

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

35E JAARGANG

WOENSDAG 12 JULI 1950

No. 1731

COMMISSIE VAN REDACTIE:

*Ch. Glasz; H. W. Lambers; J. Tinbergen;
F. de Vries; C. van den Berg (secretaris).
Redacteur-Secretaris: A. de Wit.*

Assistent-Redacteur: J. H. Zoon.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

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

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

INHOUD:

	Blz.
De artikelen van deze week	551
Sommaire, summaries	551
Het Landbouw-Egalisatiefonds door <i>Dr A. Vondeling</i>	552
De Hooge Raad en de vrije Rijn door <i>Mr H. Fortuin</i>	555
De ontwikkeling van onze pluimveestapel door <i>Ir J. G. Veldink</i>	558
Het herstel van het Chinese spoorwegnet door <i>Prof. Dr M. H. van der Valk</i>	560
Ingezonden stukken:	
Het luchthavenvraagstuk in West-Nederland door <i>P. J. Boot</i> met naschrift van <i>J. C. Ramaer</i>	562
„Tracing a new international balance” door <i>Mr W. Wenholt</i>	562
Aantekening:	
Het zevende verslag van de Nederlandse Regering betreffende de werking van het E.R.P.	563
Geld- en kapitaalmarkt	565
Grafieken:	
Aanvragen en aanbiedingen van werkkrachten bij de arbeids- bureaux in Nederland	566
Statistieken:	
Bankstaten	565
Groothandelsprijzen van granen, veldbonen, boter, kaas en eieren in Nederland	566
Prijsindexcijfers van het gezinsverbruik in Nederland	566
Productie van nieuwe verzekeringen van 57 levensver- zekeringmaatschappijen in Nederland	567
De kolonpositie van België	567

IN VROEGER DAGEN

werd over het vraagstuk van het medezeggenschap der arbeiders in het bedrijfsleven, dat na de eerste wereldoorlog steeds sterker op de voorgrond was gedrongen, in een lange reeks van artikelen in dit blad uitvoerig en soms fel gediscussieerd.

Enige uitingen uit het begin der jaren twintig met betrekking tot dit vraagstuk beziende, wordt men zich bewust hoe sterk de analyse van deze problemen toen nog verdieping behoefde. De discussie dreigde soms in een

spiegelgevecht te ontaarden, doordat begrippen als medezeggenschap, publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie en georganiseerd overleg door elkaar werden gebruikt en daarbij soms als gelijkwaardig dan weer als verschillend werden uitgelegd.

„Meer dan ooit moet op georganiseerd overleg tusschen werkgevers en arbeiders worden aangedrongen” — zo schreef C. Smeenk in Januari 1922. „De positie, waarin de arbeidersklasse in onze moderne maatschappij is gekomen, is van dien aard, dat zij geen genoegen kan en mag nemen met een toestand, waarbij er van erkenning en overleg weinig of geen sprake is. De drang naar „medezeggenschap” is verklaarbaar niet alleen, maar zelfs toe te juichen”. Smeenk bepleitte daarbij medezeggenschap in de regelingen voor de *bedrijfstak* en voor de afzonderlijke ondernemingen medezeggenschap in de regeling der werkzaamheden. Hij achtte de tijd nog niet rijp om het medezeggenschap reeds van bovenaf, bij wettelijke regeling, vast te leggen. Daarvoor moest de gedachte nog meer worden gepropageerd.

In Maart van dat jaar merkte C. F. Stork o.a. op: „In het algemeen moet men de werkgevers doordringen van het besef, dat het wenschelijk is voor een goeden gang van zaken en van de arbeidsvoorwaarden in hun bedrijf, en niet het minst voor veraangenaming van hun taak als industrieelen, aan vertegenwoordigende lichamen der beampten en werklieden invloed toe te kennen”.

A. H. baron van Hardenbroek van Ammerstol meende zijn stem te moeten verheffen tegen „het huidige, tot ziekelijkheid uitgegroeide gedelibereer over de bedrijven en derzelve leiding, waaraan onze Maatschappij te gronde gaat”. Hij schrijft („E.-S.B.” van 29 Maart en 5 April 1922): „Bizondere tijden toonden in de historie excessen. De middeleeuwen baarden kinderkrustochten en dansers op kerkhoven, tot zij dood erbij neervielen, of wel dansers op bruggen, die deze onder hun geweld deden inzakken, waarna de rivier hen verzwoeg. . . Na verovering der „politieke democratie”, wordt thans gepredikt die der „industriële democratie”, en het mag alleen maar verbazing wekken, dat het onderscheidingsvermogen ten opzichte van de realiteit in dit gedrijf even ver is gedaald als eeuwen geleden bij dat bovengenoemde drijven, waarbij thans — als toen — het bestaande geslacht, maar zelfs het toekomstige — de kinderen — geofferd worden aan de verworping in denken, die wij thans medeleven. . . Men vraagt zich af, waarom (aan dit onderwerp) zooveel plaats is ingeruimd, tenzij het doel mocht zijn eens en vooral door opnemering der bestrijding het onderwerp afdoende te onthouden; zooals de bedrijfsorganisatie (publiekrechtelijke, maatschappelijke of in nog andere variëteit) thans toch wel naar Utopia is verwezen, door deze eens grondig te behandelen”.

„Zoo de wetgever ook naar dit onderwerp de schennende hand uitsteekt, meenende dat het leven geregeld en van bovenaf gemaakt wordt, zoude hierin slechts vernield kunnen worden op gelijke wijze, als reeds door *schrijftafelwijshheid* in de laatste jaren zoo gruwelijk veel is bedorven”.



ASSOCIATIE CASSA

KASSIERSINSTELLING

OPGERICHT IN 1806

VERHUUR VAN SAFELOKETTEN

HEERENGRACHT 179 • AMSTERDAM-C

R. Mees & Zoonen

Anno 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

Rotterdam

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

DE TWENTSCHE BANK N.V.

MAANDSTAAT OP 30 JUNI 1950

Kas, Kassiers en Daggeldleningen	f 13.084.843,88
Nederlands Schatkistpapier	541.092.393,34
Ander Overheidspapier	8.249.424,31
Wissels	1.127.589,98
Bankiers in Binnen- en Buitenland	25.693.904,47
Effecten en Syndicaten	4.180.884,35
Prolongatiën en Voorschotten tegen Effecten	13.864.338,44
Debiteuren	136.625.519,—
Deelnemingen (incl. Voorschotten)	10.219.748,38
Gebouwen	3.500.000,—
Belegde Reserve voor Verleende Pensioenen	795.489,31
	f 758.434.135,46
Kapitaal	f 44.800.000,—
Reserve	15.500.000,—
Bouwreserve	2.000.000,—
Deposito's op Termijn	97.300.246,29
Crediteuren	584.826.219,53
Door Derden Geaccepteerd	1.093.218,07
Kassiers en geromen Daggeldleningen	1.073.747,48
Overlopende Saldi en Andere Rekeningen	11.045.214,78
Reserve voor Verleende Pensioenen	795.489,31
	f 758.434.135,46

Annonces voor het volgend nummer

dienen uiterlijk Maandag 17 Juli a.s. in het bezit te zijn van de administratie, Lange Haven 141, Schiedam

ROTTERDAMSCH BANK

CHÈQUE-
EN
BANKGIRO-
VERKEER

250 VESTIGINGEN
IN NEDERLAND

Koninklijke
Nederlandsche
Boekdrukkerij
H. A. M. Roelants
Schiedam

Fa. A. O. Beuth van Wickevoort Crommelin

Amsterdam-Z. Tel. 25410
Corns v. d. Lindenstraat 22
Verzekeringadviseurs.

Lod. S. Beuth

specialist Gezins- en Oude-
dagsverzorging.

Adviezen inzake:

Penstoel-voorzieningen voor
Staf en Personeel.

Organisatie Bedrijfs- en Onder-
nemingspensioenfondsen.

Aanvulling en normalisatie van
bestaande regelingen.

BELASTINGCONSULTATIEBUREAU

A. L. F. LEVERINGTON

Alle belastingzaken

Medewerkers:

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

Amsterdam:

1e Helmersstr. 95 - Tel. 85508

Haarlem:

Ged. Oude Gr. 11 B - Tel. 12468

ADVERTEER

IN DE

ESB

The Statist

ESTABLISHED 1878

An Independent Journal of Finance
and Trade



OBJECTIVE APPRAISALS
CONSIDERED. JUDGMENT
IMPARTIAL OPINION



Contains most complete range of
British economic and financial statisti-
cs published in any weekly journal



World wide circulation



Annual subscription rate: (post free-
to include all supplements) £ 3:2:6
(fl 33,40)

LONDON: 51 CANNON STREET, E.C.4

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK.

Dr A. Vondeling, *Het Landbouw-Egalisatiefonds.*

Uit talrijke recente publicaties blijkt, dat daarin de geldmiddelen van het Landbouw-Egalisatiefonds nog als steun aan de agrarische bedrijven worden beschouwd. Eigenlijk is dit na 1939 al niet meer het geval geweest. De hoge nadelige saldi van het fonds zijn niet ontstaan door het geven van steun aan agrarische bedrijven, maar door het subsidiëren van de consument. De vooroorlogse steun, die de landbouw per jaar via het fonds ontving bedroeg f 166 mln (1933-1940); de na-oorlogse steun aan de consument was gemiddeld f 440 mln per jaar (1945-1950). Aan de hand van enkele voorbeelden wordt duidelijk gemaakt, hoe de Regering het fonds gebruikt als instrument bij haar sociale en economische politiek. Het huidige karakter van prijzen-egalisatiefonds springt daarbij naar voren. Voor de gezinnen met een inkomen van f 40—f 70 per-week wordt het in 1950 genoten subsidie op 4 à 7 pCt van dat inkomen geschat. Aangezien prijsverlagingen in de voedingssector in het komende jaar niet waarschijnlijk zijn, betekent plotselinge afschaffing of sterke vermindering van de subsidies onherroepelijk een algemene eis tot loonsverhoging.

Mr H. Fortuin, *De Hooge Raad en de vrije Rijn.*

De laatste jaren hebben een streven doen zien om de vrijheid van scheepvaart op de Rijn, voorgeschreven in de akte van Mannheim, in te perken, indien zulks met het nationale belang strookt. De Hooge Raad heeft zich in het arrest van 28 Maart jl. opnieuw uitgesproken over de vraag, wat onder vrijheid van scheepvaart op de Rijn is te verstaan, m.n. over de vraag, of de prijsvoorschriften ingevolge de Prijsopdrivings- en Hamsterwet ook toepassing mogen vinden bij scheepvervoerovereenkomsten op de Rijn. De Hooge Raad nam — overigens zonder bewijsvoering — aan, dat bepalingen, die de vrijheid om overeenkomsten te sluiten aan banden leggen, niet geacht kunnen worden inbreuk te maken op de vrije vaart. Schr. hier-tegenover betoogt, dat bedoelde prijsvoorschriften een belemmering van de vrije vaart medebrengen en als zodanig in strijd zijn met de Rijnvaartakte. De inperking van de vrijheid kan volgens schr. alleen geschieden, wanneer zij in de Rijnvaartakte is voorgeschreven of nodig is om der wille van de algemene veiligheid.

Ir J. G. Veldink, *De ontwikkeling van onze pluimveestapel.*

Onze pluimveestapel is eerst in de twintigste eeuw een rol van betekenis gaan spelen. Tot 1907 was de eiereninvoer groter dan de -uitvoer, daarna nam de laatste steeds meer in betekenis toe. De maatregelen ter bestrijding van de moeilijkheden, die de pluimveehouderij gedurende de crisisjaren — o.a. door de daling van de export naar Engeland en Duitsland — ondervond, hebben goed gewerkt; na 1933 nam de eierenexport weer toe. Met het uitbreken van de tweede wereldoorlog kwam aan deze gunstige ontwikkeling een plotseling einde; het wegvallen van de invoer van krachtvoeder was een ramp. De uitbreiding van de pluimveestapel na de oorlog is niet zo snel verlopen als velen hadden verwacht; de beperking van de veevoederimport treft nl. in de eerste plaats de pluimveestapel. Voor de export kregen de eieren eerst in 1948 weer enige betekenis.

Prof. Dr M. H. van der Valk, *Het herstel van het Chinese spoorwegnet.*

Ondanks vele moeilijkheden m.b.t. het aannemen van arbeidskrachten en de voorziening met materiaal, zijn gedurende het afgelopen jaar met het herstel van het Chinese spoorwegnet indrukwekkende resultaten bereikt. In het gebrek aan materiaal heeft men moeten voorzien door materiaal te gebruiken, dat de bevolking bij het naderen der Japanezen had verborgen, terwijl voorts uit oud ijzer nieuw materiaal werd vervaardigd. Eerst in October werd enige technische hulp van Rusland verkregen. Een beschouwing van het programma voor 1950 leert, dat aan het stormachtige herstel een einde is gekomen; slechts weinig nieuwe aanleg of kapitaalsinvestering zal plaatsvinden.

SOMMAIRE.

Dr A. Vondeling, *Le „Landbouw-Egalisatiefonds”.*

Le „Landbouw-Egalisatiefonds” n'a plus, depuis 1940, le caractère d'un fonds de secours en faveur des entreprises agricoles. Les déficits élevés de ce fonds sont dus aux subventions accordées aux consommateurs. L'auteur explique que le Gouvernement a utilisé le fonds comme un instrument dans sa politique sociale et économique. Son caractère actuel de régulateur des prix y prime. La suppression ou une forte diminution des subventions déclinerait une demande générale tendant à l'obtention d'une augmentation des salaires.

Mr H. Fortuin, *Le „Hooge Raad” et le Rhin libre.*

Le „Hooge Raad” a statué par son arrêt du 28 mars dernier que les dispositions qui limitent la liberté pour conclure des contrats ne sont pas à considérer comme portant atteinte à la libre navigation sur le Rhin. L'auteur estime que les réglementations des prix constituent un empêchement à la libre navigation et sont contraires à l'Acte Rhénan.

Ir J. G. Veldink, *Le développement de cheptel de basse-cour.*

Le développement de cheptel de basse-cour aux Pays-Bas ne s'est pas accompli si vite, après la guerre, qu'on avait pensé. Les restrictions à l'importation de fourrage, une autre conséquence du manque de devises, frappe notamment en premier lieu ce cheptel. L'exportation des oeufs n'est devenue importante, à nouveau, qu'en 1948.

Prof. Dr M. H. van der Valk, *La reconstruction des chemins de fer chinois.*

Malgré beaucoup de difficultés en ce qui concerne le recrutement des ouvriers et l'approvisionnement en matériel, la reconstruction des chemins de fer chinois a obtenu pendant l'année passée des résultats impressionnants. Un examen du programme pour l'année 1950 indique que les reconstructions rapides sont terminées. Il en résulte, d'autre part, que peu de nouvelles lignes sont prévues, et que les investissements sont limités.

SUMMARIES.

Dr A. Vondeling, *The Agricultural Equalization Fund.*

Since the end of 1939 the Agricultural Equalization Fund has lost its character of a relief-fund for agriculturists, its heavy unfavourable balances being due to subsidizing consumers. The writer explains how this fund is used by the Government as an instrument in pursuing its social and economic policy. Its present character of a price-equalization fund is clearly evident. A sudden abrogation or strong decrease in subsidies would mean a general demand for higher wages.

Dr H. Fortuin, *The Supreme Court and the free Rhine.*

In its decision of March 28th 1950 the Supreme Court assumed that stipulations which restrict the freedom of concluding agreements cannot be considered as infringing free Rhine traffic. The writer points out that price regulations hamper free traffic and that as such they are contrary to the Rhine Shipping Act.

Dr J. G. Veldink, *Development of the Netherlands poultry population.*

The post-war development of the poultry population has not been so rapid as had been expected by many people. Restricted feed imports on account of a shortage of foreign exchange primarily affect the poultry industry. Not until 1948 did egg exports get more important again.

Prof. Dr M. H. van der Valk, *Restoration of the Chinese railways.*

Despite many difficulties, with regard to securing labour and materials, important results in the restoration of the Chinese railways were obtained during the past year. The 1950 programme shows that the stormy restoration has come to an end and that there will be only very little new construction or capital investment.

HET LANDBOUW-EGALISATIEFONDS.

De gewijzigde begroting van het Landbouw-Egalisatiefonds voor het dienstjaar 1950 bevat een interessante bijlage. De Regering heeft namelijk een poging gedaan de beide hoofdfuncties van het fonds uiteen te rafelen om duidelijk te maken in hoeverre de landbouw wordt gesteund en hoe groot het bedrag is van de consumenten-subsidies. Het voor velen ongetwijfeld verrassende resultaat van deze splitsing is, dat de landbouw bijna f 6 mln meer bijdraagt tot het fonds dan hij er uit ontvangt, terwijl de Nederlandse consument ruim f 242 mln via het fonds uit de Schatkist ontvangt, zodat het uiteindelijk tekort op f 236½ mln wordt begroot. Deze uitkomst mag verrassend genoemd worden, omdat de overgrote meerderheid van het Nederlandse volk stellig nog in de mening verkeert, dat het Landbouw-Egalisatiefonds dient om de boeren en tuinders te steunen. Deze vergissing is begrijpelijk, ook al heet het fonds niet meer Landbouw-Crisisfonds, doch sinds 1 Januari 1948 Landbouw-Egalisatiefonds. Wat is namelijk het geval?

