, welke op een bouwplaats vaak onvoldoende worden benut.

Zonder al te veel te kort te willen doen aan hetgeen door de bouwnijverheid na de oorlog is gepresteerd, nemen wij toch, dat bij alle pogingen, die wij thans waarnemen, de juiste weg naar een *blijvende* rationalisatie in de woningbouw nog niet goed wordt gezien. Wij zouden het misschien zo kunnen uitdrukken, dat de thans gevolgde systemen, die zouden moeten leiden naar een, hoger industrieel peil van onze bouwnijverheid, merendeels te opportunistisch zijn. Dit wil zeggen, dat meestal een systeem wordt toegepast, dat weliswaar op het ogenblik een snellere bouw mogelijk maakt en materiaalbesparingen geeft, en aan deze oorzaken dan ook zijn bestaan dankt, doch waar noch de technische, noch de organisatorische problemen voldoende zijn doordacht om ook in de verdere toekomst het afzetgebied te kunnen behouden.

Een der belangrijkste punten, welke in het oog dient te worden gehouden, is dat mechanisatie en massafabricage slechts kunnen worden bereikt, wanneer de systeemmaten dusdanig zijn doordacht, dat voor een groot aantal verschillende woningtypen toch dezelfde elementen kunnen worden gebruikt. Het is dus nodig, dat een ver doorgevoerde standaardisatie van de afmetingen van alle elementen wordt vastgesteld. Zonder deze behoudt men slechts een zeer geringe vrijheid in het ontwerpen van verschillende woningtypen en is men dus gedwongen grote aantallen eenvormige of bijna eenvormige woningen te leveren, dan wel zal het nodig zijn voor elk ander type woning ook andere elementen te vervaardigen. Terwijl men in het eerste geval zeker geen voldoende afzet zal vinden, omdat men nu eenmaal niet allemaal dezelfde huizen wenst, is ook van het tweede geen heil te verwachten, daar hier de kostprijs uiteraard te hoog zal zijn.

Een tweede punt van belang, dat in het oog dient te worden gehouden, is, dat de montage van de woning op zichzelf niet alleen snel en eenvoudig en dus goedkoop moet geschieden, doch dat ook de noodzaak van afwerken van de woning op de bouwplaats zoveel mogelijk wordt beperkt. Het kostprijsverschil tussen één gemetselde muur bijvoorbeeld en een muur, waarvan de elementen tevoren zijn vervaardigd, is niet zo bijzonder groot. Het

grootste voordeel ontstaat eerst, wanneer men er in slaagt de elementen tevoren dusdanig te vervaardigen, dat deze kunnen worden gemonteerd, zonder dat hierna nog belangrijke nabewerkingen, zoals bijv. stucadoren, behoeven plaats te vinden. Dat dit nog niet het geval is, vormt een der voornaamste oorzaken waardoor de afbouw van vele montagewoningen op het ogenblik nog te veel tijd vergt, en waardoor de kostprijs wordt verhoogd.

Een ander hinderlijk gebrek, dat de montagebouw nog aankleeft, is, dat nog onvoldoende wordt rekening gehouden met later in de woning aan te brengen leidingen. Met de grootst mogelijke zorg worden de elementen op de fabriek vervaardigd. Wanneer dan de woning is gemonteerd komen de electricien, de loodgieter en de gasfitter om hun leidingen te leggen. In de mooie glad afgewerkte platen worden dan weer gaten gemaakt en sleuven gehakt, de leidingen worden gelegd, waarna de schade weer zo netjes mogelijk wordt bijgepleisterd. Ook hier kan door standaardisatie veel verbetering worden gebracht, als nl. in de tevoren vervaardigde elementen de nodige sparingen worden gemaakt, waarin dan de aan de systeemmaten van de woning aangepaste leidingen kunnen worden aangebracht. Het zal nodig zijn, dat door de fabrikanten van elementen voor montagewoningen samenwerking wordt gezocht met de leveranciers van deze leidingen en ook van allerlei andere onderdelen, welke nog in de woning moeten worden aangebracht. Het lijdt geen twijfel, dat hier door het onderling vastleggen van een aantal goed doordachte systeemmaten grote besparingen kunnen worden verkregen. Onderlinge samenwerking tussen de verschillende leveranciers van alle woningonderdelen is beslist noodzakelijk om te komen tot een voldoende ver doorgevoerde standaardisatie, zonder welke de woningbouwnijverheid nooit tot een werkelijke industrie zal kunnen worden.

Kampen.

Drs P. A. ETERMAN.

INGEZONDEN STUK.

DE GEZINSBELANGEN BIJ HET WERKEN IN PLOEGEN.

Ir A. F. Spruyt te Roermond schrijft ons:

Wanneer tegenwoordig veelvuldig de belangen van het gezin naar voren worden gebracht, met de nadruk op het grote gezin, dan wordt daarmee doorgaans bedoeld een wijziging in de verdeling te bewerkstelligen ten gunste van een bepaalde bevolkingsgroep. Het is niet in die zin, dat ik mij gedrongen voel een beschouwing over gezinsbelangen toe te voegen aan het artikel van A. J. van Bavel over „Het werken in ploegen”, in „E.-S.B.” van 16 November 1949. Ik zou het sociale aspect van dit reeds helder belichte onderwerp alsnog willen toespitsen op het handhaven van gedegen gezinsverhoudingen, hetgeen mede van invloed zal zijn op de getrokken conclusie. Met het toekennen van gezinsprerogatieven in eerstbedoelde zin heeft dat niets uitstaande.

De levensgewoonten van de Nederlandse arbeider zijn zodanig, dat in tegenstelling met de toestand in sommige andere landen, het gezinsleven daarin een overwegende rol speelt. Dit is een gelukkige omstandigheid, die sociale verwerders tegenhouden en die verklaart waarom in de arbeiderswereld weerstanden worden opgewekt en psychische repercussies ontstaan, indien de gezinsrust door ploegenarbeid ernstig wordt verstoord.

Wanneer over gezinsverband wordt gesproken kan de biologische grondslag, waarop moeder natuur dit verband laat rusten, niet buiten beschouwing worden gelaten. Het is hier niet de plaats deze grondslag te analyseren, zódat ik slechts wil opmerken, dat het 's morgens voor dag en dauw opstaan, afgewisseld door het tegen-midernacht vuil van het werk thuiskomen, haast onvermijdelijk moet leiden tot psychische spanningen tussen man

en vrouw. Bovendien mag niet worden vergeten, dat aan de natuur een zekere regelmaat eigen is, die wel eens langdurig tegen de wisseling van de ploegarbeid in kan lopen, hetgeen moeilijk individueel te coördineren of te corrigeren valt.

Wat betreft de kinderen is eveneens rekening te houden met een vaststaande regelmaat, die voornamelijk door het schoolgaan wordt bepaald. Bovendien is het hier te lande gehandhaafde ouderwetse consigne van vroege en lange nachtrust, gepaard gaande met vroeg opstaan, voor een rustige ontwikkeling der kinderen onovertrefbaar gebleken.

Dat het aanhouden van vaste tijden voor de gemeenschappelijke maaltijden een belangrijke factor is, werd reeds in het artikel van de heer Van Bavel aangestipt. Ook aan het vrijhouden van de avonden voor ontspanning, cultuur en verenigingswerk besteedde hij aandacht.

Niet minder is evenwel van belang, dat men het mannelijk personeel, indien dat enigszins mogelijk is, niet gedurende de morgenuren vrije tijd moet geven. De Nederlandse huismoeder heeft in deze uren de onverzettelijke gewoonte de boel aan kant te maken en duldt daarbij doorgaans geen lijdelijk toezien van iemand anders. De man zal dus de keuze hebben tussen eruit te wandelen, ruzie te krijgen, of tot slaaf in het huishouden te vervallen. Geen van deze alternatieven is bevorderlijk voor goede gezinsverhoudingen.

In de gevallen, dat ik met groepsarbeid had te maken, waren het ongeveer bovenstaande punten, waarop de bezwaren van de arbeiders waren terug te brengen. Dergelijke bezwaren zitten aanvankelijk in onbestemdheid verkropt. Hun redelijke analyse vraagt interesse in de mensen, waarvan ik niet betwijfel of zij lonend is.

Bij een drie-ploegenstelsel kunnen de bezwaren voor de gezinsverhoudingen niet integraal worden ondervangen. Wel kunnen zij enigszins worden verminderd door een goede keuze van de uren der ploegwisselingen, aan de hand van de plaatselijke gewoonten, welke dan ook zorgvuldig zijn te analyseren.

Bij een twee-ploegenstelsel is dat anders en behoeven de normale levensgewoonten van de gezinsleden niet in de war te worden gestuurd terwille van de werkende vader. Ik merk in dit verband op, dat de localisatie van de ploegarbeid tussen de uren 7 en '23, waarvan de heer Van Bavel mededeelt, dat zij in Engeland werd aanbevolen, voor Nederlandse gezinsverhoudingen bepaald fnuikend moet worden geacht. De wisseling van de arbeid in het midden van de middag, het geregeld missen van vrije avonden, het om de week vroeg opstaan en laat naar bed gaan, het komt alles hoogst ongelukkig uit, waarbij ik naar het bovenstaande verwijs.

Aanmerkelijk gunstiger is het twee-ploegenstelsel met beurtelings dag- en nachtdienst, welke beide de avond respecteren als vrije tijd. Door een goede keuze van de arbeidsuren, naar plaatselijke verhoudingen, zijn de bezwaren van dit stelsel tot een minimum terug te brengen. In het algemeen kan te dien aanzien het volgende worden opgemerkt.

De wisseling tussen nacht- en dagploeg moet betrekkelijk vroeg in de morgen plaatshebben, teneinde de afgaande arbeiders tenminste vier, liefst vijf uren slaap te verzekeren, voordat de maaltijd, gebonden aan de middagpauze van de schooltijd, op tafel komt. Een korter slaaptijd bleek mij althans afbreuk te doen aan weerstandsvermogen en humeur. Na de middagmaaltijd kan, naar bekend is, een aanvullende rust buitengewoon weldadig zijn, en wie weet denkt de vrouw daar net zo over. Ik meen mij te herinneren, dat onze nachtarbeiders daar vroeger wel eens op hebben gezinspeeld.

Het vroege wisselen van nacht- en dagploeg moet niet worden overdreven, want dat bedreigt de waarde van de voorafgaande vrije avond. Maar dat het gezin op iedere werkdag om 6 à 6.30 uur uit de veren is, kan niet anders dan gunstig voor ieders welzijn worden geacht. De tegen-

woordige langslaperij, met arbeidstijden, die pas om 8 uur of nog later beginnen, behoeft geenszins in bescherming te worden genomen. Beter is het iets vroeger te beginnen om daarmee te bereiken, dat de avondmaaltijd vroeg aan kant kan zijn, de jonge kinderen vroeg naar bed worden gebracht en van de vrije avond ten volle gebruik kan worden gemaakt.

De aanvang van de nachtarbeid moet niet te vroeg worden gesteld. De vrije avond moet ook in dit opzicht worden gerespecteerd, al ware het slechts om het verenigingsleven niet te kort te doen komen. Stel, dat bijeenkomsten om rond 22 uur kunnen zijn afgelopen, dan dient daarbij nog een half à één uur te worden geteld voor verkleeden en het afleggen van de vereiste afstand. Een en ander maakt, dat de nachtploeg allicht korter werktijd zal krijgen dan de dagploeg, temeer, indien slechts vijf nachten per week wordt gewerkt.

Wanneer het in Nederland meer dan tot nu toe noodzakelijk zal zijn in ploegverband te gaan werken, dan behoeft niet terstond tot het uiterste te worden gegaan met een drie-ploegenstelsel. Het ligt dus voor de hand, dat allereerst het twee-ploegenstelsel, zo mogelijk met verkorting van de nachtwerkweek tot 40 à 42½ uur, in het oog zal worden genomen.

Mijn aanvullende beschouwing op het artikel van de heer Van Bavel moge ertoe bijdragen, dat dit vraagstuk niet worde losgemaakt van de gedegen levensgewoonten van de Nederlandse arbeider en zijn gezin. Was het daarvoor nodig, dat ik in dit economisch tijdschrift punten aanroerde, die wat triviaal aandoen, dan vloede dat voort uit de blijkbaar triviaal aandoende aard van ons dagelijkse mensenbestaan en wil de hooggestemde lezer mij dat wel ten goede houden.

DE STAND VAN ZAKEN MET BETREKKING TOT DE JOODSE EIGENDOMMEN.

De heer F. J. Krop te Rotterdam schrijft ons:

Mr A. van der Flier, die in zijn artikel „De stand van zaken met betrekking tot de Joodse eigendommen” („E.-S.B.” van 30 November 1949, blz. 952 e.v.) een summier overzicht geeft van wat er in de bezettingstijd met het vermogen der Joden is gebeurd en van wat van dit vermogen door middel van rechtsherstel weer bij de oorspronkelijke rechthebbenden of hun erfgenamen kan terugkeren — van de hypotheeken, die zijn afgelost en slechts in bijzondere gevallen voor herstel in aanmerking komen, maakt hij geen melding —, staat onevenredig lang stil bij de levensverzekeringspolissen om te dien aanzien tot de slotsom te komen, „dat — zulks geheel anders dan in alle andere gebieden van het rechtsherstel, waar altijd een groter of kleiner gedeelte van het verlies voor rekening van de Joodse belanghebbenden c.q. hun erfgenamen zal blijven — op het terrein van de levensverzekering niet van een „restitutio in integrum”, maar haast van een „institutio in majorem partem” zal kunnen worden, gesproken”.

Al zegt de schrijver ook het tegenovergestelde — immers herstel voor het grootste deel is minder dan volledig herstel —, hij bedoelt blijkbaar te zeggen, dat door het rechtsherstel van polissen van levensverzekering de Joden haast (?) meer krijgen dan hun toekomst. Vermoedelijk heeft hij daarbij de erfgenamen van overleden verzekerden op het oog, want in de gevallen, waarin de verzekerde het er levend heeft afgebracht, wordt de verzekering eenvoudig als voorheen afgewikkeld, hetgeen in de meeste gevallen zal betekenen, dat de verzekeringnemer de inmiddels verschenen premies met rente zal moeten aanzuiveren om daarna verder te gaan alsof er niets was gebeurd.

In die gevallen, waarin de verzekerde is overleden —

En dit zijn helaas de meest voorkomende —, is de positie evenwel niet anders. Ook daar krijgen de begunstigen nooit meer dan zij anders zouden hebben ontvangen. Dat de personen, die de verzekerde bedragen krijgen, soms niet degenen zijn, die de verzekeringnemer bij het sluiten der verzekering zich als zijn erfgenamen had voorgesteld en dat de verzekerde sommen in de meeste gevallen eerder tot uitkering komen dan beide partijen bij het sluiten van het contract hadden verwacht, is stellig juist. Dit is echter geen gevolg van het, op zichzelf volkomen juiste, rechtsherstel, maar vindt zijn oorzaak in een geheel daarbuiten liggend feit: de onmenselijke slachting, die de bezetter onder de verzekerden heeft aangericht.

Dit — en wellicht nog meer — heeft Mr van der Flier bij het schrijven der geciteerde passage kennelijk uit het oog verloren.