Het Landbouw-Egalisatiefonds (bij afkorting L.E.F.) vindt zijn wettelijke basis in de Landbouw-Crisiswet 1933, een wet „tot het treffen van bijzondere maatregelen in het belang van den Landbouw”, zoals o.a. in de considerans staat. Het eerste lid van art. 2 luidt: „Ten behoeve van steun aan den Landbouw wordt een fonds ingesteld”. Aan de hand van deze wettekst is dus geen andere conclusie mogelijk, dan dat uit het fonds de agrarische bedrijven worden geholpen. Van consumentensubsidies is nergens sprake, noch in de Landbouwcrisiswet 1933, noch in enige andere wettelijke bepaling. Het lijkt de moeite waard om deze constructie eens op zijn juridische kwaliteiten te onderzoeken. De geldmiddelen van het fonds worden immers voor heel andere doeleinden gebruikt dan volgens de wettelijke grondslag de bedoeling is, en heus niet alleen in 1950 zoals ik hierna nog hoop duidelijk te maken. Het vermoeden is bij ons gerezen, dat het verlenen van steun uit het L.E.F. aan de consument in plaats van aan de producent, met een beroep op het Voedselvoorzieningsbesluit te rechtvaardigen zou zijn. Dit besluit uit de bezettingstijd geeft uitermate ruime bevoegdheden aan de Overheid, maar wij hebben daarin niets kunnen vinden dat leek op een machtiging om de middelen van het fonds te gebruiken tot steun van de consument. Ook artikel 11, luidende: „Alle inkomsten en uitgaven, uit dit besluit voortvloeiende, komen ten bate dan wel ten laste van het Fonds.....” lijkt mij een te smalle basis.

Het leek wenselijk even de juridische kant naar voren te halen om een verklaring te vinden voor het feit, dat niet alleen de man in de straat maar ook wetenschappelijke onderzoekers blijkbaar op een dwaalspoor zijn gekomen. Uit talrijke recente publicaties blijkt namelijk, dat daarin de geldmiddelen van het L.E.F. nog als steun aan de agrarische bedrijven worden beschouwd. Eigenlijk is dit na 1939 al niet meer het geval geweest. In de bezettingstijd, toen er een grote schaarste was aan voedingsmiddelen en met kunst en vliegwerk werd geprobeerd de prijzen laag te houden was de functie van het L.E.F. zeker niet de landbouw te steunen. Door middel van gelden uit het fonds werd de productie in een bepaalde richting gestuurd, terwijl tegelijkertijd een zeker evenwicht in de prijzen van de verschillende gedistribueerde levensmiddelen werd gehandhaafd.

Doch ook na de bevrijding zijn de hoge nadelige saldi van het Landbouw-Egalisatiefonds niet ontstaan door het geven van steun aan agrarische bedrijven maar door het subsidiëren van de consument. De prijzen die de agrarische producenten in Nederland ontvingen waren in de meeste gevallen aanzienlijk lager dan de prijzen van de geïmporteerde voedingsmiddelen. De Regering heeft dit ook herhaalds vele malen erkend, zowel schriftelijk als mondeling in het verkeer met de volksvertegenwoordiging. Een

sprekend voorbeeld is daarvan te vinden in de discussie, die plaats had in het laatst van 1947 toen de Regering voorstelde het woord Landbouw-Crisisfonds te vervangen door Landbouw-Egalisatiefonds. In het Verslag van het onderzoek in de afdelingen gaven zeer vele leden te kennen, dat hen de nieuwe naam niet kon bekoren, juist in verband met de gewijzigde functie van het fonds. De namen „Prijzen-Egalisatiefonds” en „Consumentensteunfonds” achtten velen beter. De Regering antwoordde hierop o.a. als volgt: „De ondergetekenden geven toe, dat de nieuwe naam van het fonds niet geheel bevredigend is; zij geven echter aan deze naam de voorkeur boven die, welke in het Verslag worden voorgesteld. Bovendien achten de ondergetekenden... de mogelijkheid, dat de prijs der landbouwproducten weer gesteund zal moeten worden, niet uitgesloten”¹⁾.

Een jaar later, in November 1948, nadat kort te voren een gedeelte van de subsidies was afgeschaft, welke maatregel werd gevolgd door een compenserende loonsverhoging voor een gedeelte van de consumenten (de zgn. Joekesgelden) werd de opvatting van de Regering nogmaals duidelijk samengevat in de volgende woorden²⁾:

„Het verheugt de ondergetekende, dat vele leden begrip tonen voor de verandering in karakter van het Landbouw-Egalisatiefonds en er de nadruk op leggen, dat de voorstelling, als zouden de subsidies uit dit fonds steun voor de landbouw ten doel hebben, onjuist is. Uit dit fonds zijn gedurende de laatste jaren in hoofdzaak de middelen geput om de prijzen, door de Nederlandse consument voor agrarische producten te betalen, op het gewenste niveau te handhaven”.

Uit een en ander zou men mogen concluderen, dat misverstanden over de functie van het L.E.F. bij nauwkeurige bestudering vrijwel uitgesloten moeten worden geacht. Aanstonds zal blijken, dat dit in genen dele het geval is, hetgeen daarom zo betreurenswaardig is, omdat als gevolg daarvan ook de consequenties van een eventuele afschaffing van de prijzensubsidies (Benelux!) niet worden begrepen. In welke mate het misverstand ook in de wetenschappelijke wereld verbreid is moge uit het volgende blijken.

Dr B. van den Tempel schrijft bijv. in een overigens degelijke studie³⁾: „Zeker zal steun ook in de komende jaren moeten worden verstrekt, indien men de landbouw — waaronder hier de veeteelt, de tuinbouw, enz. worden begrepen — voor grote schade, vaak zelfs de ondergang, wil behoeden”. Ook op andere plaatsen blijkt, dat de schrijver de positie van de Nederlandse landbouw niet kent, waarschijnlijk mede ten gevolge van het verwarring wekkende Landbouw-Crisisfonds.

Geldt voor Van den Tempel ook nog het excuus, dat de situatie in 1946 verre van overzichtelijk was, voor de hoogleraren, die in 1948 in Rotterdam beschouwingen hielden over de Rijksbegroting, telt deze verontschuldiging niet⁴⁾. Toch meen ik, dat ook zij, althans de professoren Smeets, Tinbergen en Koopmans, een verkeerd licht werpen op de functie van het L.E.F., hoe onwaarschijnlijk mij dit eerst voorkwam van onderzoekers, die zo dicht aan de bron zaten.

De opvattingen van Smeets⁵⁾ zijn niet helemaal duidelijk, daar hij zowel spreekt van de prijssubsidies op landbouwproducten, als van subsidies op strikt noodzakelijke levensmiddelen. In het recente proefschrift van zijn leerling Schouten⁶⁾ lees ik echter: „Ook wat de overheidsuitgaven

¹⁾ Wijziging Landbouw-Crisiswet 1933. Zitting 1947-1948. Stuk 645, no. 4 en 5.

²⁾ Begroting Landbouw-Egalisatiefonds 1949. Stuk 1000 C, no. 6. Zie ook Stuk 846, no. 7, blz. 2.

³⁾ Dr B. van den Tempel: „Ordening als socialistische etappe”, 1946. Blz. 23, 98 en 174.

⁴⁾ De Rijksbegroting. Rotterdam 1949.

⁵⁾ Prof. Dr M. J. H. Smeets, blz. 9, 20 en 26. In het artikel „Aantekeningen over de theorie der belastingen”, Maandschrift Economie, Juni 1950, schrijft hij over — „subsidies, rechtstreeks bestemd voor het bedrijfsleven” — op blz. 462.

⁶⁾ D. B. J. Schouten: „Overheidsfinanciën in de volkshuishouding”. Proefschrift Tilburg 1950. Blz. 103 en tabel 2.

betreft is een sterke groei te constateren. Duidelijk spreken uit de tabel de toeneming van de sociale voorzieningen aan gezinnen (overgedragen inkomens en bijdragen aan sociale fondsen) en de subsidies aan bedrijven (op voedingsmiddelen en kolen)". Uit het feit dat de promotor, Prof. Smeets, blijkbaar geen bezwaar had tegen deze opvatting over het L.E.F. mag dunkt mij worden geconcludeerd, dat ook bij hem geen juist begrip bestaat over de aard van de subsidies.

Hetzelfde kan worden gezegd van Tinbergen⁷⁾. In zijn Begrotingen van de Nederlandse volkshuishoudingen (Exploitatierекeningen van 1948 en 1949) staan de saldi van het L.E.F. onder het hoofd „Subsidies aan bedrijven” en niet onder „Overgedragen inkomens aan gezinnen”. Ook Schouten gebruikt dezelfde indeling, die naar onze mening beslist onjuist is.

Koopmans, in zijn voordracht over het beroep van de Overheid op het nationale inkomen, rangschikt de prijs-subsidies eveneens onder de betalingen van de Overheid aan een groep van particuliere huishoudingen⁸⁾. Naar zijn mening dienen de bedragen uit het L.E.F. niet voor het bevredigen van collectieve behoeften. Ook bij Koopmans vinden wij dus hetzelfde hardnekkige misverstand⁹⁾. Uit de gewijzigde begroting voor 1950 blijkt immers, dat er ook op dit moment nog subsidies worden gegeven uit het L.E.F. op de prijzen van brood en graanderivaten (bijv. gort, haver-mout, maizena), suiker, koffie, melk, margarine, bak- en braadvet en spijsoolie. Het is stellig niet te houd gesproken, wanneer wij beweren, dat alle Nederlanders van deze subsidies profiteren; misschien de zuigelingen niet, doch ook daarover valt te twisten. Bovendien zijn de subsidies waarschijnlijk vrij gelijkmatig verdeeld over de verschillende inkomensklassen. De groep met lage inkomsten profiteert meer van de subsidies op brood en margarine, doch daar staat tegenover dat de gezinnen met hogere inkomens meer melk en suiker gebruiken. De prijs-subsidies komen aan de Nederlandse consument ten goede en hebben een volkomen collectief karakter, op dezelfde wijze als bijv. de uitgaven voor de landsverdediging. In beide gevallen krijgt de Overheid er ook iets voor terug, namelijk orde en rust.

Aan de hand van enkele voorbeelden zal worden getracht duidelijk te maken hoe de Regering het L.E.F. gebruikt als instrument bij haar sociale en economische politiek. Het huidige karakter van prijzen-egalitatiefonds springt dan tegelijkertijd duidelijk naar voren.

De Nederlandse landbouw produceert onvoldoende broodgraan om ons volk te voeden. Ongeveer $\frac{2}{3}$ gedeelte wordt in het buitenland gekocht. Voor deze tarwe moet een prijs worden betaald van gemiddeld f 31 per 100 kg. Weliswaar verwacht de Regering, dat de kostprijs van de onder de „Wheat Agreement” te importeren tarwe iets beneden die prijs zal liggen, doch de prijs van tarwe, die buiten de overeenkomst wordt gekocht, zal waarschijnlijk veel hoger liggen. De binnenlandse tarwe is echter veel goedkoper, namelijk tot 15. Augustus 1950 f 22,50 per 100 kg en daarna f 22,85¹⁰⁾.

Uit kostprijsberekeningen van het Landbouw-Economisch Instituut is gebleken, dat deze prijs voor de Nederlandse tarweverbouwer voldoende is om er een redelijk inkomen uit te verkrijgen. Daarom zijn de boeren verplicht hun tarwe in te leveren en ontvangen zij gemiddeld niet meer dan de zgn. richtprijs, een prijs, die lager is dan in de buurlanden. De duurder geïmporteerde tarwe en tarwebloem wordt door de Overheid, die als importeur optreedt, aan de verwerkers verkocht voor de prijs, die zij voor de

binnenlandse tarwe moeten geven, dus de richtprijs + handelsmarge + transportkosten, in totaal ca f 24 per 100 kg. Dit betekent dat er uit het L.E.F. ruim f 43 mln moet worden bijgepast. Tegenover deze uitgave staan bijna geen inkomsten, namelijk slechts f 250.000, die worden verkregen door het leggen van een heffing op de uitvoer van producten, die gefabriceerd zijn met gesubsidieerd tarwemeel. De buitenlandse afnemer van deze producten betaalt daardoor voor de tarwe, die er in zit, niet de lage Nederlandse prijs maar de hogere wereldmarktprijs. Hoe een en ander precies in zijn werk gaat is te lezen in een voortreffelijke L.E.I.-nota¹¹⁾. Uit die nota blijkt, dat de Nederlandse Regering in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven heel wat mans is op het gebied van marktordening.

Grote bedragen vorderen ook de subsidies op de prijzen van koffie en suiker. De karakterisering van deze subsidies geeft geen moeilijkheden. De koffie, die in de tweede helft van het jaar zal worden gedistribueerd, is veel duurder dan tot nu toe. Om de spanning tussen lonen en prijzen niet nog hoger op te voeren wordt de koffie voor huishoudelijk gebruik voor de oude prijs verkocht. Het nadelig verschil legt de Regering er uit het L.E.F. bij.

De situatie t.a.v. de suiker is weer anders. Voor de bieten-oogst van dit jaar is een garantiëprijs gesteld van f 42,50 per 100 kg suiker. De consument betaalt echter minder dan overeenkomt met deze prijs + de accijns op suiker. Het verschil is f 8,70 per 100 kg, dat uit het fonds wordt bijgepast.

Over deze suikersubsidie valt nog meer te zeggen. De Regering, en vooral de beheerder van het L.E.F., hoopt namelijk, dat het nadelig saldo zal kunnen vervallen, indien vóór de aanvang van de nieuwe oogst, het plan om de suikeraccijns te verlagen tot uitvoering is gebracht. Een wijziging in de consumenten- of de producentenprijs zal deze accijnsverlaging echter niet mogen hebben, want zou de winkelprijs worden verlaagd dan is een vergroting van de consumptie te verwachten. Dat is ongewenst omdat de binnenlandse productie zo'n vergrote vraag niet op kan vangen, hetgeen import mee zou brengen, die met dollars moet worden betaald. Maar ook de producentenprijs, die aan de hand van kostprijsberekeningen is bepaald mag niet stijgen, want dat zou een uitbreiding van het bietenareaal tengevolge hebben, hetgeen daarom alleen reeds ongewenst is, omdat de suikerfabrieken aan het plafond van hun verwerkingscapaciteit zitten. Een mooi staaltje van productie-, consumptie- en marktbeheersing, in dit geval vergemakkelijkt doordat de wenselijk geachte binnenlandse consumptie precies overeenstemt met de productiecapaciteit van de Nederlandse beetwortelsuikerfabrieken.

Ook het geïmporteerde veevoer wordt tegen een lagere prijs dan de inkoopprijs aan de veehouders verkocht. De redenen hiervoor zijn gelegen in de wens het binnenlandse veevoer, voor zover dat wordt verhandeld, op een prijs te houden, die ongeveer overeenkomt met de kostprijs. Ook om de binnenlandse tarweprijs te kunnen handhaven, zowel als om de veehouderijproducten niet duurder te maken voor de Nederlandse consument dan vóór de devaluatie, wordt het geven van toeslagen op de prijs van geïmporteed veevoer wenselijk geoordeeld. Bij de export van op deze wijze gesubsidieerde veeveeltproducten werden door heffingen de ontvangsten toeslagen weer afgeroomd. In de huidige situatie bestempelt de Regering de subsidies op veevoer dan ook terecht als ten goede komend aan de binnenlandse verbruiker van veeveeltproducten, zoals zuivel, vlees en eieren.

Hiermee menen wij voldoende duidelijk te hebben gemaakt hoe de Regering het Landbouw-Egalitatiefonds hanteert als een machtig maar toch verijnd werktuig bij

⁷⁾ De Rijksbegroting, blz. 38 en 39.

⁸⁾ Idem, blz. 50. Zie ook blz. 45.

⁹⁾ Het zou interessant zijn te weten waaronder Koopmans de prijs-subsidies aan de consument zou rangschikken; bij de „transfer expenditure” volgens zijn definitie op blz. 53 of bij de „real expenditure”.

¹⁰⁾ Mededelingen. Orgaan van de Stichting voor de Landbouw, 10 Maart 1950.

¹¹⁾ Landbouw-Economisch Instituut: „Beschrijving en analyse van de huidige markt- en prijspolitiek op het gebied van de Nederlandse landbouw”. Nota no 59.

de realisering van een groot stuk van haar sociale en landbouwpolitiek.

Tenslotte nog iets over de kwantitatieve zijde van het L.E.F. Tussen 1933 en 1940 dienden de middelen van het fonds vrijwel uitsluitend tot steun van het landbouwbedrijf. De inkomsten van het fonds bestonden hoofdzakelijk uit heffingen op de prijzen van voedingsmiddelen, die dus door de consumenten werden opgebracht. De Schatkist kwam er niet aan te pas; per 31 December 1939 was het batig saldo van het fonds f 51 mln.