Naschrift.

Een enkel woord van naschrift kan wellicht een en ander nog verduidelijken.

Dat de uitkeringen, het gevolg van de excessieve sterfte, niet propter maar post rechtsherstel worden verschuldigd is een feit waarover de heer Krop en ik niet van mening verschillen.

Dat echter „herstel voor het grootste gedeelte” bijv. bij de levensverzekering altijd „minder dan volledig herstel” is, acht ik minder zeker. Integendeel. Immers, slechts van die verzekeringen zal herstel worden gevraagd, waarbij hetzij de uitkering wegens overlijden, hetzij de contante waarde na herstel, groter is dan de som van de achterstand in de premiebetaling met rente, en de waarde van de vordering op L.V.V.S. wegens de „afkoopsom”. Zeker krijgt niemand meer dan waarop hij volgens de polis recht had, maar niemand zal ook betalen voor een verzekering, die toch zonder twijfel van 1942/46 dekking heeft gegeven, wanneer hij nu voordeliger een nieuwe verzekering kan sluiten. Uit deze tegenstelling ontstaat zonder twijfel voor de groep houders van een polis van levensverzekering een voordeel.

Bij effecten kan zich hetzelfde voordoen. Wanneer Liro f 500 H.V.A. heeft verkocht voor 500 pCt, is de vordering op L.V.V.S., gewaardeerd à 60 pCt, thans f 1.500 waard. Een nieuw aandeel H.V.A., inmiddels f 1.000 nominaal geworden, kost thans ter beurze ook f 1.500. Het aanvragen en verkrijgen van rechtsherstel wordt dus, zodra men de waarde van de vordering op L.V.V.S. boven 60 pCt taxeert, voor dit stuk beslist onvoordelig.

Zelfs bij onroerend goed is het zeker niet onmogelijk, dat de herstelkosten van een gebombardeerd pand hoger zijn dan de prijs, waarvoor een soortgelijk pand thans zou kunnen worden gekocht.

In bepaalde gevallen zal dus in het berusten in de door Liro geschapen toestand een voordeel kunnen liggen. Dat echter het saldo van alle Liro-handelingen voor alle betrokkenen als geheel genomen zelfs na rechtsherstel van de daarvoor in aanmerking komende objecten een groot nadeel oplevert, zal wel nauwelijks meer behoeven te worden vermeld.

's-Gravenhage.

Mr A. VAN DER FLIER.

AANTEKENING.

DE „ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTOKAS VAN BELGIË” IN 1948.

Enige weken geleden heeft de „Algemene Spaar- en Lijfrentekas van België” verslag uitgebracht van haar verrichtingen in het jaar 1948.

Algemeen overzicht.

Aan het eigenlijke verslag over de werkzaamheden van de Algemene Kas gaat een uitvoerig overzicht vooraf

van de economische en sociale ontwikkeling in België gedurende het verslagjaar en wordt de plaats aangegeven, die sparen, voorzorg en crediet in het kader van deze ontwikkeling hebben ingenomen.

Uit dit overzicht blijkt, dat de belangrijkste sectoren van het economisch leven een gunstige invloed op de spaaractiviteit hebben gehad. Het algemeen indexcijfer van de productie is van 103,2 in 1947 gestegen tot 111,4 in 1948 (1938 = 100). Tegelijkertijd nam het nationale inkomen met 14 pCt toe. „De normalisering van de consumptie en de verbeterde verbruiksstructuur, bij gestegen productie en inkomens, hebben in 1948 gunstige voorwaarden voor een ruime spaarvorming geschapen. Daarenboven heeft de terugkeer tot een algehele vrijheid in de aanwending der inkomens, als gevolg van het verdwijnen der laatste consumptiebeperkingen, het sparen ten volle in zijn oorspronkelijke betekenis hersteld”, aldus het verslag op blz. 26. Erkend wordt weliswaar, dat na de oorlog een verschuiving in de inkomensstructuur ten gunste van de arbeidsinkomens heeft plaatsgevonden, waardoor, wegens de hogere consumptiequote van de laatste, de totale consumptie is toegenomen. Doch de reële inkomensstijging heeft de tendentie tot vermindering van de spaarquote gematigd, zo niet gecompenseerd.

Overigens laat het verslag niet onvermeld de minder gunstige factoren, die de Belgische economie in 1948 hebben beïnvloed. Genoemd worden de daling van de algemene index van de werkgelegenheid van 110,6 tot 103,2 (1936-'38 = 100) en de daarmee gepaard gaande toeneming van de werkloosheid van 5,1 tot 12,8 pCt van het totaal der georganiseerde arbeiders. Verder wordt gewag gemaakt van de in het tweede halfjaar van 1948 duidelijk aan de dag getreden conjuncturele prijsdaling; welke, volgens het verslag, een algemene teruggang van het economisch leven in het vooruitzicht stelt, een teruggang, die in 1948 echter nog binnen redelijke perken kon worden gehouden. Het prijspeil in België bleef echter, ondanks daling van de wereldprijzen, in 1948 stijgen. De kosten van levensonderhoud namen hierdoor met ca 17,5 pCt toe. De lonen stegen in diezelfde periode met ca 10 pCt.¹⁾ In zake de sociale voorziening werd echter ook in 1948 een aantal maatregelen getroffen, welke ertoe strekten de levensvoorwaarden van de minder gegoeden te verbeteren.

Wat het sparen zelf betreft, de resultaten van een analyse der voornaamste spaarvormen zijn samengevat in één overzichtelijke tabel, welke wij hieronder weergeven. Bij deze tabel wordt door het verslag opgemerkt, dat, teneinde de cijfers van de verschillende sectoren te kunnen samentellen, voor elk van deze slechts rekening werd gehouden met de bijkomende spaarvorming, d.i. met het saldo, verkregen na uitschakeling van eventuele dubbelstellingen met andere sectoren (zie tabel op blz. 1018).

Is, ondanks vooruitgang, de spaaractiviteit thans bevredigend? Op blz. 72 van het verslag geeft de „Algemene Kas” hierover haar mening: „Het staat in ieder geval vast, dat België zijn spaar- en investeringsinspanning nog aanzienlijk zal moeten vergroten, indien het bij machte wil zijn het herstel in het gewenste rythme voort te zetten en zijn traditionele plaats in de wereld-economie te handhaven. Vandaar de noodzakelijkheid een politiek te voeren, welke er op gericht is de vorming en oordeelkundige belegging van de spaarkapitalen ten sterkste aan te moedigen. De kansen op slagen van een dergelijke actie vereisen de toepassing van een economische, financiële en monetaire politiek, welke rekening houdt met de in 1948 in 's lands conjuncturele toestand voorgekomen veranderingen”.

Naast een spaarpolitiek dus ook een investerings-

¹⁾ Opgemerkt wordt hierbij, dat een officiële loonindex nog steeds ontbreekt en de gegevens uit andere bron meestal onvolledig zijn; hierdoor kon de ontwikkeling van loonniveau en loonstructuur slechts ruw worden aangegeven.

Ontwikkeling van de voornaamste spaarvormen in 1947 en in 1948.