De steunbedragen, die het Nederlandse agrarische bedrijfsleven in die jaren langs deze weg ontving, willen wij nog even in herinnering brengen, omdat zij als zodanig bij mijn weten nooit zijn gepubliceerd. Minderhoud¹²⁾ vermeldt, dat de inkomsten van het Landbouw-Crisisfonds, die tot steun aan de land- en tuinbouw dienden, per jaar omstreeks f 200 mln bedroegen. In feite waren de uitgaven:

in 1934	—	f 198 mln	1937	—	f 149 mln
1935	—	f 194 „	1938	—	f 124 „
1936	—	f 192 „	1939	—	f 130 „

Of de crisismaatregelen ook nog indirecte steun voor de landbouwbedrijven hebben betekend is niet te berekenen. Zowel het Centraal Bureau voor de Statistiek¹³⁾ als Vos¹⁴⁾ hebben er zich niet aan gewaagd. Hoe men destijds ook over de landbouwsteun mag hebben gedacht, achteraf bezien is hij voor ons volk een zegen gebleken doordat het productief vermogen van de landbouw aan de vooravond van de oorlog ongeschokt bleek¹⁵⁾.

In de zes genoemde vooroorlogse jaren was het gemiddelde bedrag van de landbouwsteun f 166 mln per jaar. Het is wel interessant er aan te herinneren dat Colijn de totale steun, die de Nederlandse industrie in die jaren ontving (door middel van contingenteringen en invoer-rechten) eens op f 160 mln per jaar heeft gefaxeerd¹⁶⁾; maar er zijn ook berekeningen, die tot een lager bedrag komen¹⁷⁾.

Zoals in de aanvang werd betoogd zijn de subsidies uit het L.E.F. sinds het uitbreken van de oorlog tot de dag van vandaag als steun aan de consument te beschouwen. Daarnaast zijn de prijzen, die de agrarische producenten voor hun producten in die periode zouden hebben kunnen bedingen, zonder straffe overheidsmaatregelen niet te berekenen, evenmin als in het tijdvak 1933—1940. Meetbaar is alleen de steun, die via het fonds is gevloeid. De tekorten van het fonds, die uit het rijksvermogen zijn aangevuld, hebben achtereenvolgens bedragen¹⁸⁾:

1940	—	f 5 mln	1946	—	f 423 mln
1941	—	f 35 „	1947	—	f 494 „
1942	—	f 14 „	1948	—	f 500 „
1943	—	f 71 „	1949	—	f 240 „
1944	—	f 133 „	1950	—	f 237 „
1945	—	f 514 „			

(voorlopig)
(begroot)

Het totale bedrag van de zichtbare consumentensteun in de periode 1940—1950 is derhalve bijna f 2.700 mln, waarvan omstreeks f 2.200 mln in de vijf na-oorlogse jaren is besteed. Per hoofd van de bevolking wordt dit gemiddeld f 45 per jaar¹⁹⁾.

In het thans lopende jaar zijn de subsidies op f 23½ per

¹²⁾ Prof. Dr G. Minderhoud, Crisis en Crisiswetgeving 1930-1940. Hoofdstuk XX van het verzamelwerk „Geschiedenis van den Nederlandschen landbouw 1795-1940”. Blz. 517.

¹³⁾ Centraal Bureau voor de Statistiek: „Het aandeel van enkele indirecte belastingen en landbouwcrisisheffingen in de gezinsuitgaven”, 1939. Blz. 7 en 8.

¹⁴⁾ Ir H. Vos: „Enige kwantitatieve overzichten over de betrekkingen tussen overheidsfinanciën en volkshuishouding”, 1946. Blz. 106.

¹⁵⁾ Dr H. M. Hirschfeld: „Actieve economische politiek”, 1946. Blz. 133 e.v.

¹⁶⁾ Koninklijk Nederlandsch Landbouw-Comité: „Ordening en landbouw”. Rapport 1938. Blz. 26.

¹⁷⁾ P. A. Blaisse: „De Nederlandse handelspolitiek”, 1948. Blz. 176, 191 e.v.

¹⁸⁾ Deze cijfers voor 1946, '47, '48 en '49, die aan de bron zijn verkregen, wijken ten dele aanzienlijk af van die vermeld in het Statistisch Zakboek 1949.

¹⁹⁾ Dit bedrag komt ongeveer neer op 7 à 8 pCt van het inkomen in de gezinnen met lage verdiensten. In 1938 maakten de crisisheffingen in deze groep 3½ pCt van het loon uit. (Berekening C.B.S., zie noot 13). Zie ook Economisch-Statistisch Maandbericht van 28 Februari 1936.

hoofd van de bevolking begroot. Het totale bedrag maakt ongeveer 3 pCt van de dit jaar uit te betalen lonen en salarissen uit. Een oppervlakkige berekening leert ons verder, dat Deze subsidies tussen de 4 en 7 pCt uitmaken van de gezinsinkomens van de grootste groep van loontrekkers, namelijk die met een inkomen van f 40 tot f 70 per week. De samenstelling en grootte van het gezin, evenals het menu (wit- of bruinbrood, boter of margarine, thee of koffie, weinig of veel suiker en melk) zijn op het percentage uiteraard van grote invloed. Zou plotseling een einde worden gemaakt aan de subsidiepolitiek dan betekent dit een reële loonsverlaging in een doorsnee gezin van 4 personen met een wekelijks inkomen van f 70 of minder, een verlaging, die in de buurt van 5 pCt zit, tenzij de kosten van levensonderhoud in dezelfde mate en binnen een zeer korte periode zouden dalen. Dit laatste lijkt ons wat de voedingssector betreft (waarin ¾ van de gezinsuitgaven vallen) hoogst onwaarschijnlijk.

Gaan wij de belangrijkste subsidies na, dan treft ons eerst de grote kloof tussen de prijs van inheemse en buitenlandse tarwe. De prijs van de Nederlandse tarwe is pas weer voor een jaar vastgesteld, terwijl van de prijzen van de in te voeren tarwe, die welke onder de tarwe-overeenkomst vallen, waarschijnlijk de meest aantrekkelijke zullen zijn; veel keus zal ons trouwens wel niet gelaten zijn. Een enigszins aanzienlijke daling van de prijzen van ingevoerde tarwe is dus niet waarschijnlijk. Vermoedelijk kan van de gesubsidieerde veevoerprijzen hetzelfde worden gezegd.

Een daling van de suikerprijs is niet te verwachten; de redenen zijn hiervoor reeds genoemd.

Het subsidie op de consumptiemelk bedraagt ruim 8 cent per liter bij een vetgehalte van 2,5 pCt. De producentenprijs is tot 1 November a.s. gegarandeerd. Gezien de stijging van productie en productiviteit is het niet uitgesloten, dat de Regering de garantieprijs na die datum, gelet op de kostprijberekeningen van het L.E.I., weer met een cent per kg zal verlagen. Bij gelijke consumentenprijzen zou dit het fonds met f 10 à 15 mln ontlasten.

De jongste berichten omtrent de wereld-vetpositie luiden, dat het aanbod nog steeds kleiner is dan de vraag²⁰⁾. Dat was tenminste de mening op het congres van de internationale vereniging van eigenaren van olieperserijen. Het lijkt dus niet waarschijnlijk, dat de olijen zullen dalen.

Over het toekomstig verloop van de koffieprijsen staan ons geen gegevens ter beschikking.

Een en ander samenvattende menen wij te mogen zeggen, dat in het eerstkomende jaar het prijsniveau van gesubsidieerde voedingsmiddelen weinig of niet zal dalen. Afschaffing van de subsidies betekent dus hoogstwaarschijnlijk een vrij aanzienlijke verlaging van het reële loon. Aangezien de kosten van levensonderhoud en het absolute loonniveau nog niet weer het evenwicht hebben bereikt van vlak vóór de devaluatie — er was tot voor kort nog een verschil van 2½ pCt, terwijl een verdergaande verhoging van het belastingvrije minimum dat wordt voorgesteld — ter compensatie van o.a. de huurverhoging — geen baat brengt aan de gezinnen met kleine inkomens, is aan een eis tot loonsverhoging bij afschaffing op korte termijn van de subsidies niet te denken. Voor velen die een onjuist begrip hebben van het huidige karakter van het Landbouw-Egalisatiefonds zijn deze consequenties misschien enigermate verrassend.

Tot slot moge ik de volgende conclusies geven waartoe een beschouwing van de gewijzigde begroting van het Landbouw-Egalisatiefonds voor het dienstjaar 1950 mij aanleiding gaf:

a. de naam en de wettelijke grondslag van het L.E.F. zijn niet in overeenstemming met het karakter dat dit fonds sinds 1940 heeft. Het is een sociaal fonds waaruit

²⁰⁾ N.R.C. van 17 Juni jl.

indirect steun wordt verleend aan alle Nederlandse consumenten;

b. het misverstand over de aard van de subsidies op levensmiddelen heerst ook sterk in de na-oorlogse economische en fiscale literatuur;

c. met behulp van het L.E.F. heeft de Overheid tevens een ingewikkeld, maar nauwkeurig werkend systeem van prijs- en marktordening opgebouwd ²¹⁾;

d. de vooroorlogse steun; die de landbouw per jaar via het fonds — toen nog Landbouw-Crisisfonds geheten — ontving bedroeg f 166 mln (1933—1940); de na-oorlogse steun aan de consument was gemiddeld f 440 mln per jaar (1945—1950). Het eerstgenoemde bedrag betaalde de consument via hogere prijzen van een aantal voedingsmiddelen; de na-oorlogse subsidies zijn daarentegen via Schatkist en fonds door de belastingbetalers betaald of zullen wellicht door deze categorie worden betaald (toegenomen rijksschuld);

e. voor de gezinnen met een inkomen van f 40—f 70 per week wordt het in 1950 genoten subsidie op 4 à 7 pCt van dat inkomen geschat. Aangezien prijsverlagingen in de voedingssector in het komende jaar niet waarschijnlijk zijn, betekent plotselinge afschaffing of sterke vermindering van de subsidies onherroepelijk een algemene eis tot loonsverhoging.

Lecuwarden.

Dr A. VONDELING.

²¹⁾ In West-Duitsland is op 22 Augustus 1949 de wet op de vaststelling van „Ausgleichsbeträge“ afgekondigd. Het in deze wet ontwikkelde stelsel vertoont gelijkenis met het onze. Zie: „Landbouw-wereldnieuws“ van 17 April 1950.

DE HOOGHE RAAD EN DE VRIJE RIJN ¹⁾.

De laatste jaren hebben een streven doen zien om het met de vrijheid van scheepvaart, voorgeschreven in de akte in te Mannheim, niet zo nauw te nemen; om die vrijheid in te perken, indien zulks met het nationale belang — of het vermeende nationale belang, al naar men de dag van heden dan wel die van morgen in oenschouwing neemt — strookt. Men denke o.a. aan de zgn. „stop“ bij Lobith en het zgn. „innerdeutsche“ verkeer ²⁾.

En nu heeft opnieuw ons hoogste rechtcollege zich over de vraag, wat onder vrijheid van scheepvaart op de Rijn is te verstaan, moeten uitspreken. Nu niet als in de dertiger jaren over de vraag, of de evenredige vrachtverdeling op de Rijn van toepassing zou kunnen zijn, doch over deze, of de prijsvoorschriften, gegeven ingevolge de Prijsopdrivings- en Hamsterwet, ook toepassing mogen vinden bij scheepsvervoerovereenkomsten op de Rijn.

In hoger beroep is deze zaak berecht door de plv. Economische Politierichter bij de Arrondissements-Rechtbank te Rotterdam. In zijn vonnis ³⁾ komt althans de vrijheid van scheepvaart er goed af. Het ging om het volgende.

Een makelaar in scheepsvrachten moest zorgen voor het doen vervoeren van een scheepslading in Rotterdam aangevoerd papierhout naar Renkum. Slechts voor een klein gedeelte kon tegen de voorgescreven vrachtprijzen scheepsruimte worden verkregen. De schippers van grotere schepen — met een tonnage van 200 tot 1.000 ton en hoger — waren in verband met de lage waterstand en de daarmede verband houdende onvermijdelijke wanruimte niet bereid tegen het vastgestelde tarief te varen. Daarop slaagde de scheepsbevrachter er in de nodige scheepsruimte te charteren, doch zonder tussenkomst van de Bevrachtingscommissaris en tegen vrachttarieven,

¹⁾ Arrest van 28 Maart 1950.

²⁾ Zie artikelen in het „Algemeen Handelsblad“ van 25 en 30 November en 3 en 10 December 1949 en in de „Nieuwe Rotterdamse Courant“ van 29 April en 6 Mei 1950.

³⁾ Dit vonnis is, voor zover mij bekend, nog niet gepubliceerd, doch is mij door de plv. Economische Politierichter welwillend in afschrift toe gezonden.

die ruim 30 pCt boven het toegelaten tarief uitkwamen. Verdachte heeft er zich op beroepen, dat, indien niet voor de nodige scheepsruimte gezorgd was, het werkvolk en de hijskranen stil zouden komen te staan en de zeeboot een langere lostijd zou hebben gekregen, terwijl een en ander uiteraard grote kosten met zich zou brengen. Verdachte achtte zulks economisch niet verantwoord.

De plv. Economische Politierichter achtte het ten laste gelegde feit niet strafbaar en volgde daarbij de motivering van de Hooge Raad, gegeven in zijn arresten van 17 December 1934 ⁴⁾. Volgens artikel 1 der herziene Rijnvaartakte wordt op het aldaar aangegeven watergebied het recht van vrije vaart gegeven en wel, gelijk reeds uit de algemeen gestelde woorden van het artikel volgt, aan alle schippers of scheepsbestuurders zonder onderscheid, dus ook aan hen, die uitsluitend binnen het grondgebied van het Rijk de vaart op de Rijn en zijn uitmondingen uitoefenen.

Hij komt tot de conclusie; dat de prijsvaststellingen geen betrekking hebben op vervoerovereenkomsten, welke worden gesloten omtrent vervoer van goederen of personen, dat plaats heeft uitsluitend in het watergebied, aangegeven in de Herziene Rijnvaartakte.

De Hooge Raad behoeft zich geen zorgen te maken over de vraag, of het tractaat door de wettelijke kracht hebbende regeling betreffende de prijsvoorschriften terzijde kon zijn geschoven, aangezien het strijd tussen beide regelingen ten enen male, en wel apodictisch, ontkende.

De Politierichter ging ervan uit, dat de vrije vaart door het beperken van de contractsvrijheid evenzeer onmogelijk zou worden gemaakt, of althans belemmerd, als door feitelijke belemmeringen van de scheepvaart — en dat tot belemmeringen van de vrije vaart derhalve ook moeten worden gerekend maximumprijsvoorschriften, daar deze zodanig kunnen werken, dat zij het de schippers onmogelijk maken op lonende wijze hun bedrijf uit te oefenen; terwijl in het onderhavige geval vervoer dan ook voor de vastgestelde maximumtarieven niet mogelijk bleek.

De Hooge Raad heeft deze gedachtengang niet gevolgd en de kloek ruim honderd jaren teruggezet. Hij overwoog, dat deze bepalingen en ook andere bepalingen, die de vrijheid om overeenkomsten te sluiten aan banden leggen, evenals de voorschriften, die onder het begrip „sociale wetgeving“ worden samengevat, onder omstandigheden de niet tot hun oogmerk behorende werking kunnen hebben, dat sommige schippers niet in staat zijn hun bedrijf op lonende wijze uit te oefenen, doch deze mogelijkheid, die bepalingen niet tot een inbreuk op de vrije vaart, ook wanneer dit begrip in ruime zin genomen wordt, kan stempelen.

Bovendien overwoog ons hoogste rechtcollege, dat gezegd kan worden, dat ter tijde van het tot stand komen der herziene Rijnvaartakte aan de verdragsluitende partijen een ordening van het economisch leven als hierbedoeld, evenzeer trouwens als een goed deel van bovenbedoelde beperkingen van het recht om vrij te contracteren of van bovenbedoelde sociale maatregelen, niet voor ogen heeft gestaan, doch hierin geen reden kan zijn gelegen op de mening, dat zodanige ordening inbreuk zoude maken op dat tractaat.

Het komt mij voor, dat geen van beide overwegingen bij een nauwgezette beschouwing stand houdt. Over elk van beide zullen hier enkele opmerkingen worden gemaakt.

De Hooge Raad overwoog dus, dat de bepalingen inzake de maximumprijsvoorschriften geen inbreuk maken op de vrije vaart en zo worden wij dus opnieuw geconfronteerd met die vrije vaart. De Hooge Raad geeft voor zijn oordeel geen enkel argument, zodat deze vraag zelfstandig moet worden onderzocht. Principieel is de vrije

⁴⁾ N. J. 1935, blz. 5 en 11; W. v. h. R. No 12849.

vaart al verdedigd door Hugo de Groot en artikel 85 van het Vredesverdrag van Munster van 1648 verklaarde, dat het niet lager geoorloofd was aan de ene noch aan de andere oever de langsvarende boten op te houden noch ook van deze andere heffingen te vorderen dan die welke men vóór de oorlog betaalde⁵⁾. Deze bepaling noch een soortgelijke in het verdrag van Rijswijk van 1697 had enig succes. De rechtsverfijning neemt toe en aldus ook de inbreuken op de vrijheid van scheepvaart, waarover hieronder nog zal worden gesproken. Eerst in de 19e eeuw gaat men met die vrijheid ernst maken. In artikel 5 van het verdrag van Parijs van 1814 wordt zeer algemeen bepaald: „de scheepvaart op de Rijn is vrij en aan niemand verboden van het punt waar hij bevaarbaar wordt tot aan zee en omgekeerd”.

In artikel 1 van het bij de Slotakte van Wenen behorende aanhangsel voor de Rijn, de zgn. annexe XVI B, wordt die vrijheid nog algemener omschreven: „De scheepvaart op de gehele Rijn... zal volledig vrij zijn en kan met betrekking tot de handel (sous le rapport du commerce) aan niemand worden verboden”. Zoals vanzelf spreekt moeten de politievoorschriften betreffende de scheepvaart worden opgevolgd. In de naar aanleiding van de regeling voor de Rijn in de Wener Slotakte opgenomen algemene regelen voor internationale rivieren komt in artikel 109 eenzelfde bepaling voor. En wanneer dan eindelijk in 1831 te Mainz de Rijnvaartakte tot stand komt, bevat zij in artikel 1 alweer dezelfde regeling inzake volledige vrijheid. In de in 1868 herziene Rijnvaartakte komt het eerste lid van artikel 1 te luiden als volgt: „De vaart op de Rijn en zijn uitmondingen van Bazel tot in de open zee, hetzij naar beneden, hetzij naar boven, is vrij voor schepen van alle natiën, voor het vervoer van goederen en personen, onder voorwaarde van zich te gedragen volgens de bepalingen, vervat in het tegenwoordig verdrag en volgens de maatregelen, voorgeschreven in het belang van de algemene veiligheid”. Het tweede lid voegt daaraan nog uitdrukkelijk toe, dat behoudens deze voorschriften geen verhindering hoegenaamd aan de vrije scheepvaart zal worden in de weg gelegd.

Duidelijker kan de vrije vaart wel niet worden voorgeschreven. Deze vrijheid betekent uiteraard niet, dat er aan de vaart geen belemmeringen worden in de weg gelegd; deze worden in de akte uitdrukkelijk aangegeven. Niet een ieder mag varen, noch elk schip; er worden voorschriften gegeven in het belang van de algemene veiligheid. Vaste bruggen, dammen, de hydrotechnische toestand kunnen op de vaart van invloed zijn, terwijl ook de douanevoorschriften de vrijheid inperken.

Er is nog een nieuwere regeling, behorende bij de zgn. *modus vivendi* van 4 Mei 1936, die echter niet in werking is getreden. Daarin wordt zonder meer bepaald, dat de scheepvaart op de Rijn vrij is en dat die vrijheid nader wordt bepaald in deze akte. Uitdrukkelijk geeft dan het slotprotocol aan, dat in de zin van deze regeling de vrijheid van scheepvaart beschermd moet worden tegen de mogelijkheid, dat voorwaardelijke of onvoorwaardelijke, directe of indirecte verbodsbepalingen deze vrijheid praktisch opheffen.

Inmiddels had op 12 December 1934 het Permanente Hof van Internationale Justitie uitspraak gedaan in een geschil tussen Engeland en België inzake de vrijheid van scheepvaart op de Congo, terwijl op 17 December d.a.v. onze Hooge Raad arrest wees over de vraag, of de evenredige vrachtverdeling ook op het gebied van de vrije Rijn toepassing vond⁶⁾. Bij de wet van 5 Mei 1933, hou-

dende tijdelijke maatregelen ter bevordering van een zoveel mogelijk evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart (Staatsblad 1933, no 251) werd o.a. in artikel 7 verboden het inladen in een vaartuig van goederen voor vervoer naar binnen het Rijk gelegen plaatsen, zomede het vervoer dier goederen in dat vaartuig, tenzij de bij die wet ingestelde Bevrachtingscommissie de vervoerovereenkomst, krachtens welke het inladen en vervoeren geschiedt, goedgekeurd heeft.

Ook hier wordt dus, zoals de Hooge Raad van 1950 dit formuleert, de vrijheid om overeenkomsten te sluiten aan banden gelegd, of misschien nog nauwkeuriger de vrijheid om een gesloten overeenkomst na te komen. In 1933 heeft de Hooge Raad uitdrukkelijk verklaard, dat onder „navigation” in artikel 1 van de herziene akte niet slechts moet worden verstaan het „varen” der schepen, maar dat daaronder mede moet worden begrepen het recht om deze vrijelijk — *behoudens de uit de akte zelve voortvloeiende beperkingen* — daartoe in te laden en in lading te nemen. En hij voegt daaraan toe, dat immers reeds op zichzelf het recht van „vrije vaart” niet veel betekenis zou hebben, indien men niet tevens vrijelijk ten vervoer zou mogen inladen en in lading nemen.

Men moet hiervan wel tot de conclusie komen, dat de uitspraak van de Hooge Raad in 1933 lijnrecht staat tegenover de overweging in het arrest van 1950, dat het duidelijk is, dat de in het vervoerrecht van de oeverstaat opgenomen bepalingen van dwingende aard ook bij contracten omtrent het vervoer op de Rijn in acht moeten worden genomen.

Ten aanzien van het jongste arrest spreekt misschien het arrest van het Permanente Hof van Internationale Justitie een nog duidelijker taal.

Het ging over het volgende. Sinds 1925 was het openbare scheepvaartverkeer op de Congo geconcentreerd in de „Unatra”, welker aandelenkapitaal voor meer dan de helft in handen was van de Belgische Staat. In 1929 opende een Brits onderdaan, Chinn, een eigen transportbedrijf. In verband met de inmiddels ingetreden economische crisis besloot de Belgische Regering in Juni 1931 tot een drastische verlaging van de vrachttarieven harer maatschappij en bepaalde tegelijkertijd, dat de Staat het daaruit voor de onderneming voortkomende tekort zou dekken. Een zodanige garantie werd aan Chinn niet verleend. Deze kon dan ook niet meer concurreren en moest zijn dienst staken. Het Hof kreeg te beslissen, of deze maatregelen van de Belgische Regering in overeenstemming waren met de voor de Congo bij tractaat vastgestelde vrijheid van scheepvaart.

Het Hof heeft met een meerderheid van 6 tegenover 5 stemmen Chinn in het ongelijk gesteld, maar niettemin gaat het Hof er van uit, dat inperking van de vrijheid van handel door een juridiek monopolie niet is geoorloofd.

Zeer scherp wordt deze opvatting geformuleerd en gesteund in de minderheidsnota van de Engelse rechter Sir Cecil Hurst: „... what a stipulation in favour of liberty of navigation seems to exclude is the imposition by the Government of some direct obstacle in the way of the use of the ship or of the business on which the ship was employed, something to which the shipowner must submit, whether he likes it or not, something which interferes with his liberty”⁷⁾.

Deze interpretatie van de vrije vaart is al voldoende om in het aan de Hooge Raad onderworpen geschil tot een conclusie te komen, tegenovergesteld aan het door hem thans gewezen arrest. Nog grotere discrepantie in oordeel bestaat er ten opzichte van de opinie van drie in de minderheid gebleven leden van het Hof — zeker niet de minsten: Anzilotti, Van Eysinga, Schücking.

Rechter Van Eysinga, als oud-Rijnvaartcommissaris

⁷⁾ Zie het arrest, a.w., blz. 64.

⁵⁾ Zie de teksten o.a. in „Staats- und völkerrechtliche Grundlagen der freien Rheinschiffahrt”, zusammengestellt von Dr P. Fellmann, Bazel 1937. Zie: Grotii De iure belli ac pacis II, 2, par. 10, 11, 13, 14 en 15, editie Mollhuysen, Leiden 1919, blz. 146-152.

⁶⁾ Zie: „Publications de la Cour Permanente de Justice Internationale”, Série A/B nr 63; „Weekblad van het Recht” van 5 Januari 1935, no. 12349. Zie ook in laatstgenoemd weekblad de beschouwingen van Verzijl, zomede Telders in „Economisch-Statistische Berichten” van 16 Januari 1935, blz. 44/45, en Fortuin in „Nederlands Juristenblad” 1936, blz. 705-711 en blz. 725-731.

in het internationale rivierenrecht thuis als geen ander, wijst er op, dat de Belgische Regering beweert, dat de door haar genomen maatregel „se mouvant dans la sphère de la gestion de l'industrie fluviale nationale où la souveraineté de l'Etat est entière, ne saurait jamais être en opposition avec la liberté de navigation, qui se meut dans une tout autre sphère”. Van Eysinga ontkent ten sterkste, dat deze onderscheiding zou berusten op het internationale rivierenrecht, zoals zich dit heeft ontwikkeld sinds het Wener Congres van 1815 ⁸⁾. Hierboven is dit reeds kort aangegeven en het behoeft geen betoog, dat het arrest van Maart 1950 aldus ook bij Van Eysinga geen instemming zal vinden. En aansluitende aan een uitlating van de Belgische verdediger constateert hij, dat negatief de vrijheid van vaart met zich brengt om „ne rien faire qui puisse entraver la liberté effective de la navigation”.

Zo kan onze conclusie geen andere zijn dan dat de bedoelde prijsvoorschriften een belemmering van de vrije vaart medebrengen en als zodanig in strijd zijn met de Rijnvaartakte. Evenmin kan met de Hooge Raad, die overigens ook geen enkele bewijsvoering geeft, worden aangenomen, dat bepalingen, die de vrijheid om overeenkomsten te sluiten aan banden leggen, niet geacht kunnen worden inbreuk te maken op de vrije vaart. Zonder enige twijfel vormen zowel de evenredige vrachtverdeling als prijsvoorschriften een belemmering van de vrije vaart en aldus een inbreuk op de Rijnvaartakte. Wat blijft er van de vrije vaart over, indien voorschriften kunnen worden gegeven, die, zoals in het onderhavige geval, tot gevolg hebben, dat een grote lading, per zeeschip aangebracht, niet verder over de Rijn kan worden gevoerd?

De inperking van de vrijheid kan alleen geschieden, wanneer zij in de Rijnvaartakte is voorgeschreven of nodig is om der wille van de algemene veiligheid. Waarschijnlijk zal men onder de algemene veiligheid de bepalingen van openbare orde moeten rekenen, die ook ons contractenrecht kent en die ook bij vervoerovereenkomsten op de Rijn zullen moeten worden nagekomen.

* * *

In de tweede plaats dient nog, heel in het kort, aandacht te worden gewijd aan de overweging van de Hooge Raad, dat ten tijde van het tot stand komen der Herzienne Rijnvaartakte de verdragsluitende partijen een ordening van het economisch leven, evenzeer trouwens als een goed deel van bovenbedoelde beperkingen van het recht om vrij te contracteren of van bovenbedoelde sociale maatregelen niet voor ogen heeft gestaan, doch dat hierin geen reden kan zijn gelegen voor de mening, dat zodanige ordening inbreuk zoude maken op dat tractaat.

Het is veelmeer zo, dat juist de ordening en soortgelijke beperkende bepalingen, als thans bedoeld, op de conferenties de Rijnvaartmogendheden voortdurend voor ogen hebben gestaan.

De eeuwen door zijn allerwegen maatregelen genomen, die de vrije vaart op de Rijn steeds weer hebben belemmerd en dan ook het verkeer over deze rivier op ernstige wijze hebben beperkt. Allereerst denkt men dan aan de tollën. Al moge de mening, dat reeds Augustus tollën op de Rijn oprichtte, geen bevestiging vinden, dat deze onder Karel de Grote reeds voorkwamen, moet als vaststaand worden aangenomen. Tegen het einde van de 13e eeuw telde men op de Rijn 44 tollën, in de 14e eeuw nog met een acht-tiental vermeerderd ⁹⁾. Deze tollën leidden enerzijds tot afleiding van het verkeer naar andere wegen, anderzijds tot maatregelen, die zelf weer een belemmering voor de Rijnvaart vormden. Zo sloot in de 14e eeuw Straatsburg verschillende malen de Rijn met een ketting af! Nog

eeuwen lang hebben deze tollën hun verderfelijke werking uitgeoefend. In dit verband zijn ook te noemen de in ons land al spoedig na de aanvang van de tachtigjarige oorlog ingevoerde conveen- en licentgelden ¹⁰⁾. Men denke voorts aan de transitorechten, die Nederland kort na zijn bevrijding van de Napoleontische overheersing (1816) had ingesteld en die mede aanleiding hebben gegeven tot de moeilijkheden met Pruisen (en Hessen), waardoor eerst in 1831 de eerste Rijnvaartakte tot stand kwam.

Tenslotte noemen wij dan hier nog de stapelrechten, de overlaadrechten, de gilden en de „tour de rôle” (de rangvaart).

Van de Zwitserse grens tot aan zee oefende zowel op de hoofdvaarweg als op de belangrijke zijrivieren een aantal daartoe geprivilegieerde steden het stapelrecht uit, waardoor elk langsvarend schip gedwongen was bij zo'n stad halt te houden en er de lading te koop aan te bieden. Dat deze stapelrechten zeer vele eeuwen oud zijn, is ons goed bekend door Dordrecht. De belangrijkste werden uitgeoefend door Keulen en Mainz ¹¹⁾. Al heel vroeg kwam daarbij voor verschillende steden — voornamelijk voor Keulen en Mainz — het zgn. overlaadrecht (Umschlagsrecht, droit de relâche, d'échelle ou de rompre charge). Het is niet onmogelijk, dat dit privilege normaal is ontstaan, doordat op verschillende delen van de rivier een verschillend soort vaartuig noodzakelijk was, doch het is al spoedig een dwangmiddel geworden met het oogmerk plaatselijke economische voordelen te behalen, niet anders dan al dergelijke maatregelen van de jongste tijd. En ook toen hadden zij een sociale inslag. Men dwong de bevrachters dan tevens de goederen over te laden in schepen van de stad, die dit overlaadrecht uitoefende, en men stelde daarvoor in een „tour de rôle régulier”, een evenredige vrachtverdeling. Hiermede in samenhang nu ontwikkelden zich zeer krachtige schippersgilden, die met hand en tand hun positie trachtten te handhaven.

Het spreekt wel vanzelf, dat men in het begin der negentiende eeuw eindelijk radicaal met alle belemmeringen, welke ook, wilde breken. Reeds in het Octrooiverdrag van 1804 had men de stapelrechten afgeschaft. In artikel 21 van Annexe XVI B der slotakte van Wenen was uitdrukkelijk verklaard: „Aucune association, moins encore un individu qualifié batelier (là où il n'existerait point d'association) d'un des Etats riverains, ne pourra exercer un droit exclusif de navigation sur cette rivière ou sur une de ses parties”.

En in artikel 19 van deze annexe werden de bijzondere rechten van Keulen en Mainz afgeschaft. Maar Keulen en Mainz lieten zo gemakkelijk hun voorrechten niet los en weigerden, zo lang niet Nederland vrije vaart tot in zee garandeerde. Aldus duurde het tot 1831, voordat overeenstemming werd bereikt ¹²⁾.

Er is toch blijkbaar niets nieuws onder de zon. Nu bedenke men daarbij het volgende. De akte van Mainz van 1831 maakt tabula rasa met alle ordening, onder welke mooie motieven ook opgediend, en bepaalt daarom nog eens uitdrukkelijk, dat geen schipper gedwongen kan worden tegen zijn wil te lossen of over te laden en dat alle rechten, privilegiën en gebruiken, hiermede in strijd, hetzij dan om een schippersvereniging en de rangvaart te begunstigen, hetzij om een andere reden, eens voor al afgeschaft zijn (art. 43); dat alle schippersgilden (associations et corporations de patrons ou conducteurs) zijn afgeschaft (art. 44) en dat het aantal Rijnondernemers en -schippers onbepaald is (art. 45).

Wanneer men in 1868 ook deze bepalingen niet meer overneemt, dan is dat omdat men toen er van overtuigd

⁸⁾ Zie: „Resolutions der Stalen-Generaal van 1576-1609”, bewerkt door Dr N. Japikse, Den Haag 1915, 1923, 1941.

⁹⁾ Zie: Ed. Engelhardt: „Histoire du droit fluvial conventionnel”, Paris 1889, blz. 32 vlg.; Chr. Eckert: „Rheinschiffahrt im XIX Jahrhundert”, Leipzig 1900, blz. 4.

¹²⁾ Zie hiervoor B. I. von Nau: „Verhandlungen der Central-Commission zu Mainz bei Entwerfung einer interimistischen Instruction für die Rheinschiffahrt”, Mainz 1818-1823.

⁸⁾ Zie a.w., blz. 139 vlg.

⁹⁾ Zie o.a. A. Demangeon en L. Fèbvre: „Le Rhin, Problèmes d'histoire et d'économie”, Paris 1935; Th. Sommerlad: „Die Rheinzölle im Mittelalter”, Halle a.S. 1893.

was volkomen duidelijk de vrijheid van scheepvaart op de Rijn te hebben geregeld, met uitsluiting van alle ordening, die die vrije vaart belet. Men heeft toen uiteraard de akte van 1831 voortdurend voor ogen gehad en daarmede alle hinderpalen, die in de loop der eeuwen een behoorlijke ontwikkeling hebben verhindert. En het is dan ook volkomen onbegrijpelijk, hoe de Hooge Raad kon zeggen, dat in-1868 aan de verdragsluitende partijen een (nationale!) ordening van het economisch leven niet voor ogen heeft gestaan.

Amsterdam.

Mr H. FORTUIN.

DE ONTWIKKELING VAN ONZE PLUIMVEESTAPEL.

Inleiding.