(in mln francs)

Spaarvormen	1947	1948
I Sparen in depositovorm (jaarlijks accres):		
Deposito's bij de spaarkassen	5.537	5.081
Deposito's met spaarkarakter bij de banken	1.406	1.471
Deposito's met spaarkarakter bij de parastatale credietinstellingen	179	507
Totaal	7.122	7.059
Dubbelstellingen ¹⁾ ..	344	223
Netto bedrag	6.778	6.836
II Sparen door fondsvorming (jaarlijks accres):		
Kapitalisatie en bouwsparen	-32	-22
Levensverzekeringmaatschappijen	1.156	1.353
Pensioeninstellingen	2.746	2.705
Arbeidsongevallenverzekeringen en -renten ..	569	568
Totaal	4.439	4.604
III Hypotheekleningen van particulieren:		
Leningen door tussenkomst van hypotheekmaatschappijen	133	130
Directe leningen	900	1.200
Totaal	1.033	1.330
IV Woningbouw:		
Kapitalen geïnvesteerd door particulieren ..	3.100	3.650
V Effectenemissies:		
Beleggingen van particulieren	9.150	6.800
VI Interne besparingen van de ondernemingen:		
a. Bruto besparingen ..	17.000	20.500
b. Netto besparingen ..	4.900	6.500
Totaal van de verschillende geanalyseerde spaarvormen:		
a. Bruto bedrag:		
I + II + III + IV + V		
+ VI, a =	41.500	43.720
b. Netto bedrag:		
I + II + III + IV + V		
+ VI, b =	20.400	20.720

¹⁾ Betreft tegoeden bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas welke toebehoren aan verschillende financiële instellingen (particuliere spaarkassen, pensioeninstellingen, parastatale credietinstellingen). Daar deze kapitalen in de vorm van deposito's of van reserves bij de betreffende instellingen als spaarvorming werden geteld, moet men, om dubbelstelling te vermijden, deze uit het totaal verwijderen.

politiek. Over deze laatste bevat het verslag een diepgaande analyse. De gegevens, die zijn verzameld om de verschillende wijzen van belegging te illustreren, zijn daarenboven zeer uitvoerig.

In een slotbeschouwing op het eerste deel van het verslag worden de problemen van België's economisch leven samengevat en worden enkele wegen genoemd, die naar een oplossing van deze problemen kunnen leiden. Met name wordt aandacht geschonken aan een full employment-politiek, een bevredigende ontwikkeling van de buitenlandse handel en van de betalingsbalans, alsmede aan de mogelijkheid tot verruiming van de particuliere verbruiksuitgaven, naar aanleiding van de op verschillende markten aan de dag getreden tekenen van „economische” verzadiging. Als compenserende factor voor de ontoereikendheid van de particuliere vraag komt, zegt het verslag, slechts verhoging van de buitengewone begroting in aanmerking. In verband hiermee wordt een wijziging in de budgetaire politiek in de richting van een uitbreiding van de investeringsuitgaven t.o.v. de verbruiksuitgaven gesuggereerd. Dit zou bovendien, ingevolge het aan de investeringsuitgaven inherente multiplier-effect, het volume van de werkgelegenheid

doen toenemen. De verhoging van de investeringsuitgaven dient dan in hoofdzaak uit te gaan naar twee wel omlijnde gebieden: de openbare werken en de woningbouw. In verband met de aan deze vraagstukken vastgekoppelde moeilijkheden van financiering, onderstreept het verslag nog eens de dwingende noodzakelijkheid „in de mate van het mogelijke de besparingen te doen toenemen”, gevolgd door de waarschuwing „een „verzilvering” van de besparingen in de vorm van het ophopen van liquide middelen te vermijden”. Dus „volledige en snelle aanwending der gespaarde kapitalen tot financiering van nieuwe investeringen” (blz. 95).

De verrichtingen van de Algemene Spaar- en Lijfrentekas.

Op 31 December 1948 bereikte het totale bedrag door de Algemene Kas beheerde kapitalen 46.805,1 mln frs, tegenover 41.087,6 mln frs per einde 1947. In 1948 bedroeg het accres van de beheerde kapitalen aldus 5.717,5 mln frs of 13,9 pCt, terwijl in 1947 de toeneming 6.191,5 mln frs of 17,7 pCt beliep. Het verslag merkt hierbij op, dat dit verschil is toe te schrijven aan incidentele factoren (o.a. inkoop van obligaties van de Muntsaneringslening), welke in 1947 een buitengewoon accres van 1.200 à 1.300 mln frs tot gevolg hadden. Laat men deze exceptionele toeneming buiten beschouwing, dan blijkt de effectieve aangroei in 1948 zelfs nog belangrijker dan in 1947.

Vergelijking met het totale bedrag van de netto-besparingen, dat volgens de opgemaakte inventaris voor geheel België in 1948 29,7 mrd frs heeft bereikt, doet zien, dat de Algemene Kas gedurende dat jaar bijna 20 pCt van 's lands nieuwe-nettobesparingen heeft aangetrokken (ruim 21 pCt in 1947).

Op 31 December 1948 bedroeg de boekwaarde van de verschillende categorieën van *beleggingen* der Instelling 44.765.411.994 frs tegenover 39.579.386.949 frs per einde 1947, d.i. een aangroei van 13,13 pCt.

Het verslag wijst op de zeer ruime diversiteit van de beleggingen, een verscheidenheid door de Instelling beschouwd als een grondregel van gezond financieel beheer.

Met betrekking tot de *credietpolitiek* vermeldt het verslag op blz. 226: „Na vorming van een bedrijfskapitaal, beschikt de Algemene Kas nog regelmatig over een belangrijk volume te plaatsen kapitalen. In wezen sociaal, tracht zij in de eerste plaats voldoening te schenken aan de credietaanvragen, uitgaande van de bescheiden en arbeidende lagen der bevolking, die haar normale cliënteel uitmaken: Terwijl zij ook de veiligheid van haar andere beleggingen verzekert door de risico's te verdelen, wordt haar keuze ingegeven door overwegingen van economische politiek”. In dit opzicht werd het jaar 1947 gekenmerkt door een strenge credietselectie. Deze politiek werd voortgezet in 1948, aangezien de algemene kenmerken van de kapitaalmarkt ongewijzigd bleven. Vooral de leningaanvragen, welke om economische of sociale motieven de voorkeur verdienden, werden ingewilligd.

De nieuwe beleggingen in 1948, waarvan het bedrag 7.324,8 mln frs bereikte, werden als volgt aangewend: 44,32 pCt voor de publieke sector, 4,89 pCt voor de publieke bedrijfsinstellingen, 10,76 pCt voor de parastatale credietinstellingen en 40,03 pCt voor de particuliere sector.

Het gezamenlijk bedrag van de credieten, welke direct of indirect aanleiding hebben gegeven tot productieve investeringen, bereikte 4.872 mln frs of 66,5 pCt van het totaal der in 1948 toegestane nieuwe credieten.

Vergelijkt men dit bedrag, dat in 1948 door de Algemene Kas werd toegekend, met de globale investeringen in het land, dan blijkt dat de Instelling voor 12,9 pCt tot de financiering van 's lands wederuitrusting heeft bijgedragen.

Het derde en laatste deel van het verslag bevat de *balansen en rekeningen - algemene onkosten* met toelichtingen.

INTERNATIONALE NOTITIES.

EUROPA'S DOLLAREXPORTEX.

De Verenigde Staten importeerden in 1948 naar waarde bijna driemaal zoveel als in de periode onmiddellijk vóór de oorlog. De import nam nl. toe van \$ 2.400 mln in de jaren 1936-'38 tot \$ 7.100 mln in 1948. De invoer uit de Marshall-landen bedroeg in laatstgenoemd jaar nog geen \$ 1.000 mln; in de periode 1936-'38 voerden deze landen voor een waarde van ca \$ 600 mln naar de Verenigde Staten uit. Uit deze gegevens, overgenomen van „The Economist” van 10 December jl., blijkt, dat het aandeel van de Marshall-landen in de invoer van de Verenigde Staten van één vierde in 1936-'38 is gedaald tot één zevende in 1948. Ondanks merkbaar herstel gedurende de na-oorlogse jaren, zijn de resultaten van de West-europese landen wat hun exporten naar de dollargebieden betreft dus nog verre van bevredigend. Het vooroorlogse volume van de uitvoer is, volgens „The Economist”, tot nu toe evenmin bereikt.

In de Amerikaanse markt voor Europese producten hebben zich, vergeleken met vóór de oorlog, opvallende veranderingen voltrokken. Zo namen vóór de oorlog voedingsmiddelen de eerste plaats in bij de exporten van West-Europa naar de Verenigde Staten; thans de derde. Schaarste hier en uitbreiding van de productie (tegen lagere prijzen!) aan de overkant, zijn hiervan de voornaamste oorzaken. Textielgoederen daarentegen, welke vóór de oorlog de tweede plaats innamen, bezetten thans de eerste plaats, ondanks verkrapping van de Amerikaanse markt voor katoenen en linnen goederen. Vooral wollen goederen kunnen, aldus „The Economist”, een blijvende markt in de Verenigde Staten vinden. Verder zijn metalen en metaalfabrikaten opgeschoven van de vijfde naar de tweede plaats, terwijl omgekeerd diamanten van de vierde plaats naar de zevende plaats verhuisden.

De genoemde teruggang in het aandeel van de E.R.P.-landen in de uitvoer naar de Verenigde Staten van één vierde naar één zevende deel, betreft deze landen niet in gelijke mate. Zo heeft, Zwitserland kans gezien om, zijn dollarexport, vergeleken met vóór de oorlog, naar waarde te verviervoudigen. Europa voert thans, in geld uitgedrukt, zesmaal zoveel horloges en klokken naar de Verenigde Staten uit als voor de oorlog, hetgeen goeddeels verklaart, waarom Zwitserland het meeste succes van alle Marshall-landen heeft met het vergroten van de dollarexporten.

Onmiddellijk na Zwitserland komen dan Turkije en Portugal. De relatief geringste resultaten in 1948, vergeleken met vóór de oorlog, boekten Duitsland, Nederland en Frankrijk. Groot-Brittannië neemt een, naar de mening van „The Economist”, onbevredigende tussenpositie in met een dollarexport, die 67 pCt boven de vooroorlogse waarde ligt

DE AARDOLIEWINNING IN WEST-DUITSLAND.

Na 1933 werd in Duitsland de exploitatie van de aardolievelden, waarmee enkele jaren voordien een bescheiden begin was gemaakt, met regeringssteun krachtig ter hand genomen. De productie nam zodoende van ca 200.000 ton in het begin van de jaren dertig (5 pCt van de toenmalige Duitse oliebehoefte) toe tot ruim 1 mln ton in 1940.

Allens werden steeds meer olielovelden in exploitatie gebracht. Een belangrijk succes bereikten de geologen in het begin van de oorlog, toen zij op zoek naar aardgas het rijke oliegebied bij Bentheim, dicht bij de Nederlandse grens ontdekten. De olievoorraden in dit gebied worden op 15 tot 20 mln ton geschat; de voorraden in de andere, tot dusver bekende, gebieden bedragen hoogstens 3 mln ton!

Onderstaand staatje, dat is overgenomen uit de „Neue

Zürcher Zeitung” van 10 December jl., toont, hoe de oliewinning in Emsland (Bentheim) zich na de oorlog heeft ontwikkeld in vergelijking met die in de oudere gebieden.

	District Hannover	District Sleeswijk-Holstein/Hamburg	District Emsland	Totaal
	(× 1.000 ton)			
1946	451	111	80	642
1947	364	93	114	571
1948	314	70	168	552
1949 (t/m Oct.)....	309	78	275	662

Voor het gehele jaar 1949 wordt de totale productie op ca 800.000 ton geschat. De toeneming komt, zoals het staatje aantoon, nagenoeg geheel voor rekening van Emsland.

Intussen is een staf geologen met de modernste apparaten voortdurend op zoek naar nieuwe vindplaatsen. In 1950 hoopt men een productie van 1,1 mln ton en in 1951 van 1,3 mln ton te bereiken; het aandeel van Emsland schat men hierbij op 500.000 ton (45 pCt), resp. 650.000 ton (50 pCt). Dit betekent dus voor Emsland een productieverdubbeling in twee jaar tijds.

De behoefte van West-Duitsland is echter groter; zo wordt, de behoefte aan ruwe olie voor het jaar 1952 op 3,7 mln ton geschat, waarvoor ca 2,2 mln ton moet worden geïmporteerd. Invoer is ook daarom noodzakelijk, omdat de bezettingsautoriteiten de productie van synthetische benzine hebben verboden. Deze productie zou nl. niet economisch zijn en bovendien zou het gevaar bestaan van misbruik van deze benzine voor oorlogsdoeleinden (besluiten te Washington van April jl.). Men wil nu trachten, teneinde deviezen te besparen, bij de import het zwaartepunt op ruwe olie te laten vallen, waardoor import van de duurdere benzine tot een minimum kan worden beperkt. De raffinage dient dan met eigen installaties te geschieden.

ONTVANGEN BOEKEN.

- De algemene banken in Nederland* (dissertatie) door F. de Roos. N.V. A. Oosthoek's Uitgevers Mij. Utrecht 1949. 144 blz., ingen.
- Winstdeling door werknemers* door Ir D. A. C. Zoethout, met medewerking van Dr W. C. Klein en Ir C. W. André de la Porte. Publicatie Researchafdeling van het Raadgevend Bureau Ir B. W. Berenschot. J. Muusses; Uitgever, Purmerend. 86 blz., ingen. f 2,50.
- De grafische beroepen*. Een psychologische analyse. In opdracht van de Psychotechnische Commissie van de Bedrijfsgroep Grafische Industrie, verricht door het Laboratorium voor toegepaste Psychografie te Amsterdam. Uitgave van de Bedrijfsgroep Grafische Industrie, Amsterdam 1949, 176 blz., geb.
- Jaarverslag 1948* van de Nederlandse Kamer van Koophandel voor Amerika. 68 blz., ingen.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

In de tweede helft van de verslagweek vertoonde de geldmarkt een plotselinge verkrapping. Waarschijnlijk hield deze verband met betalingen aan het buitenland van importeurs, welke daartoe hun banktegoeden moesten aanspreken. De banken zagen daardoor op hun beurt liquide middelen afvloeien. De balans van De Nederlandsche Bank per 12 December vertoonde hiervan echter nog geen sporen. Integendeel, de saldi van banken bij de circulatiebank waren toen niet minder dan f 20 mln gestegen tot f 59 mln, terwijl de voorschotten en beleningen nog met f 3 mln waren gedaald.

Aan de aflossing door het Rijk van een bedrag van f 50 mln

van f 1.800 mln schatkistpapier, ondergebracht bij De Nederlandsche Bank (ontstaan in 1947 door overneming van Markenvorderingen van De Nederlandsche Bank door de Staat, waarbij De Nederlandsche Bank o.a. f 2.100 mln schatkistpapier verkreeg), welke de laatste week heeft plaatsgevonden, moet slechts formele betekenis worden toegekend.

Noch de liquide middelen der banken, noch die van het publiek ondergingen door deze boeking enigerlei verandering, zodat noch de geldmarkt, noch het monetaire evenwicht hier te lande werden beïnvloed. Het saldo van het Rijk bij de Centrale Bank ad f 632 mln is overigens nog steeds zo groot, dat ook de onmiddellijke liquiditeitspositie van het Rijk vrijwel geen weerslag van deze maatregel ondervindt.

De bovengenoemde verkrapting kwam in de eerste plaats tot uiting in een verhoging van de callgeldnotering op Donderdag van $\frac{3}{4}$ tot 1 pCt. Groter nog was de invloed op de marktdisconto's van schatkistpapier. Het aanbod was zeer moeilijk te plaatsen.