Indien we de ontwikkeling van de Nederlandse pluimveestapel nagaan, valt het in de eerste plaats op, dat deze eerst in de twintigste eeuw een rol van enige betekenis is gaan spelen. Tot 1907 was zelfs het aantal eieren dat geïmporteerd werd groter dan het geëxporteerde aantal. Daarna nam de export steeds in belangrijkheid toe, waarbij echter de beide wereldoorlogen een onderbreking veroorzaakten. Deze uitbreiding van het aantal stuks pluimvee ging gepaard met een voortdurende vergroting van de veevoederimport, die juist in de oorlogsjaren hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel, wegviel. Naast deze toenemende voederimport en een steeds belangrijker wordende vraag naar eieren, dient ook op enkele technische factoren gewezen te worden. Na 1920 vond het kunstmatig broeden steeds meer ingang, waardoor het mogelijk werd om vroegtijdig over een groot aantal kuikens te beschikken. Ook de kwaliteit van de pluimveestapel ging in de loop der jaren vooruit, daar men door middel van een doelbewuste fokkerij een hogere leg alsmede grotere eieren van een gunstige eikleur te verkrijgen. Een beeld van de omvang van de pluimveestapel geeft het hierna volgende staatje ¹⁾.

Jaar	Aantal leghennen	Jaar	Aantal leghennen
1871/1880	2,2 miljoen	1939	14,7 miljoen
1891/1900	3,6 "	1940	20,7 "
1904	4,9 "	1941	7,2 "
1910	6,7 "	1942/1945	± 3,0 "
1921	5,8 "	1946	± 4,5 "
1930	12,9 "	1947	7,0 "
1934	17,1 "	1948	7,9 "
1936	13,1 "	1949	9,6 "
1938	13,5 "	1950	10,5 "

De ontwikkeling van 1930 tot 1946.

We zien hieruit, dat we vóór de crisisjaren van 1930 een pluimveestapel van ongeveer 13 miljoen leghennen bezaten. Een groot gedeelte van de eierproductie was bij deze omvang voor export naar Duitsland en Engeland bestemd. Voor 1930 ging van de totale export ca 70 pCt naar Duitsland, terwijl ca 25 pCt voor rekening van Engeland kwam. Als gevolg van de depreciatie van het Engelse pond in 1931 liep de uitvoer naar Engeland echter aanzienlijk terug, terwijl men zoveel mogelijk de export naar Duitsland verhoogde. Reeds in 1933 leverde echter deze markt grote moeilijkheden op. Allereerst contingenteerde Duitsland de invoer op 60 pCt van die van 1932, daarnaast werden hoge invoerrecht en strenge kwaliteits- en gewichtseisen ingesteld. Binnen het kader der crisismaatregelen was in eigen land ondertussen een heffing gelegd op de ingevoerde voedergranen. Hoewel deze heffing bij uitvoer werd gerestitueerd, veroor-

zaakten deze maatregelen een hogere binnenlandse eierprijs, waardoor het eigen verbruik weer terugliep.

Om de moeilijkheden, waarmee de pluimveehouderij te kampen had, te boven te komen, werd een teeltregeling ingesteld ²⁾. Door middel van deze teeltregeling is men er in geslaagd om de grootte van de pluimveestapel binnen bepaalde grenzen te houden, terwijl door verbetering van de kwaliteit de kostprijs werd verlaagd. De getroffen maatregelen omvatten in de eerste plaats de broedinrichtingen, teneinde te bevorderen, dat voortaan betere kuikens werden afgeleverd. Daarnaast werd onderscheid gemaakt tussen fokkers, houders van vermeerderingsbedrijven en gewone pluimveehouders. De eerste groep kreeg tot taak door een doelmatige fokkerij de kwaliteit van het pluimvee te verbeteren. Deze fokbedrijven leverden de kuikens, benodigd voor de instandhouding van een hoogwaardige pluimveestapel op de vermeerderingsbedrijven. Deze laatste zorgden er op hun beurt weer voor, dat de broedinrichtingen over voldoende broedieren van goede kwaliteit konden beschikken, waaruit de pluimveestapel voor het grote aantal boerenpluimveehouders gerecrueteerd werd.

Achteraf kan worden geconcludeerd, dat de getroffen maatregelen zeer heilzaam hebben gewerkt en onze pluimveestapel door de moeilijke periode hebben heengeholpen.

De totale uitvoer kon in de jaren 1931 en 1932 op ongeveer 1.100 miljoen eieren worden gesteld, terwijl in 1933 ruim 700 miljoen eieren werden geëxporteerde. In de daarna volgende jaren nam de uitvoer weer toe, zodat omstreeks 1939 reeds 1.283 miljoen kippeneieren naar het buitenland gingen. Verreweg de belangrijkste afnemer voor zijn rekening nam. De betekenis van de vooroorlogse eierenexport wordt duidelijker, indien we deze met de andere veeteeltexportproducten vergelijken. Zo bedroeg de waarde van de geëxporteerde eieren in 1938 ongeveer f 40 mln, van bacon f 22 mln, van kaas f 29 mln, van boter f 43 mln en van melkproducten f 45 mln.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog kwam er een plotseling einde aan deze gunstige ontwikkeling. Daar het pluimvee nagenoeg geheel met behulp van geïmporteerd krachtvoer werd gevoederd, was het wegvallen hiervan een ramp. Met zeer veel moeite is getracht op de fok- en vermeerderingsbedrijven nog een kern voor de latere wederopbouw te handhaven. Doch ook hier ging in de beide laatste oorlogsjaren veel verloren, zodat aan het einde van de oorlog niet meer dan 45 pCt van het aantal fokdieren was overgebleven.

De wederopbouw van de pluimveestapel na 1945.

De uitbreiding van de pluimveestapel na het beëindigen van de oorlog is niet zo snel verlopen als velen hadden verwacht. Wel zijn de fok- en vermeerderingsbedrijven weer geheel op het oude peil aangeland, maar het totaal aantal leghennen bedraagt nog maar ca 70 pCt van het vooroorlogse aantal. Het tekort aan buitenlandse betaalmiddelen is oorzaak van een beperking van de veevoederimport en treft in de eerste plaats de pluimveestapel, welke in zo sterke mate op dit voer is aangewezen. Hoewel door verschillende proeven herhaaldelijk is aangetoond, dat een gedeelte van de geïmporteerde granen door eigen verbouwde gestoomde aardappelen vervangen kan worden, heeft dit nog weinig praktische betekenis. Ook de verbouw van korrelmais door de pluimveehouders heeft tot nu toe slechts een geringe omvang aangenomen. De rundvee- en varkensstapel, die in veel mindere mate van de krachtvoederimporten afhankelijk zijn, vertonen in dit opzicht een geheel ander beeld. Door opvoering van de eigen voederproductie is men er hier in geslaagd om bij een veel lagere krachtvoederimport 90 pCt van het

¹⁾ Zie: „De ontwikkeling van de pluimveehouderij” door P. J. Wijk, in het Maandblad van de Landbouwvoorlichtingsdienst van Juli 1949.

²⁾ Zie: „Betekenis en economische mogelijkheden van de pluimveehouderij” door Ir J. G. Tukker, in het Maandblad van de Landbouw voorlichtingsdienst van Juli 1949.

vooorlogse aantal stuks rundvee en zelfs 115 pCt van het aantal varkens aan te houden.

Bij de wederopbouw van onze pluimveestapel zijn enkele belangrijke richtlijnen aangehouden, die thans nader zullen worden behandeld.

In de eerste plaats is men bij de verdeling van het aantal kuikens uitgegaan van de gedachte, dat het pluimvee thuisbehoort op het kleinere gemengde bedrijf. Bij dit bedrijfstype levert de geringe bedrijfsoppervlakte maar een beperkte bestaansmogelijkheid en zijn dan ook aanvullende inkomsten uit de varkens- en kippenhouderij noodzakelijk. Speciaal op de zeer lichte zandgronden, die minder geschikt zijn voor een intensieve rundveehouderij, komt een aanzienlijk percentage van de inkomsten uit het pluimvee. Een duidelijk inzicht in de verdeling van de pluimveestapel over de verschillende bedrijfsgroottesklassen geeft het hierna volgende staatje, waarin per grootteklasse het percentage van het totaal aantal dieren wordt vermeld³⁾.

Verdeling van de pluimveestapel over de bedrijfsgroottesklassen.

Grootteklasse van bedrijven naar ha cultuurgrond	Mei 1940		Mei 1949			
	Oudere hoenders		Oudere hoenders		Kuikens	
	Aantal (in miljoenen)	Percentage	Aantal (in miljoenen)	Percentage	Aantal (in miljoenen)	Percentage
Zonder cultuurgrond ..	1,7	8,4	0,7	7,6	0,5	4,9
0,01—3 ha	5,5	27,2	2,5	27,1	3,0	26,9
3—5 „	2,5	12,0	1,3	13,8	1,8	16,4
5—10 „	4,8	23,3	2,6	28,0	3,4	31,3
10—15 „	2,8	13,4	1,1	11,7	1,3	11,7
15—20 „	1,5	7,1	0,5	5,5	0,5	4,6
20 ha en meer	1,8	8,6	0,6	6,3	0,5	4,2
Totaal	20,7	100,0	9,3	100,0	11,0	100,0

Deze cijfers laten duidelijk zien, dat men door middel van de kuikentoe wijzingen de grote massa der kippen op de kleine bedrijven heeft gebracht. De bedrijven zonder cultuurgrond (waaronder vele zgn. hoenderparken) nemen thans naar verhouding een minder belangrijke plaats in. Een grote verandering is er echter ook opgetreden in het percentage van de bedrijven van 15—20 ha en 20 ha en meer. Gezien de smalle bestaansbasis van het kleine bedrijf beneden de 10 ha, kan dan ook vastgesteld worden, dat deze pluimveepolitiek, sociaal gezien, gunstig heeft gewerkt. Toch dient niet uit het oog te worden verloren, dat er ook vele bedrijven op zeer lichte zandgrond boven de 15 ha zijn, waarvoor de kippen een onontbeerlijke inkomstenbron vormen.

De bovenstaande ontwikkeling was mogelijk, doordat van overheidswege de omvang van de pluimveestapel geheel werd geregeld. In de eerste plaats geschiedde dit door het uitreiken van kuikentoe wijzingen per bedrijf. Daarnaast werd door middel van de voedertoe wijzingen invloed uitgeoefend op de grootte van de pluimveestapel. In de na-oorlogse jaren leverden de kippen uitstekende bedrijfsresultaten, zodat in de praktijk hiervoor steeds veel belangstelling bestond. Het inkomen op de gewone pluimveebedrijven bedroeg nl. in het afgelopen legjaar 1948/49 gemiddeld ruim f 7,50 per hen en het jaar daarvoor ca f 9,50.

Voor de export kregen de eieren eerst in 1948 weer enige betekenis. In dat jaar werden 373 miljoen eieren uitgevoerd, welk aantal in 1949 tot 454 miljoen is gestegen. Naar de voor de oorlog zo belangrijke afnemer, Duitsland, ging respectievelijk slechts 6 en 17 pCt. De grootste hoeveelheid werd naar Engeland verzonden, nl. in 1948

47 pCt en in het jaar daarop 65 pCt van de totale uitvoer. In het thans lopende kalenderjaar vertoont de eierenexport echter een geheel ander beeld. De onderhandelingen met Engeland in het begin van 1950 over de te betalen prijs, die in het voorafgaande jaar laag was geweest, verlieten zeer teleurstellend. Speciaal van de zijde der landbouworganisaties werd er op aangedrongen om niet opnieuw grote hoeveelheden eieren beneden kostprijs naar Engeland te exporteren, daar men wel mogelijkheden op de andere markten zag. Omdat de onderhandelingen niet tot het gewenste resultaat leidden, werd de export naar Engeland stopgezet. Deze gebeurtenis is weer ongeveer een half jaar, met juist de maximale seizoenproductie aan eieren, achter de rug. Tot nu toe is deze gang van zaken met veel succes voor de landbouworganisaties verlopen, daar men er in geslaagd is om tegen lonende prijzen een grote hoeveelheid eieren naar Duitsland te exporteren. Sedert het begin van het jaar werden reeds ruim 400 miljoen eieren geëxporteerd, waarbij aan de pluimveehouders gemiddeld een halve cent per ei meer betaald werd dan in de overeenkomstige periode van het vorige jaar, terwijl daarentegen de Nederlandse consument dit jaar gemiddeld een halve cent per ei minder behoefde te betalen. Met geringe belangstelling is dan ook door de pluimveehouders kennis genomen van het bericht, dat Engeland opnieuw onderhandelingen over de levering van eieren wil gaan openen.

* *

Met een enkel woord zij nog gewezen op de thans optredende pseudo-vogelpest, welke een ernstige bedreiging voor onze pluimveehouderij vormt. Deze besmettelijke pluimveeziekte kwam reeds sedert jaren in verschillende landen, w.o. Engeland en Indonesië, voor. Na 1948 vond uitbreiding naar Frankrijk en België plaats, terwijl sedert enige maanden ook in ons land op verschillende plaatsen ziektegevallen zijn geconstateerd.

De pseudo-vogelpest is een zeer kwaadaardige ziekte, daar bij aantasting in korte tijd een zeer groot gedeelte van de dieren sterft. Ook het zeer besmettelijke karakter maakt in ons land met zijn dichte pluimveebezetting een intensieve bestrijding noodzakelijk. Van overheidszijde zijn dan ook verschillende maatregelen afgekondigd om een verdere uitbreiding van deze ziekte tegen te gaan. Reeds geruime tijd geleden is de in- en doorvoer van pluimvee uit het buitenland verboden. Voor het binnenland geldt thans eveneens een vervoerverbod voor levend pluimvee en een meldingsplicht aan de burgemeester of veearts, indien de ziekte op het bedrijf uitbreekt. Door de Veeartsenijkundige Dienst wordt daarna een onderzoek ingesteld en zodra blijkt, dat inderdaad de gevreesde ziekte aanwezig is, wordt het op het bedrijf aanwezige pluimvee gedood en verbrand, terwijl vervolgens terreinen en hokken worden ontsmet. Daarnaast kan men om de verdere uitbreiding in de omgeving te voorkomen, op de omliggende bedrijven voorbehoedende entingen toepassen. Helaas is aan het gebruik van hetzij levende of dode entstof enig bezwaar verbonden. Bij gebruik van levende entstof sterft een klein gedeelte van de aldus behandelde dieren, terwijl de eiproductie geruime tijd ernstig daalt. De vrij onschadelijke gedode entstof heeft daarentegen het bezwaar, dat de werking maar gering is, waardoor de dieren slechts gedurende een korte tijd onvatbaar worden.

Hoewel van overheidszijde een vergoeding wordt gegeven voor de vernietigde dieren, betekent het uitbreken van de ziekte voor de pluimveehouder steeds een ernstige financiële tegenslag. Het is dan ook te hopen, dat men er in zal slagen om met behulp van de getroffen maatregelen de omvang van de schade zo gering mogelijk te houden. Op een totale verdwijning van de ziekte zal echter vermoedelijk wel niet kunnen worden gerekend.

's-Gravenhage.

Ir J. G. VELDINK.

³⁾ „De verdeling van de pluimveestapel”. Mededelingen Stichting voor de Landbouw, 10 Februari 1950.

HET HERSTEL VAN HET CHINESE SPOORWEGNET.

De constructie van het Chinese spoorwegnet heeft van het begin af aan onder de invloed gestaan van verschillende factoren, van economische, militaire en politieke aard, waarvan de laatste in vele gevallen de belangrijkste zijn geweest. Een uiterst gewichtige omstandigheid is ook altijd geweest, dat China een kapitaalarm land is en tot dusver steeds afhankelijk is geweest van het buitenland voor het fournieren van het kapitaal voor de aanleg van de grote hoofdlijnen.

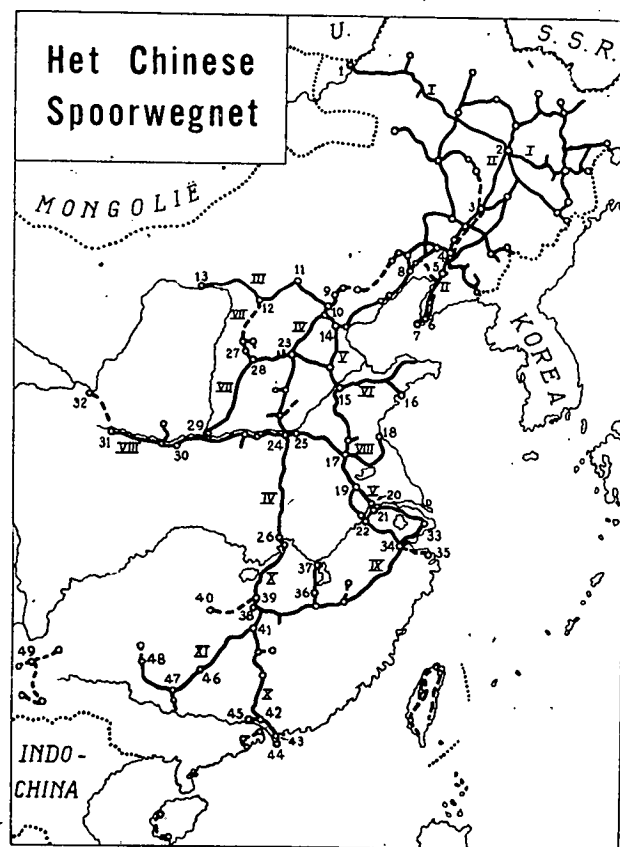
De eerste grote spoorlijn op Chinees gebied was de zgn. Chinese Oosterspoorweg, door Rusland in 1896 en volgende jaren gebouwd in het Noorden van Mantsjoerije, ter bekorting van de weg naar Wladiwostok door het afsnijden van de lange bocht om de Amoer en de Ussuri heen. In de allereerste plaats was het strategisch van belang voor Rusland. Van Chinese kant was men tot dusver, gedeeltelijk uit star conservatisme, gedeeltelijk uit zeer gerechtigde vrees voor de inmenging van vreemdelingen, slechts op uiterst beperkte schaal tot de aanbouw van spoorwegen overgegaan. Het conservatisme bestond hieruit, dat de vreemdelingen van andere godsdiensten waren dan de Chinezen en geen begrip toonden voor de religieuze gesteldheid van China, zodat zij met hun spoorwegen de rust van de Chinese geesten zouden verstoren, met de kwade gevolgen daarvan voor China. Consequent brak dan ook de Manchu-Regering in 1876 het eerste lijntje, ooit gebouwd in China, nl. dat van Shanghai naar Woosung, weer op en stuurde het spoorwegmateriaal naar Formosa.