Mei-, Juni-, Augustus- en Novemberpapier werden aan het einde der week op $1\frac{1}{2}$ pCt aangeboden. Januari-, Februari-, Maart- en Aprilpromessen kon men op $1\frac{1}{2}$ pCt kwijt, September- en Octoberpapier zelfs slechts tegen $1\frac{9}{16}$ pCt. Slechts voor het schaarse Julipapier bleef de notering beneden $1\frac{1}{2}$ pCt, nl. op $1\frac{7}{16}$ pCt.

Op de kapitaalmarkt was deze week vooral sprake van een vaste stemming voor Indonesische fondsen. De oorzaak hiervan was vooral gelegen in de redevoering van President Soekarno, welke getuigde van een geest van samenwerking met Nederland. Voorts gaf de benoeming van Dr Hirschfeld tot hoge commissaris van Nederland in Indonesië een aanwijzing, dat de economisch-financiële factor bij de toekomstige verhouding Nederland-Indonesië naar de mening van onze Regering op de voorgrond zal staan, hetgeen mede tot een optimistischer beoordeeling van de Indonesische situatie aanleiding gaf.

Gedurende de verslagweek werd officieel bekend gemaakt, dat de heropening van de binnenlandse handel in certificaten van Amerikaanse aandelen in de bedoeling ligt. Hiermede zal het einde van een lange lijdensweg worden bereikt. Voor zover de koersen boven de Amerikaanse pariteit zullen stijgen en de verkopen van Amerikaanse fondsen zullen ophouden, zal tevens een bron verdwijnen, waaruit tot dusverre nieuwe middelen vloeiden, welke voor een groot deel hun weg naar de beurs vonden. In hoeverre dit en het grote verschil tussen de hoge rendementen op Amerikaanse aandelen en de lage rendementen op Nederlandse fondsen tot een verkoopdrang van Nederlandse aandelen zal leiden, zal het nieuwe jaar ons onthullen.

Tenslotte volgt hier het gebruikelijke koerslijstje:

	9 Dec. 1949	16 Dec. 1949
Indexcijfers.		
Industrie	228,4	229,6
Banken	132,4	134,6
Indonesische aandelen	59,7	61,6
Algemeen	159,8	161,7
Aandelen.		
A.K.U.	184 $\frac{1}{2}$	184 $\frac{3}{4}$
Amsterdam Rubber	133	136
H.A.L.	159 $\frac{3}{4}$	161
H.V.A.	148 $\frac{1}{4}$	153 $\frac{1}{4}$
Kon. Petroleum	304	298
Unilever	246	246 $\frac{3}{4}$
Philips	239	239 $\frac{1}{2}$
Obligaties.		
3 pCt Inv. cert.	98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{7}{16}$
2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	80	80 $\frac{9}{16}$
3-3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{1}{8}$
3 pCt Dollarlening 1947	96 $\frac{7}{16}$	97 $\frac{1}{2}$

STATISTIEKEN.

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 19 December 1949.

Activa.			
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto	Hoofdbank f —) Bijbank „ —) Agentsch. „ 6.000,—)	f	6.000,—)
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art 15, onder 4 ^e , van de Bankwet 1948)	„	—	—
Schatkistpapier, door de Bank overgenomen van de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947	„	1.750.000.000,—	—
Voorschotten in rek. crt op onderpand (incl. beleningen)	Hoofdbank f 139.515.630,03) Bijbank „ 186.275,39) Agentsch. „ 8.228.650,55)	f	147.930.555,97)
Op effecten enz.	„	146.769.064,38	—
Op goederen en celen	„	1.161.491,59	—
Voorschotten aan het Rijk (art. 20 van de Bankwet 1948)	„	—	147.930.555,97)
Boekvordering op de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947	„	—	1.500.000.000,—
Munt en muntmateriaal	„	—	—
Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 740.143.147,67	—	—
Zilveren munt enz.	„ 11.109.337,62	—	751.252.485,29
Papier op het buitenland	f 207.680.250,—	—	—
Tegoed bij correspondenten in het buitenland	„ 468.229.955,31	—	—
Buitenlandse betaalmiddelen	„ 1.897.733,91	—	677.807.939,22
Vorderingen in guldens op vreemde circulatiebanken en soortgelijke instellingen	„	329.463.769,38	—
Belegging van kapitaal, reserves, pensioenfonds en voorzieningsfonds	„	121.053.182,—	—
Gebouwen en inventaris	„	2.000.000,—	—
Diverse rekeningen	„	283.547.870,32	—
		f	5.563.061.802,18
Passiva.			
Kapitaal	f	20.000.000,—	—
Reservefonds	„	15.333.335,71	—
Bijzondere reserves	„	61.674.999,18	—
Pensioenfonds	„	22.658.780,46	—
Voorzieningsfonds personeel in tijdelijke dienst	„	1.499.667,79	—
Bankbiljetten in omloop (oude uitgiffen)	„	70.472.800,—	—
Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgiffen)	„	2.960.874.735,—	—
Bankassigaties in omloop	„	96.199,19	—
Rekening courant saldo's	„	—	—
's Rijks Schatkist	f 616.121.486,55	—	—
's Rijks Schatkist Bijzondere rekening	„ 601.953.954,89	—	—
Geblokkeerde saldo's	„ 2.119.084,99	—	—
Saldo's van banken in Nederland	„ 55.565.993,40	—	—
Vrije saldo's van vreemde circulatiebanken en soortgelijke instellingen	„ 445.608.030,43	—	—
Andere vrije saldo's	„ 315.098.543,82	—	—
		„	2.036.467.094,08
Crediteuren in vreemde geldsoort	„	12.536.047,05	—
Diverse rekeningen	„	361.451.143,72	—
		f	5.563.061.802,18

⁴⁾ Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen f —
⁵⁾ Waarvan aan Indonesië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad no. 99) „ 34.259.225,—
 Circulatie der door de Bank namens de Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten „ 134.154.796,50

FEDERAL RESERVE BANKS.

(Voornaamste posten in miljoenen dollars).

Data	Metaalvoorraad		Other cash	U.S. Govt securities
	Totaal	Goudcertificaten		
31 Dec. 1946	18.381	17.587	268	23.350
17 Nov. 1949	23.269	22.714	253	17.789
25 Nov. 1949	23.272	22.724	239	17.669
1 Dec. 1949	23.232	22.677	237	17.682
Data	F.R.-biljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt	Member-banks
31 Dec. 1946	24.945	17.353	393	16.139
17 Nov. 1949	23.241	18.063	408	16.432
25 Nov. 1949	23.327	17.703	410	15.987
1 Dec. 1949	23.374	17.793	517	16.038

BANK VAN ENGELAND.
 (Voornaamste posten in miljoenen ponden).

Data	Metaal-voorraad	Govt debits and Govt securities	Fiduciary issue	Biljetten in circulatie	Biljetten in Banking Dept	Gouden en Zilveren munten
25 Dec. '46	0,2	1.449,1	1.450	1.428,2	22,1	1,3
30 Nov. '49	0,4	1.299,3	1.300	1.265,8	34,5	5,4
7 Dec. '49	0,4	1.299,4	1.300	1.283,7	16,7	5,2
14 Dec. '49	0,4	1.349,3	1.350	1.312,1	38,3	5,4

Data	Govt securities	Other securities		Deposits			
		Disc. and advances	Securities	Totaal	Public accounts	H.M. Treasury Special account	Banken
25 Dec. '46	311,8	13,6	15,8	346,5	10,3	—	278,9
30 Nov. '49	403,8	15,3	34,0	475,0	8,9	58,6	295,9
7 Dec. '49	467,1	15,2	23,9	510,0	9,1	81,0	308,9
14 Dec. '49	430,5	16,2	24,9	497,3	9,2	81,0	295,4

BANK VAN FRANKRIJK.
 (Voornaamste posten in miljoenen francs).