Later deed zich een gereserveerd optreden; doch in 1895 was er nog slechts 195 mijl aan spoorwegen. Geleidelijk aan breidde het net zich uit, doch in September 1931, toen de oorlog met Japan feitelijk begon, bedroeg de totale lengte van het net nog geen 15.000 km. De financiering van deze bouw geschiedde voor een groot deel uit buitenlandse bronnen — aan de verstreking waarvan soms onereuze voorwaarden waren verbonden — die echter opdroogden, toen tegen het einde van de twintiger jaren de rente van de meeste leningen niet meer werd betaald en ook de aflossing in gebreke bleef. Omstreeks 1936 was deze toestand in sterke mate gesaneerd en scheen het, of het buitenland wederom op grote schaal in de Chinese spoorwegen zou gaan investeren. Van Chinese kant was een vijfjarenplan opgesteld voor de bouw van 8.500 km spoorwegen, waarbij speciaal de aandacht zou worden gewijd aan het Noordwesten en de streken ten zuiden van de Yangtse, waarbij de defensieve oogmerken ten nauwste samenhangen met de economische. In het Noorden was Japan toen reeds heer en meester, zodat het geen zin had daar tot aanzienlijke uitbreidingen over te gaan. Ten gevolge van het uitbreken en het verloop van de oorlog tegen Japan is van deze plannen slechts een deel verwezenlijkt; in 1942 was 1.207 km nieuwe spoorweg gebouwd en 613 km in aanleg. Een netto-vermeerdering betekende dit echter geenszins; als materiaal voor de nieuwe lijnen heeft men maar al te dikwijls gebruik moeten maken van materiaal van andere lijnen, die men afbrak, teneinde te verhoeden, dat die in 's vijands handen zouden vallen. De na de oorlog met Japan uitgebroken burgeroorlog heeft uit de aard der zaak wederom grote schade aan het spoorwegnet veroorzaakt en de communisten staan thans voor de geweldige taak het net te herstellen. Hieromtrent zijn in recente tijdschriften uit Peking de volgende gegevens te vinden.

Evenals Sun Yat-sen, van wien een beroemd plan voor de aanleg van 100.000 mijl spoorweg afkomstig is, hecht ook Mao Tse-tung het allergrootste belang aan het spoorwegstelsel voor de opbouw van China, om, zoals onomwonden in de artikelen in de communistische pers wordt toegegeven, zowel strategische als economische redenen. De tijdschriftartikelen, die thans ter beschikking komen,

geven weliswaar een aantal interessante bijzonderheden, doch stellen ons evenzeer enkele problemen, die met het ter beschikking staande materiaal niet kunnen worden opgelost.

Als totale lengte van het Chinese spoorwegnet in 1950 wordt gegeven 26.857 km, hetgeen wil zeggen een kleine 7.000 km meer dan de toenmalige Minister van Spoorwegen op gaf voor einde 1942; die kwam nl. tot een kleine 20.000 km. Daarbij waren echter niet megeteld de zeer grote trajecten nieuwe lijn door de Japannezen in Mantsjoerije na 1931 aangelegd, noch de niet al te veel gewicht in de schaal leggende spoorwegen op Formosa en Hainan. Aangezien uit de details, die van de spoorwegen binnen de grote muur worden gegeven, niets blijkt van de grootscheepse uitbreiding van het net aldaar, is in Mantsjoerije het spoorwegnet sedert 1931 vrijwel in lengte verdubbeld. In het algemeen zijn over Mantsjoerije weinig gegevens verstrekt, waarschijnlijk omdat het herstel der lijnen in dat gebied ver is gevorderd.



- | | |
|---------------------------------|----------------------------|
| I. Chinese Oosterspoorweg | VII. T'ung—Pu |
| II. Zuid-Mantsjoerijse spoorweg | VIII. Lungbai |
| III. Peking—Suiyuan | IX. Chekiang—Kiangsi |
| IV. Peking—Hankow | X. Canton—Hankow |
| V. Tientsin—Pukow | XI. Hunan—Kwangsi—Kweichow |
| VI. Chiao—Chi | |

- | | | |
|----------------|--------------------|--------------|
| 1. Manchouli | 18. Lienyunkang | 35. Ningpo |
| 2. Harbin | 19. Pengpu | 36. Nanchang |
| 3. Changchun | 20. Pukow | 37. Kiukiang |
| 4. Mukden | 21. Nanking | 38. Chuchou |
| 5. Anshan | 22. Wuhu | 39. Changsha |
| 6. Dairen | 23. Shihchiachuang | 40. Hsinhua |
| 7. Port Arthur | 24. Chengchou | 41. Hengyang |
| 8. Chinchow | 25. Kaifeng | 42. Canton |
| 9. Kupeikow | 26. Hankow | 43. Kowloon |
| 10. Peking | 27. Taiyuan | 44. Hongkong |
| 11. Kalgan | 28. Yüt'zu | 45. Sanshui |
| 12. Tatung | 29. Pouchou | 46. Kweilin |
| 13. Paotou | 30. Sian | 47. Liuchou |
| 14. Tientsin | 31. Tientshui | 48. Tushan |
| 15. Tsinan | 32. Lanchou | 49. Kunming |
| 16. Tsingtao | 33. Shanghai | |
| 17. Hsuchou | 34. Hangchou | |

Als algemeen gezichtspunt komt naar voren, dat men er prijs op stelt, om de verbindingen van Peking met de rest van het land in orde te hebben, evenals de verbindingen met Mantsjoerije. Er wordt op gewezen, dat het

herstel van de lijn Peking—Mukden in het vorige jaar geschiedde ter verbetering van de kolen- en voedsel-aanvoer; in de loop van dit jaar zal op die baanvakken ter totale lengte van 613 km dubbel spoor worden hersteld of aangelegd, nl. op het traject Changchun—Anshan in Mantsjoerije 186 km; van Shanhaikuan naar Chinchow 184 km; van Tientsin naar Shanhaikuan 143 km. Op 1 Mei 1949 was de verbinding Peking—Mukden hersteld.

In de loop van het jaar ging men voort met de verbindingen naar het Zuiden te reconstrueren, tot steun van de communistische opmars en tot breking van de blokkade, die door Chiang Kai Shek's marine voor de kust was gelegd. Hieraan is in een koortsachtig tempo gewerkt:

van 15 Januari tot 1 April 1949	1.080 km
van 1 April tot 15 October 1949	4.475 km
van 15 October tot 1 Januari 1950	2.655 km
Totaal	8.210 km,

d.w.z. 100 pCt meer dan het oorspronkelijke plan. Hiervan moesten 3.569 km in feite geheel nieuw worden aangelegd. Op 1 Januari kon echter voor het eerst in een kleine vijftien jaar weer van een doorgaande verbinding Peking—Canton worden gesproken, ter totale lengte van ruim 2.300 km.

Uiteraard hebben deze indrukwekkende resultaten enorme inspanning gekost. Er is in zeer geforceerd tempo gewerkt, waarbij ook voor een deel de bevolking van de streek waardoor de lijn liep, medewerking heeft verleend, een medewerking, die in vele gevallen wel niet geheel vrijwillig zal zijn geweest; evenals de geforceerde aanleg van spoorwegen in de oorlog met Japan, is het herstel op aanzienlijke verliezen aan mensenlevens en vele ziektegevallen komen te staan.

Behalve het aannemen van arbeidskrachten heeft de materiaalvoorziening veel hoofdbrekens gekost. Voor een deel heeft men materialen, die door de bevolking zelf bij het naderen van de Japannezen waren verborgen, terug kunnen vinden. Zo kwamen uit een district in de provincie Hopoi niet minder dan 2.000 rails tevoorschijn; uit een ander zelfs 5.000 rails en 2.000 houten. Soms heeft men de rails uit ijskoude riviertjes moeten opvissen, soms kwamen zij uit ravijnen en afgelegen plaatsen in de bergen tevoorschijn.

Voor een ander deel heeft men in het gebrek aan materialen voorzien door zelf uit oud ijzer nieuw materiaal te vervaardigen. Zo fabriceerde de werkplaats te Hengyang in twee dagen tijds 1.800 schroeven voor bruggen uit oud ijzer. Men is er trots op, dit alles te hebben bereikt, zonder materiële hulp uit Amerika. Eerst in October heeft men enige technische hulp van Rusland gehad, omtrent de grootte en hoedanigheid daarvan zijn echter geen bijzonderheden bekend. In totaal zijn er 1.900 bruggen hersteld ter totale lengte van 75.529 meter.

Indien wij thans het programma voor 1950 bezien, dan blijkt in de eerste plaats, dat aan de stormachtige periode van herstel een einde is gekomen, omdat er betrekkelijk weinig te herstellen overblijft, terwijl slechts zeer weinig nieuwe aanleg of kapitaalsinvestering zal plaatsvinden. Gezien het uiterst grote belang, dat ieder hecht aan de bouw van spoorwegen voor de ontwikkeling van het land, zowel als voor de defensie, valt dit wellicht aldus te interpreteren, dat men geen kans ziet, hetzij binnenslands, hetzij buitenslands, daarvoor de nodige kapitalen bijeen te brengen. Indien dit juist is, betekent dit, dat er op de staatsbegroting geen grote bedragen zijn uitgetrokken voor de nieuwbouw, en dat ook van Rusland in dit opzicht geen grote steun wordt verwacht. Het programma voor 1950 bestaat in hoofdzaak uit:

1. opvoering van de efficiency en de vervoerscapaciteit. Hiertoe hoopt men de omloopsnelheid der goederen, in 1949 gemiddeld méér dan vier dagen, terug te brengen tot een gemiddelde van 3,72 dagen. Het goederen- zowel als het

passagiersvervoer zal volgens de plannen worden verdubbeld en van resp. 48.227.116 ton en 86.017.587 passagiers in 1949 op 96.491.978 ton en 167.195.000 passagiers in 1950 worden gebracht;

2. reparaties en verbeteringen aan bestaande lijnen, totaal 1.074,3 km. Hierboven is reeds melding gemaakt van de verdubbeling der spoorlijnen in het Noorden; daarbij komt nog het verleggen van de baan Changchow—K'aifeng (37 km) en die van Hantan—Tzu-shan (48 km), en de aanleg van een groot aantal verbindingslijnen, kolenlijnen etc., totaal 458,98 km, waarvan 398,98 binnen de grote muur. Ook hieruit blijkt weer, dat het herstel van het net in Mantsjoerije verder gevorderd is dan in de rest van China. Een belangrijk punt is voorts de bouw van bruggen op trajecten, waarop het doorgaand verkeer reeds is hersteld, tot een totaal van 1.633 stuks met een totale lengte van 37.338 meter; voorlopige reparatie tot een totale lengte van 4.192 meter. Hierbij zijn de bruggen op de grote lijn Kupeikow—Chinchow niet inbegrepen;

3. een zeer belangwekkend onderwerp is de aanbouw van nieuwe lijnen. Als algemeen beginsel wordt gesteld, dat er geen aanleg van nieuwe lijnen, geen kunstwerken, dijken, tunnels, of „surveying” werkzaamheden zullen plaatshebben. Als uitzondering worden slechts genoemd een klein gedeelte in de nabijheid van Peking, en dan, van zeer groot belang, de voltooiing van het „survey”-werk op het traject Tienshui—Lanchow in Noordwest China, op weg naar Rusland, waar ook een deel van het grondwerk en een deel van de tunnels moeten worden voltooid. Men heeft reeds lange jaren geleden het plan opgevat een spoorweg naar het Noordwesten te bouwen, die trouwens ook voorkwam in de plannen van Dr Sun Yat-sen. De lijn zou gaan van de Russische grens door Chinees Turkestan heen, naar Lanchow, het grote handelscentrum van het Chinese Noordwesten. Die plaats zou dan door het verlengen van de Lunghai-lijn worden verbonden met het overige deel van het Chinese spoorwegnet. In 1938 zijn hierover onderhandelingen gaande geweest met Rusland, dat voor het deel van Lanchow naar de Russische grens het materiaal zou verstrekken. Het was kennelijk een lijn, waarbij het strategische belang het economische ver overtrof. Het plan zou in vijf jaar moeten worden voltooid, voorlopig met lichte rails. Als voordeel werd toen van Chinese kant genoemd, dat men — Mantsjoerije was toen in Japanse handen — op deze wijze voor het transport naar Rusland niet zo afhankelijk van de zeeweg zou zijn en dat de handelsbetrekkingen tussen de beide landen door het ontwikkelen der hulpbronnen van het Noordwesten sterk zouden toenemen. In de plannen van Sun Yat-sen komt nog een ander motief tevoorschijn, nl. dat door de bouw van deze lijn de betrekkingen tussen het hart van China en de randgebieden, in de eerste plaats Sinkiang, zeer zouden worden versterkt.

Van Russische kant vond men de lijn 3.200 km te lang. Het bezwaar was, dat alle materialen van het Westen uit moesten worden aangebracht en dat de duur van de aanleg te lang zou zijn. Twee jaar later, tijdens het bezoek van Sun Fo aan Moskou, kwam deze zaak nog eens ter sprake, met even weinig succes voor de Chinezen. Het totale bedrag der materiaaluitgaven was betrekkelijk gering en werd toen op £ 3.630.000 geschat.

Het trekt de aandacht, dat de Chinezen thans dus toch hun plannen van een spoorweg in deze richting voortzetten, en de lijn, voor zover het een uitbreiding is van de Lunghai spoorweg wensen te voltooien. Uit een politiek oogpunt is de nadere aansluiting met de randstreek dringend noodzakelijk, omdat, daar zeker een sterke Russische invloed is. Men vraagt zich echter af, of de bezwaren der Russen thans zijn overwonnen, of dat de Chinezen deze lijn ondanks hun bezwaren gaan door-trekken.

Als verdere grote werken staan op het programma de

„survey” en boringen voor een permanente brug bij Chengchow, over de Gelé Rivier, zowel als die te Hankow, over de Yangtzu;

4. voorts wil men 500 locomotieven, 577 passagierswagons en 4.422 goederenwagons reconstrueren; in Mantsjoerije zullen 11.500 nieuwe goederenwagons worden gebouwd. Bovendien zullen allerlei werkplaatsen worden uitgebreid en verbeterd. Tevens heeft men grote aandacht voor het herstel van het seinstelsel en berichtgevings-systeem. Er zullen vele telefoon- en telegraafstoelstenen worden aangeschaft en 62.233 km telegraaflijn worden aangelegd.

Het valt op, dat weinig interesse bestaat voor de spoorwegen in het Zuiden, ook voor de lijn van Yunnan naar Indo-China, noch voor de geprojecteerde en gedeeltelijk aangelegde, in Ssuch'nan en elders.

Als totaalbeeld over het spoorwegnet in 1950 verkrijgt men: consolidatie van het herstel, dat in het voorafgaande jaar is bereikt, terwijl van grote nieuwe kapitaalsinvestering nauwelijks sprake is.

Djakarta.

M. H. VAN DER VALK.

INGEZONDEN STUKKEN.

HET LUCHTHAVENVRAAGSTUK IN WEST-NEDERLAND.

De heer P. J. Boot te Delft schrijft ons:

Met belangstelling las ik in het nummer van 7 Juni het artikel van de heer J. C. Ramaer, „Het luchthavenvraagstuk in West-Nederland”.

Ondergetekende had het genoegen met de delegatie van de Stichting Havenbelangen te Rotterdam eind Maart een bezoek aan Parijs te brengen. Op uitnodiging van de Franse autoriteiten werd hierbij een bezoek aan het vliegterrein Orly gebracht.

In een zeer interessante en uitvoerige rede gaf de heer Lejeu, bij wie de leiding van het vliegveld berust, een exposé van de uitbreiding, die men in Frankrijk aan dit vliegterrein hoopt te geven.