Data	Metaal-voorraad	Disconto's en voorschotten	Voorschotten aan de Staat		
			Vaste	Schatkist	Bezettingskosten Duitsland
26 Dec. 1946	94.817	118.302	59.449	67.900	426.000
24 Nov. 1949	52.981	456.053	125.042	152.500	426.000
1 Dec. 1949	52.981	429.492	125.042	169.700	426.000
8 Dec. 1949	52.981	450.263	125.042	156.800	426.000

Data	Bankbiljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Staat	Diversen
26 Dec. 1946	721.865	63.458	765	62.693
24 Nov. 1949	1.203.768	173.549	153	172.169
1 Dec. 1949	1.240.379	143.774	221	141.987
8 Dec. 1949	1.241.612	140.390	702	138.358

VERKEER EN VERVOER IN NEDERLAND.

Omschrijving	Eenheid	Maandgemiddelden			Juni 1949	Juli 1949	Aug. 1949	Sept. 1949
		1938	1947	1948				
Indexcijfer vervoer wilde binnenvaart		100	129	137	148	143		
Vervoer wilde binnenvaart	1.000 t.	917	1.180	1.256	1.358	1.313		
waarvan brandstoffen		260	334	307	399			
Wilde binnenvaart, prestatie	mln t/km	127	164	179	203	194		
Indexcijfer eigen vervoer te water		100	90	123	139	124*	124*	131*
Eigen vervoer te water	1.000 t.	700	629	863	976	871*	869*	915*
Idem, prestatie	mln t/km	50	43	58	66			
Indexcijfer internat. binnenvaart (laadverm.)		100	35	45	56	72	78	77
Binnengekomen schepen	Aantal	6.146	1.860	2.692	3.421	3.892	3.916	4.159
Laadvermogen	1.000 t.	3.572	912	1.308	1.655	2.010	2.168	2.217
Lading	"	2.092	398	781	1.040	1.136	860	904
waarvan onder Nederlandse vlag	"	1.566	321	645	790	886	638	656
" " Belgische vlag	"	126	73	111	156	135	143	156
Vertrokken schepen	Aantal	6.082	1.923	2.703	3.349	4.037	3.932	3.971
Laadvermogen	1.000 t.	3.494	957	1.322	1.657	2.277	2.401	2.142
Lading	"	2.252	421	574	800	887	849	785
waarvan onder Nederlandse vlag	"	1.559	310	425	555	641	614	556
" " Belgische vlag	"	229	80	96	143	109	119	125
Schepen in rechtstreekse doorvaart	Aantal	2.144	1.141	1.332	1.783	2.097	2.462	2.190
Laadvermogen	1.000 t.	1.427	798	941	1.179	1.458	1.748	1.680
Lading	"	1.051	386	526	762	757	772	682
waarvan onder Nederlandse vlag	"	199	122	149	217	224	235	240
" " Belgische vlag	"	544	196	279	402	399	415	317
Indexcijfer zeevaart (inhoud)		100	42	55	69	74	77	73
Binnengekomen zeeschepen	Aantal	1.758	753	1.046	1.490	1.633	1.532	1.496
Bruto-inhoud	1.000 R.T.	4.416	1.852	2.408	3.058	3.263	3.370	3.217
Idem, alleen geladen schepen	"	3.834	1.702	2.122	2.684	2.837	2.925	2.815
waarvan in lijnvaart	"	907	413	1.654	1.688	1.788	1.786	1.776
Vertrokken zeeschepen	Aantal	1.738	737	1.030	1.482	1.614	1.506	1.433
Bruto-inhoud	1.000 R.T.	4.418	1.854	2.430	3.061	3.255	3.429	3.214
Idem, alleen geladen schepen	"	3.216	1.150	1.732	2.197	2.342	2.377	2.314
waarvan in lijnvaart	"	911	411	1.285	1.608	1.681	1.753	1.720
Goederenvervoer ter zee:								
Gelost bij invoer	1.000 t.	1.018	984	1.009	1.198	1.215	1.207	1.170
" " doorvoer	"	1.738	191	326	597	571	624	530
Geladen bij uitvoer	"	435	149	242	342	339	324	459
" " doorvoer	"	1.191	149	354	399	618	703	367
Indexcijfer goederenvervoer Ned. Spoorwegen		100	111	127	120	120		
Goederenvervoer Ned. Spoorwegen, totaal	1.000 t.	1.215	1.344	1.542	1.452	1.464		
waarvan grensoverschrijdend		420	262	326	273	292		
Reizigerskilometers Ned. Spoorwegen	1 miljoen	285	565	570	548	613		
Tonkilometers Ned. Spoorwegen	"	170	189	212	201	208		
Tramwegen, vervoerde reizigers	1 miljoen	21,2	47,0	43,3	35,6	36,6	38,2	
Interloc. autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	5,7	14,9	18,2	16,8	16,4		
Locale autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	4,4	9,8	13,5	13,3	13,9		
Indexcijfer verkeer op de rijkswegen		100	147	162	184	192	190	190
Stichtoffers verkeersongevallen	Aantal	65	80	75	70	77	88	75*
Overleden	"	368	612	642	768	776	862	718*
Ernstig gewond	"	918	506	601	745	784	896	755*
Licht gewond	"	100	124	115	108	118	135	115*
Idem, Indexcijfers		100	166	174	209	211	234	195*
Overleden	"	100	55	66	81	85	98	82*
Ernstig gewond	"	100	166	174	209	211	234	195*
Licht gewond	"	100	55	66	81	85	98	82*
Luchtvaart (K.L.M.) *)								
Tonkm (vracht, post en bagage)	1.000	250	2.072	3.347	3.255	3.079	3.247	3.412
Passagiers km	1 miljoen	4,8	34,8	53,9	49,5	54,0	59,6	58,8

*) Bunkermateriaal e.d. niet inbegrepen.

*) Excl. het West-Indië bedrijf en het Interinsulair bedrijf in Indonesië.

*) Voorlopig cijfer.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

DE KOLENPOSITIE VAN NEDERLAND ¹⁾.
(in 1.000 kg)

Maand	Productie Limburgse mijnen	Verzonden voor binnenlandse behoefte	Invoer
Totaal 1946 ..	8.313.827	6.387.903	2.666.502
Totaal 1947 ..	10.104.345	7.778.585	3.577.564
Totaal 1948 ..	11.032.326	8.059.287	3.435.269
Jan. 1949	936.174	700.888	247.336
Febr. 1949	892.448	672.959	312.522
Mrt 1949	1.026.228	770.668	379.660
Apr. 1949	925.207	696.263	322.031
Mei 1949	960.900	711.611	444.423
Juni 1949	943.625	709.832	352.281
Juli 1949	982.396	734.803	349.256
Aug. 1949	990.147	702.680	343.903
Sept. 1949	1.010.293	737.941	349.251
Oct. 1949	998.444 ²⁾	716.751 ²⁾	359.946 ²⁾

¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin van het C.B.S.”²⁾ Voorlopige gegevens.WERKLOOSHEID IN BELGIË ¹⁾.

Maand	Geheel werkloos	Gedeeltelijk en toevallig werkloos
Juni 1948	61.814	42.903
Juli	69.571	59.703
Augustus	74.292	48.257
September	81.065	43.168
October	87.604	44.797
November	112.362	61.500
December	172.395	80.356
Januari 1949	173.393	80.193
Februari	173.092	66.571
Maart	172.212	64.701
April	167.488	52.438
Mei	158.445	54.172
Juni	158.873	56.443
Juli	158.954	61.515
Augustus	154.011	60.672

¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin” van het Nationaal Instituut voor de Statistiek.