Frankrijk heeft ten noorden van Parijs de beschikking over het vliegveld Le Bourget, terwijl Orly gelegen is tussen Parijs en Fontainebleau. De situatie is momenteel, dat voor de intercontinentale diensten en de diensten der Air France op Noord-Afrika van Orly wordt gebruik gemaakt, terwijl Le Bourget voor de diensten op het Europese luchtnet wordt gebruikt. Over 1949 verwerken Le Bourget en Orly tezamen 800.000 passagiers in- en uitgaand, Londen 1 miljoen en Schiphol ca 330.000. Men houdt rekening met een toeneming van het aantal passagiers in het luchtverkeer in de komende jaren tot 5 à 6 miljoen per jaar en men projecteert terrein en accommodatie te Orly op de verwerking van een dergelijk quantum reizigers. De kosten aan de uitbreiding verbonden zijn enorm, maar men verwacht een deel der uitgaven met dollars in het kader van het plan Marshall te kunnen financieren.

De bedoeling is, dat Orly t.z.t. alle passagiersvervoer te verwerken krijgt, terwijl het vliegterrein Le Bourget uitsluitend alle vrachtovervoer door de lucht zal behandelen.

Rekening houdende met éézelfde procentuele toeneming voor Schiphol, zouden accommodatie en technische installatie aldaar in staat moeten zijn per jaar 2 miljoen luchtreizigers in- en uitgaand vlot te behandelen. Het idee om passagiers en vrachtovervoer gescheiden te houden lijkt mij rationeel en zal de organisatie van deze beide vervoerstakken ten goede komen.

Ik vraag mij af, of wij in deze niet het Franse voorbeeld moeten volgen: Zoals de heer Ramaer terecht opmerkt, heeft het Rotterdamse Plan Schieeveen grote mogelijkheden; naast de vele steeds groeiende industrieën, is het Westland nabij en voor de export van de producten uit deze streek is Rotterdam zeer gunstig gelegen. Ook

financieel is een luchthaven Schieveen, uitsluitend ingesteld voor vrachtovervoer, minder kostbaar dan een volledige luchthaven-exploitatie, geschikt voor passagiers- en vrachtovervoer.

Zou de oplossing van deze netelige kwestie derhalve niet gevonden kunnen worden in een verdeling der taken:

Schiphol voor passagiersvervoer,

Schieveen voor vrachtovervoer?

De rede van de heer Lejeu te Orly bracht mij op het bovenstaande idee, in de hoop, dat men eindelijk tot een oplossing van het probleem zal komen, opdat niet over 6 jaar zou blijken, dat Frankrijk met zijn organisatie gereed is, terwijl Nederland nog in het stadium van plannen op papier verkeert.

Naschrift.

In verband met het bovenstaande moge nog een enkele opmerking worden gemaakt.

Volledige specialisatie in West-Nederland niet geraden, omdat men hier twee centra heeft, die betrekkelijk ver uit elkaar liggen maar toch ieder hun vracht- en passagiersvervoersbehoeften hebben.

Bij Parijs is dit echter niet het geval, daar is één uitgesproken centrum waar Orly en Le Bourget ongeveer even ver vandaan liggen. Dit maakt het vraagstuk voor het Parijse gebied eenvoudiger en specialisatie het antwoord. Concentratie van al het vrachtovervoer op de Rotterdamse luchthaven zou Amsterdam benadelen, omgekeerd levert de concentratie van alle passagiersverkeer voor Rotterdam en omgeving bezwaren op.

Voorts is het de vraag, of de financiële besparingen bij deze overmatige specialisatie groot zullen zijn; verreweg het kostbaarste deel van een luchthaven zijn de startbanen en de grondaankoop en deze zullen ongewijzigd blijven.

Dit alles neemt echter niet weg, dat het vrachtovervoer op den duur op Schieveen een belangrijker plaats t.o.v. het passagiersvervoer zou innemen dan op Schiphol. Hiervoor bestaat, gezien het Rotterdamse gebied, althans een grote kans.

's-Gravenhage.

J. C. RAMAER.

„TRACING A NEW INTERNATIONAL BALANCE”.

Mr W. Wentholt te Amsterdam verzocht ons naar aanleiding van de door de Nederlandsche Economische Hoogeschool georganiseerde internationale studieconferentie over bovengenoemd onderwerp (zie „E.-S.B.” van 28 Juni jl.) opneming van onderstaande vragen m.b.t. het op de derde dag van deze conferentie behandelde vraagstuk, t.w. „The possibility of a monetary and economic union in West-Europe”.

1e. Is het juist, indien als doel van de Europese politieke samenwerking beoogd wordt de internationale goederenruil tot het welzijn van de Europese bevolking te stimuleren, dat in de wereld tot economische blokvorming wordt overgegaan, welke in wezen tot een dirigistische politiek moet voeren?

2e. Is het niet doeltreffender, dat, in verband hiermede, gestreefd wordt naar een monetair stelsel, onder inschakeling van de Verenigde Staten van Amerika, dat geleidelijk aan moet leiden tot een vrije inwisselbaarheid van de valuta's van de verschillende deelnemende landen onder totale afschaffing van bilaterale handels- als betalingsovereenkomsten, teneinde — in andere woorden uitgedrukt — te komen door herstel van de internationale concurrentie, tot liberalisatie van de goederenruil?

3e. Waarom is, in verband hiermede, het creëren van een Europese Betalings Unie nodig, die als het ware een doublure van het Internationaal Monetair Fund?

4e. Gezien het feit, dat de zestien Marshall-landen de Bretton Woods Overeenkomsten geratificeerd en tot wet verheven hebben, waarom eisen de Verenigde Staten van

Amerika niet de toepassing van de regelen gesteld door het Statuut van het International Monetary Fund en waarom stellen de Verenigde Staten van Amerika het geven van de Marshall-hulp daarvan niet afhankelijk, al zoude dit medebrengen, dat de zestien Europese staten dan zouden moeten afzien van de faciliteiten, gegeven in artikel XIV van de Statuten van dit Fonds?

5e. Heeft de Marshall-hulp, gezien de wijze waarop die tot dusverre verleend is, niet een averechtse uitwerking gehad, doordat het systeem van bilaterale betalings-overeenkomsten gehandhaafd is gebleven, al leidde het tot een volkomen imperfecte multilaterale clearing?

6e. Is de stelling niet ten enenmale onjuist, dat de Verenigde Staten wensen, dat de export van de Europese landen naar de Verenigde Staten opgevoerd moet worden in éénrichtingsverkeer, teneinde de nodige dollars te kunnen verwerven, in plaats van actief mede te werken aan een politiek, tengevolge waarvan Europa als één geheel door herstel van de verhoudingen met haar vroegere koloniale gebieden zich op die wijze eventueel dollars kan verschaffen?

7e. Is het niet noodzakelijk en gewenst, dat Duitsland en Zwitserland toetreden tot het International Monetary Fund, waarvan het statuut, wat artikel XIV betreft, gewijzigd zou dienen te worden in bovengemelde zin?

8e. Is voor de realisering van het plan Schuman/Monnet niet nodig, dat de Verenigde Staten daaraan actief deelnemen door dit plan mede te financieren?

9e. Is het niet juist te streven naar een monctair bestel, tengevolge waarvan de Verenigde Staten als wereldbankier de rol overnemen, die Londen, Parijs en Amsterdam in de 19e eeuw speelden, met als gevolg, dat Amerikaans privé-kapitaal grote bedragen investeert in Europa, hetgeen nu onmogelijk is, gezien het feit, dat tengevolge van de tot dusverre gevolgde methodes niet het minste vertrouwen aanwezig is?

10e. Zal de huidige gang van zaken leiden tot bescherming van de levenscondities van de werknemers, die indirect voor alles belang hebben bij een geldeenheden, welke internationaal convertibel is?

Is het mogelijk deze voorwaarde van de onderlinge convertibiliteit van verschillende geldeenheden tot vervulling te brengen anders dan door het privé-eigendom te respecteren?

AANTEKENING.

HET ZEVENDE VERSLAG VAN DE NEDERLANDSE REGERING BETREFFENDE DE WERKING VAN HET E.R.P.

Aangezien het einde van de verslagperiode — Januari t/m Maart 1950 — vrijwel samenviel met de tweede verjaardag van het E.R.P., verstrekt het zevende „Progress Report” in de inleiding enige gegevens aan de hand waarvan men zich een beeld kan vormen van de economische ontwikkeling van ons land, die voor een groot deel is te danken aan het E.R.P., gedurende de laatste twee jaren.

Het reële nationale inkomen per hoofd der bevolking was in 1949 17 pCt hoger dan in 1947 en 10 pCt hoger dan in 1938. De industriële productie, exclusief de bouw-nijverheid, overschreed het niveau van 1947 met 32 pCt en dat van 1938 met 25 pCt bij een bevolkingsgroei gedurende dat tijdvak van 15 pCt. Het aantal in de loop van het jaar voltooide woningen nam van 9.243 in 1947 toe tot 42.791 in 1949, een toeneming derhalve van 362 pCt. Het percentage van de invoer, dat door uitvoer werd gedekt, steeg gedurende dezelfde periode van 44 tot 72.

Bovenstaande cijfers mogen echter niet tot de conclusie leiden, dat de door de oorlog ontstane verliezen, die op f 25 mrd worden geschat, reeds zouden zijn ingehaald, doch

de economische ontwikkeling der laatste jaren mag, aldus het verslag, niettemin als hoopgevend worden gekenschetst.

Het is onmogelijk om nauwkeurig het aandeel van het E.R.P. in deze ontwikkeling aan te geven; vast staat evenwel, dat de Amerikaanse hulp een ingrijpende invloed heeft gehad op de economische ontwikkeling gedurende de laatste twee jaren. De grote betekenis van de E.R.P.-hulp voor Nederland moet worden gezien in het licht van het feit, dat ons land op een moment, waarop zijn deviezenbronnen dreigden op te drogen, dank zij de Amerikaanse hulpverlening, het herstel op dezelfde voet heeft kunnen voortzetten als voordien.

Het eerste hoofdstuk van het verslag geeft het gebruikelijke overzicht van de belangrijkste maatregelen en gebeurtenissen met betrekking tot het E.R.P. gedurende de verslagperiode. Hierin worden o.a. de interne organisatie van de O.E.E.C., de geldende betalingsovereenkomst 1949/50, de onderhandelingen betreffende de E.P.U., de ontwikkeling van de inter-Europese handel en de interne en financiële stabiliteit behandeld.

Van het begin van de Marshall-hulp af had Nederland, blijkens hoofdstuk II, per ultimo Maart jl. aan directe hulp een bedrag ontvangen van \$ 722,5 mln, waarvan volgens voorlopige gegevens \$ 593 mln in de vorm van schenkingen en \$ 129,5 mln in de vorm van leningen. De gerealiseerde invoer beliep per ultimo Maart 1950 \$ 535,9 mln, waarvan voor \$ 421,9 mln afkomstig was uit de Verenigde Staten.

Gedurende de verslagperiode werd met de Regering der Verenigde Staten tot overeenstemming gekomen betreffende de aanwending van een tranche, groot f 303 mln, der „local currency”. Van dit bedrag is f 275 mln bestemd voor de financiering van een aantal projecten, dat reeds in de begroting voor 1949 was opgenomen. Bovendien zal nog een bedrag van f 28 mln worden besteed voor de financiering van projecten, die nog niet in enige begroting zijn opgenomen, doch die, met het oog op de zo nodige verbetering van de Nederlandse betalingsbalans, als zeer belangrijk moeten worden beschouwd.

Nu de E.R.P.-hulp aan Indonesië niet zal worden voortgezet en op het ogenblik nog slechts sprake is van een afwikkeling van deze steunverlening, is het, aldus het verslag in hoofdstuk III, wellicht nuttig nog eens te recapitulieren tot welk bedrag Indonesië en nadien de R.I.S. in de binnen het kader van het E.R.P. verleende hulp aan Europa heeft gedeeld. Van het begin der E.R.P.-hulp af tot de opschorting verkreeg Indonesië goederen ter waarde van ruim \$ 61 mln; na de hervatting kwam nog een bedrag van ruim \$ 40 mln beschikbaar, zodat meer dan \$ 100 mln in de vorm van directe hulp aan Indonesië ten goede kwam. Bovendien deelde het land in de aan Nederland verleende directe hulp, welke beschikbaar kwam in de vorm van trekkingsrechten tot een totaal bedrag van \$ 30 mln. Tezamen met de directe hulp zal Indonesië binnen afzienbare tijd dus ter waarde van ca \$ 130 mln aan goederen hebben ontvangen, waaraan een zeer grote betekenis moet worden toegekend. Het grootste gedeelte dezer goederen werd geschonken, met als resultaat, dat tevens een aanzienlijk bedrag in „local currency” werd geaccumuleerd, dat, nadat het overleg met de E.C.A.-autoriteiten zal zijn afgesloten, eveneens aan de Indonesische economie ten goede zal komen.

Hoofdstuk IV van het verslag is, zoals gebruikelijk, gewijd aan de economische ontwikkeling in ons land gedurende de verslagperiode.

Het volume van de invoer, alsmede dat van de uitvoer was, vergeleken met het overeenkomstige kwartaal van 1949, met 22 pCt gestegen; de toeneming van de in- en

uitvoerwaarde bedroeg t.o.v. het eerste kwartaal van 1949 resp. 28 en 31 pCt. Het feit, dat de uitvoer naar waarde en volume een lichte achteruitgang t.o.v. de vorige verslagperiode te zien gaf, behoeft, aangezien een dergelijke daling in een eerste kwartaal een seizoenverschijnsel is, geen reden tot ongerustheid te geven. De invoer naar waarde bereikte een nieuwe recordhoogte, hetgeen niet zonder invloed is geweest op het importsaldo, dat f 606 mln bedroeg tegen resp. f 495 mln en f 610 mln in de overeenkomstige kwartalen van 1949 en 1948. Het percentage van de invoer, dat door uitvoer werd gedekt, bedroeg 64,6 tegen 63,0 in de overeenkomstige periode van 1949. Hoewel hier sprake is van een toename, is deze aanzienlijk minder dan de laatste jaren regel was. Aangenomen mag worden, dat de vrijmaking van het internationale handelsverkeer hierop van invloed is geweest. In welke mate die invloed heeft gewerkt, kan nog niet met voldoende zekerheid worden vastgesteld. De situatie geeft echter alle aanleiding om met het oog op 's lands deviezenpositie de verhouding tussen uitvoer en invoer nauwkeurig te blijven houden.

De *prijnsindexcijfers van de in- en uitvoer*, die voor de devaluatie een neiging tot dalen vertoonden, gaven sedert October een stijgende tendentie te zien, welke in de verslagperiode echter, vooral t.a.v. de uitvoer, vrijwel tot staan kwam. Van September 1949 tot Maart 1950 steeg de prijsindex (1948 = 100) voor de invoer van 91 tot 104, die van de uitvoer van 88 tot 101. Voorts blijkt, dat de ruilvoet voor Nederland, na een achteruitgang als gevolg van de devaluatie, zich in de verslagperiode vrijwel geheel herstelde, zij het, dat dit herstel in Februari en Maart voor een klein deel weer verloren ging.

Het indexcijfer van de *industriële productie*, exclusief de bouwrijverheid, daalde van het laatste kwartaal van 1949 op het eerste van 1950 van 137 tot 129, een daling, die te sterk is om geheel aan seizoeninvloeden te kunnen worden toegeschreven. Mogelijk komt, aldus het verslag, in deze gegevens tot uitdrukking, dat het economisch herstel allengs een stadium heeft bereikt, waarin het tempo van de toename der productie minder wordt. Gezien de grote vooruitgang, die gedurende de jaren 1945 tot 1949 met het herstel is bereikt, kon worden verwacht, dat zulk een vermindering op de duur zou optreden.

De resultaten van de *bouwnijverheid* vertonen een voortdurende verbetering; het aantal voltooide woningen beliep gedurende het eerste kwartaal 1950.10.498 tegen 9.434 in het eerste kwartaal 1949. Vooral het aantal voltooide duplex- en „prefabricated”woningen gaf een markante stijging te zien, nl. van resp. 210 en 783 in het eerste kwartaal 1.949 tot 717 en 1.912 in de verslagperiode.

Over het algemeen kan worden geconstateerd, dat de sterke toename van het *verkeer* — afgezien van de seizoeninvloeden en met uitzondering van de binnenlandse vaart — zich voortzette. Vergeleken met de overeenkomstige maand van het vorige jaar kan voor de verschillende onderdelen van de verkeerssector de volgende toename worden geconstateerd:

Internationale binnenvaart in December 1949	..	31	pCt
Zeevaart in Februari 1950	15	„
Vervoer Nederl. Spoorwegen in December 1949	..	16	„
Wegvervoer in Februari 1950	9	„
Vrachtvervoer K.L.M. in Februari 1950	65	„
Passagiersvervoer K.L.M. in Februari 1950	74	„

De sterke stijging van het vracht- en passagiersvervoer der K.L.M. kan grotendeels worden verklaard uit de opheffing van het landingsembargo door enkele Aziatische landen.

In het begin van dit jaar overschreed de *koopvaardijvloot* de vooroorlogse omvang, een opmerkelijk feit, wanneer men bedenkt, dat de helft van deze vloot gedurende de oorlog verloren ging. Op 1 September 1939 bedroeg

de totale tonnage 2.853.961 BRT, op 1 Januari 1950 2.946.179 BRT. Dit betekent echter niet, dat de koopvaardijvloot de vooroorlogse samenstelling weer heeft bereikt. Een aantal schepen diende aanvankelijk voor oorlogsdoeleinden en werd met het oog hierop gebouwd.