HAVENBEWEGING.

Te Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen aangekomen zeeschepen ¹⁾.

Tijdvak	Rotterdam		Amsterdam		Antwerpen	
	Aantal	Netto register tonnen	Aantal	Netto register tonnen	Aantal	Netto register tonnen
1938	15.366	24.744.472	3.464	4.664.049	11.762	19.979.744
1939	12.026	19.392.128	3.110	4.024.738	9.524	15.888.710
1945	1.344	2.063.632	470	458.800	3.585	11.129.932
1946	4.464	5.911.539	1.706	1.817.922	5.284	9.312.726
1947	5.974	9.883.446	2.443	2.769.462	8.013	16.762.592
1948	8.502	12.670.901	3.305	3.348.504	8.472	16.918.365
1949						
Januari	739	1.158.365	251	280.367	757	1.364.159
Februari	802	1.065.261	194	236.060	706	1.296.718
Maart	986	1.224.006	276	305.723	783	1.397.455
April	1.043	1.371.907	298	343.455	802	1.467.170
Mei	1.115	1.403.967	332	355.114	827	1.481.989
Juni	1.056	1.309.291	354	367.848	865	1.561.742
Juli	1.145	1.429.450	346	331.528	840	1.543.062
Augustus	982	1.407.918	372	359.635	826	1.496.622
4 t/m 10 Sept.	223	329.579	82	98.768		
11 t/m 17 Sept.	238	327.140	79	69.899		
18 t/m 24 Sept.	232	329.606	111	125.536		
25 Sept. t/m 1 Oct.	215	308.630	79	70.912		
September	980	1.370.835	377	375.569	787	1.398.798
2 t/m 8 Oct.	201	293.393	89	95.446		
9 t/m 15 Oct.	223	293.121	96	76.108		
16 t/m 22 Oct.	210	333.751	77	102.951		
23 t/m 29 Oct.	206	329.170	80	96.214		
October	937	1.396.380	379	386.624	763	1.468.372
30 Oct. t/m 5 Nov.	215	295.138	96	101.889		
6 t/m 12 Nov.	192	266.956	82	108.423		
13 t/m 19 Nov.	220	319.676	72	74.373		
20 t/m 26 Nov.	201	255.202	84	77.324		

¹⁾ Bronnen: „Mededelingen Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland”; Dienst Gemeente Handelsinrichtingen, Amsterdam; Bureau van Statistiek der Gemeente Amsterdam; Economische dienst van de haven, Antwerpen.

Diversen

CHEVROLET

Cabriolet, twoseater 1935, in zeer goede staat te koop van part. Br. onder no. ESB 1590, bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

TE KOOP

DUBBEL LANDHUIS

met grote tuin, riant gelegen langs Rijksw. 's Bosch-Eindhoven. Vrij spoedig te aanvaarden.

Br. Bosscheweg 109, Boxtel.

Beschikbare krachten

ENGLISHMAN

46, married, former manager tea-estate in Java, thorough knowledge Dutch and native languages, administration etc. desires suitable position, anywhere in Africa, South America or West Indies. Also, willing to take position in Holland or elsewhere in Europe. Letters under No. ESB 1587, P.O. Box 42, Schiedam.

Aan dit nummer is een folder toegevoegd van

SERVICE BUREAU BRAUN N.V.
NIEUWE BINNENWEG 175 TE ROTTERDAM



Nederlandsche Handel-Maatschappij, n.v.

DEVIEZENBANK

Hoofdkantoor: Amsterdam,
Vijzelstraat 32

Meer dan 100 kantoren in Nederland en Azië
New York — Londen — Tanger

FINANCIERING VAN DEN
BUITENLANDSEN HANDEL

N.V. PHILIPS' TELECOMMUNICATIE INDUSTRIE
v/h Nederlandsche Seintoestellen Fabriek
HILVERSUM



Alle Communicatie-apparatuur op het gebied van

Radio - Lijntelefonie - Automatische telefonie

C. MASTENBROEK

Ben. Molendijk 14 - Goudswaard

- **BEDRIJFSADMINISTRATIE**
- **BOEKHOUDINGEN**
- **BELASTINGZAKEN**

Vacatures

Bij de Provinciale Waterstaat van Noordholland (Bureau van de Provinciale Planologische Dienst) kan worden geplaatst een

SOCIAAL-GEOGRAAF, SOCIOGRAAF of SOCIAAL-ECONOOM

Rang en salaris naar ervaring.

Brieven met volledige inlichtingen vóór 16 Januari 1950 te richten aan de Hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Waterstaat van Noordholland, Nieuwe Gracht 47 te Haarlem.

Persoonlijk bezoek alleen na oproeping.

DE KON. LEDERFABRIEK „OISTERWIJK" N.V.

te Oisterwijk (NB) vraagt een

BEDRIJFSECONOOM

die belast zal worden met de behandeling harer organisatorische vraagstukken, onder meer de bevordering en het op moderne leest schoeien van bedrijfsorganisatie, bedrijfscontrole en administratieve opzet. Vereist: commerciële zin, organisatievermogen en leiding kunnende geven. Ruime wetenschappelijke opleiding en grote ervaring op bedrijfsorganisatorisch gebied. Vertrouwd met de behandeling van sociale vraagstukken. Kennis der moderne talen, zowel mondeling als schriftelijk, onontbeerlijk. Leeftijd ca. 35 jaar. Aangeboden: zelfstandige en aantrekkelijke werkring, goede salariering, vooruitzichten en pensioenregeling. Cand. zullen event. worden uitgenodigd voor een psychol. onderzoek op 19 Jan. 1950 door de NEDERLANDSCHE STICHTING VOOR PSYCHOTECHNIEK, Wittevrouwenkade 6, Utrecht.

Eigenh. geschr. br. m. voll. inlichtingen over opl. en practijk, onder verm. v. leeft. en vergez. van twee pasfoto's (van voren en opzij) aan Adv. Bur. ALTA, Utrecht vóór 26 December a.s. In linkerbovenhoek van brief en enveloppe, en op de foto's: no. E.S.T. 7050, naam en adres.

De NEDERLANDSCHE BANK VOOR ZUID-AFRIKA N.V.
roept sollicitanten op voor de functie van

AGENT

van één harer belangrijkste
Zuid-Afrikaanse kantoren.

Uitvoerige sollicitatiebrieven te richten aan de Directie der 'Nederlandsche Bank voor Zuid-Afrika N.V., Herengracht 546, Amsterdam-C.

Groothandel

DEZE WEEK:

IMPORT IN 'ARGENTINIË

- ★ Iedere week zeer veel nieuwe gevraagde offertes en aanbiedingen van binnen- en buitenland. Plaats voor export een aanbieding in de rubriek TRADE OPENINGS.

Abonnementsprijs f 15.— per jaar

KON. NED. BOEKDRUKKERIJ H. A. M. ROELANTS — SCHIEDAM

Economisch - Statistische Berichten

Adres voor Nederland: Pieter de Hoopstraat 5, Rotterdam (W.).

Telefoon Redactie en Administratie 38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam.

Redactie-adres voor België: Seminarie voor Gespecialiseerde Economie, 14, Universiteitstraat, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoopstraat 5, Rotterdam (W.).

Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

Abonnementsprijs, franco per post, voor Nederland f 26.— per jaar; voor België/Luxemburg f 28.— per jaar, te voldoen door storting van de tegenwaarde in Belgische francs bij de Banque de Commerce te Brussel of op haar Belgische postgirorekening no 260.34.

Overzeese gebiedsdelen (per zeepost) f 26.—, 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). Advertentie-tarief f 0,40 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures" en „Beschikbare krachten" f 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgave van redenen te weigeren.