In het vorige verslag werd opgemerkt, dat de devaluatie in het totale *monetaire beeld* van Nederland voorsnaggen ingrijpende wijzigingen had gebracht. De ontwikkeling in het eerste kwartaal 1950 bevestigde deze opvatting niet alleen, zij leidde in enkele opzichten zelfs tot een herstel van de voor de devaluatie bestaande verhoudingen. De betrekkelijk geringe toename van de hoeveelheid vrij geld, waarvan het vorige verslag melding maakte, ging in deze verslagperiode weer teniet. De ontwikkeling in het eerste kwartaal van dit jaar geeft aan de, in het verslag van De Nederlandsche Bank gehuldigde, opvatting, dat een volledig herstel van het monetaire evenwicht binnen het bereik ligt, nieuwe steun. Hiermede is echter niet gezegd, dat er geen factoren zouden zijn, die de financiële stabiliteit in gevaar kunnen brengen. Voorsnaggen behoeft geen reden tot ongerustheid te bestaan, al blijft waakzaamheid geboden.

Zoals uit onderstaand staatje blijkt, vertoonden de *consumptieve uitgaven* per hoofd der bevolking gedurende de eerste twee maanden der verslagperiode, vergeleken met de overeenkomstige periode van 1948 en 1949, een verdere daling.

	(1947 = 100)		
	1948	1949	1950
Januari	99	96	94
Februari	93	89	88
Maart	103	99	94

Ondanks het afschaffen der rantsoeneringsmaatregelen geeft de consumptie-index der verbruikte hoeveelheden per hoofd der bevolking — 1947 = 100 — een daling te zien van 106 in 1948 tot 102 in 1949. Het reële nationale inkomen per hoofd der bevolking nam, op basis 1938 = 100, toe van 102 tot 110. De daling van de consumptie blijkt gepaard te zijn gegaan met een aanzienlijke uitbreiding der netto-investeringen; in 1948 werd 11 pCt van het nationaal inkomen geïnvesteerd, in 1949 16 pCt en in 1938 2 pCt.

Bezie men het aantal *werklozen en D.U.W.-arbeiders*, dat per ultimo Maart jl. 89.300 bedroeg, d.w.z. 22.800 meer dan eind Maart 1949, dan dient men rekening te houden met het feit, dat gedurende de laatste 18 maanden meer dan 70.000 gedemobiliseerden aan het aantal werkzoekenden werden toegevoegd, terwijl eind Maart 1950 niet meer dan 2.802 gedemobiliseerden als zodanig waren ingeschreven. De indruk bestaat, dat in de meeste bedrijfstakken de werkloosheid niet veel groter dan structureel onvermijdelijk is, mede als gevolg van de met het woningtekort samenhangende, geringe mobiliteit van de arbeid. Tenslotte zij vermeld, dat het aantal in Nederland werkzame buitenlandse arbeiders — inclusief grensarbeiders — eind 1949 42.000 bedroeg, tegen 38.000 omstreeks midden 1948.

RECTIFICATIE.

In het artikel van Mr K. P. van der Mandele over „Plan Schuman of plan Stikker?” in „E.-S.B.” van 5 Juli 1950 moet de 41ste regel: „Economisch zijn het strategische middelen...” gelezen worden a.v.: „Economisch zijn het kapitaalgoederen, politiek zijn het strategische middelen...”.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Geldmarkt.

Na de verkrapping, waarmede de maandwisseling gepaard ging, is ter geldmarkt weer een zekere ontspanning ingetreden. De geldmarktinstellingen nemen echter een afwachtende houding aan, bevreesd voor verrassingen, welke de maand Juli, waarin zeer weinig schatkistpromessen vervallen, nog zou kunnen brengen. Weliswaar daalde de callgeldnotering tot 1 pCt, maar belangstelling voor schatkistpromessen is er in de open markt vrijwel niet. Behalve Augustuspapier, dat tegen $1\frac{3}{8}$ pCt was aangeboden, waren de overige termijnen practisch alle tegen $1\frac{7}{16}$ pCt aangeboden, echter bij uiterst geringe omzetten.

Kapitaalmarkt.

De effectenbeurs begint reeds alle tekenen van de vacantielijd te vertonen, nl. het ontbreken van alle belangstelling voor op zich zelf zeer belangrijke gebeurtenissen, en als gevolg hiervan zeer geringe omzetten. De dalende tendentie zette zich in de afgelopen week niet voort, doch maakte plaats voor een overigens geringe stijging, waardoor de koersverliezen, opgetreden sedert het uitbreken der vijandelijkheden in het Verre Oosten, enigszins werden ingehaald. De min of meer optimistische uittalingen van Truman over het conflict in Korea hebben hierbij vermoedelijk een grote rol gespeeld.

Het is een merkwaardig feit, dat de Amerikaanse fondsen, welke ter beurze van Amsterdam zijn genoteerd, thans practisch geen agio meer doen, en zelfs in sommige gevallen een disagio vertonen. Het kan zijn, dat de Nederlandse belegger minder vertrouwen heeft in het voortbestaan der goede conjunctuur in de Verenigde Staten, maar het is ook mogelijk, dat men vreesd voor een devaluatie van de dollar.

De gebruikelijke koerstabelen, welke onderstaand zijn opgenomen, verschaffen van het koersverloop in de afgelopen week een duidelijk beeld.

	30 Juni 1950	7 Juli 1950
Aand. indexcijfers.		
Algemeen	143,5	143,6
Industrie	208,8	207,8
Scheepvaart	134,3	135,1
Banken	119,3	119,7
Indon. aandelen	50,5	51,5
Aandelen.		
A.K.U.	170 $\frac{1}{2}$	169 $\frac{3}{4}$
Philips	223	222 $\frac{1}{2}$
Unilever	196 $\frac{1}{2}$	199 $\frac{1}{2}$
H.A.L.	142 $\frac{1}{2}$	141
Amsterdam Rubber	117 $\frac{1}{2}$	122 $\frac{1}{2}$
H.V.A.	119 $\frac{1}{2}$	120 $\frac{1}{2}$
Kon. Petroleum	263 $\frac{1}{2}$	260 $\frac{1}{2}$

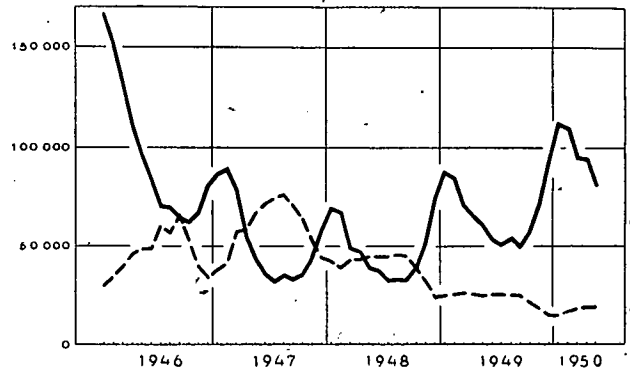
Staatsobligaties.

2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	80 $\frac{1}{2}$	80 $\frac{3}{8}$
3-3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	98 $\frac{3}{16}$	98 $\frac{1}{2}$
3 pCt Invest. certif.	99 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{16}$
3 pCt dollarlening	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$

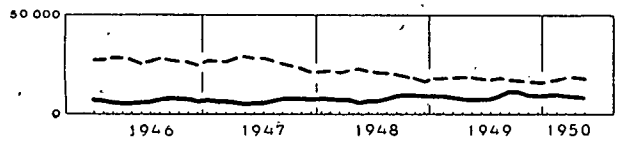
GRAFIEKEN.

Aanvragen en aanbiedingen van werkkrachten bij de arbeidsbureaux in Nederland.

Mannelijke werkkrachten.



Vrouwelijke werkkrachten.



— Aanbiedingen van werkkrachten.
- - - Aanvragen van werkkrachten.

Bron: C.B.S.

STATISTIEKEN.

DE NEDERLANDSCHE BANK.
(Voornaamste posten in duizenden guldens).

Data	Munt en muntmateriaal	Papier op het buitenland	Tegood bij resp. in het buitenland en buitenlandse taalmiddelen	Voorschotten in rek.crt (incl. bel.)	Bankbiljetten in omloop
30 Dec. '46	700.876	4.434.786	100.816	153.109	2.744.151
30 Mei '50	884.181	60.192	988.101	147.378	2.917.384
5 Juni '50	884.300	62.058	978.557	140.496	2.851.357
12 Juni '50	884.464	101.506	970.268	142.304	2.824.067
19 Juni '50	884.601	102.054	1.062.126	140.296	2.802.363
26 Juni '50	884.726	142.282	960.376	143.781	2.817.746
3 Juli '50	884.829	164.361	926.674	153.252	2.910.922
10 Juli '50	884.960	165.574	978.672	141.907	2.868.742

Saldi in rekening courant

Data	's Rijks Schatkist	's Rijks Schatkist bijzondere rekening	Geblokkeerde saldi	Saldi van Banken in Nederland	Vrije saldi van vreemde banken	Andere vrije saldi
30 Dec. '46						
30 Mei '50	408.581	794.635	1.814	29.509	437.942	568.027
5 Juni '50	421.736	794.635	1.841	30.054	454.453	583.616
12 Juni '50	456.186	794.635	2.331	26.724	466.774	607.013
19 Juni '50	456.009	794.635	2.331	51.628	471.711	690.479
26 Juni '50	414.868	872.652	2.277	34.765	403.032	647.876
3 Juli '50	248.907	911.425	1.735	27.873	482.330	618.556
10 Juli '50	271.715	911.425	1.732	47.129	496.798	641.552

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
8 Juni 1950	22.998	22.473	180	17.672
15 Juni 1950	22.995	22.471	199	17.693
22 Juni 1950	22.992	22.471	213	17.679

Data	F.R.-biljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt	Memberbanks
31 Dec. 1946	24.945	17.353	393	16.139
8 Juni 1950	22.831	17.859	472	16.067
15 Juni 1950	22.768	18.075	319	16.309
22 Juni 1950	22.706	18.093	529	16.169

GROOTHANDELSPRIJZEN VAN GRANEN, VELDBONEN, BOTER, KAAS EN EIERN IN NEDERLAND ¹⁾.

Tijdvak	Tarwe*)	Rogge*)	Gerst		Haver*)	Mais	Sorghum	Veldbonen*)	Boter ²⁾	Kaas	Eieren	
	Inlandse, naar kwaliteit, af binnenland. Per 100 kg.	Inlandse, naar kwaliteit, af binnenland. Per 100 kg.	Inlandse, naar kwaliteit, af binnenland. Per 100 kg. ³⁾	Buitenlandse, voor veevoeder, af R'dam/A'dam. Per 100 kg.	Inlandse, naar kwaliteit, af binnenland. Per 100 kg.	La Plata, voor veevoeder, af R'dam/A'dam. Per 100 kg.	Buitenlandse, voor veevoeder, af R'dam/A'dam. Per 100 kg.	Af binnenland. Per 100 kg.	Leeuwarden, af fabriek per kg.	Goudse volvet Leeuwarden, af fabriek per kg.	Grote (68/69) Per 100 stuks. ⁴⁾	Kleine (52/53) Per 100 stuks
Jan. 1949	f 21,74	f 21,36	f 20,91	f 20,17 ⁵⁾	f 17,93	f 22,72 ⁵⁾	f 20,17 ⁵⁾	f 28,59	f 3,96	f 1,61 ⁵⁾	f 14,20	f 11,20
Febr.	21,77	21,08	21,40	20,17 ⁵⁾	18,05	22,57 ⁵⁾	20,37 ⁵⁾	32,81	3,96	1,66	15,03 ⁵⁾	11,90 ⁵⁾
Maart	22,10 ⁵⁾	21,58	22,50	20,64	19,55	22,81 ⁵⁾	20,61 ⁵⁾	33,37 ⁵⁾	3,96	1,66	14,40	11,06
April	22,53	21,97 ⁵⁾	23,35	20,77 ⁵⁾	21,66	22,97 ⁵⁾	20,77 ⁵⁾	31,37 ⁵⁾	3,92	1,73	14,05	10,82 ⁵⁾
Mei	22,37 ⁵⁾	22,00	22,75	20,97 ⁵⁾	21,56	23,17 ⁵⁾	21,56	26,25	3,86	1,63 ⁵⁾	15,39	12,24
Juni	22,15	21,96	23,26	21,78	21,81	23,77	21,82	25,77	3,85	1,82	16,14 ⁵⁾	12,53 ⁵⁾
Juli	22,34	22,34	23,19	22,34	21,33	25,77	21,09	28,72	3,81	1,64	17,55	13,88
Aug.	22,04	20,32 ⁵⁾	23,05	21,82 ⁵⁾	21,67	28,37 ⁵⁾	21,09	28,37 ⁵⁾	3,83	1,73	16,77	12,77
Sept.	22,06	21,14	25,44	24,53	23,78	32,62 ⁵⁾	21,09	29,50	3,93 ⁵⁾	1,94 ⁵⁾	17,31	13,69
Oct.	21,97 ⁵⁾	23,12 ⁵⁾	28,78	26,37 ⁵⁾	25,03	34,50	21,09	31,75	3,96	2,12	19,00	15,12 ⁵⁾
30 Oct.-												
5 Nov.	22,00-22,10	22,75-23,00	28,00-28,50	26,50	23,00-24,00	33,25	.	32,00-32,00	4,13	.	21,00	17,00
7-12 Nov.	22,20-22,50	22,50-22,75	27,00-29,50	26,62 ⁵⁾	22,50-23,75	33,75	.	31,50-32,50	4,16	2,78 ⁵⁾	21,00	17,00
14-19 Nov.	22,50-22,75	22,50-22,75	26,00-28,00	25,50	22,25-22,75	30,50	.	31,00-31,50	4,18	.	21,00	17,00
21-26 Nov.	22,75-23,00	22,50-22,75	26,00-28,00	25,37 ⁵⁾	22,50-23,00	30,25	.	31,00-31,50	4,20	2,76	21,00	16,50
28 Nov.-												
3 Dec.	23,25-23,50	22,60-23,25	27,50-30,00	26,50	23,00-24,75	33,25	.	31,50-32,00	4,20	2,70	18,00	14,00
5-10 Dec.	23,25-23,50	23,25-23,50	28,00-30,50	27,00	24,00-26,00	34,25	25,25	31,50-32,00	4,23	2,51	16,00	12,00
12-17 Dec.	23,25-23,55	22,50-23,75	29,00-31,00	27,25	25,90-27,00	34,62 ⁵⁾	25,75	31,75-32,25	4,23	2,41	17,00	13,00
19-24 Dec.	23,25-23,75	23,50-23,75	28,50-30,50	27,37 ⁵⁾	24,50-27,00	34,62 ⁵⁾	25,25	31,50-32,00	4,63	2,43	16,50	12,50
26-31 Dec.	23,15-23,35	23,75-24,00	28,50-31,00	27,67 ⁵⁾	24,50-27,00	34,62 ⁵⁾	25,25	31,50-32,25	4,65	2,36	16,00	12,00
1950												
2-7 Jan.	23,00-23,25	24,00-24,50	29,00-33,00	27,21	24,75-27,25	35,12 ⁵⁾	25,62 ⁵⁾	32,50-33,50	4,67	2,34	15,00	11,00
9-14 Jan.	22,90-23,15	24,00-24,50	28,50-32,50	27,08	24,50-26,75	34,75	25,50	32,50-33,50	4,69	2,20	13,75	9,75
16-21 Jan.	22,75-23,00	23,75-24,25	28,00-32,00	26,58	24,25-26,00	34,00	24,62 ⁵⁾	32,00-33,00	4,71	2,14	14,50	10,50
23-28 Jan.	22,75-23,00	23,75-24,25	28,00-31,50	26,42	24,25-26,50	34,87 ⁵⁾	24,75	31,00-32,00	4,73	2,16	16,75	13,75
30 Jan.-												
4 Febr.	22,60-22,90	23,65-24,00	28,00-31,00	26,29	24,00-26,00	35,37 ⁵⁾	24,62 ⁵⁾	31,00-32,00	4,77	2,05	16,50	12,50
6-11 Febr.	22,75-23,00	23,65-24,00	28,00-30,00	26,08	24,00-26,00	35,25	24,62 ⁵⁾	31,00-32,00	4,75	1,92	15,50	12,00
13-18 Febr.	22,75-23,00	23,50-23,75	28,00-29,50	26,00	23,75-25,75	34,87 ⁵⁾	24,50	30,50-31,50	4,77	1,82	15,50	12,25
20-25 Febr.	22,85-23,10	23,00-23,25	27,00-28,00	25,59	23,25-24,75	35,50	23,87 ⁵⁾	29,50-30,50	4,80	1,84	15,25	12,50
27 Febr.-												
4 Mrt	22,90-23,25	23,25-24,00	27,50-28,00	25,26	23,75-25,50	36,12 ⁵⁾	23,87 ⁵⁾	29,00-30,00	4,80	1,85	15,75	12,75
6-11 Mrt	22,85-23,15	23,25-24,00	26,00-28,00	26,16 ⁵⁾	23,75-24,50	36,75	24,00	29,00-30,00	4,80	1,86	14,25	11,50
13-18 Mrt	22,75-23,00	23,25-23,75	26,50-29,00	25,62 ⁵⁾	23,50-24,75	36,25	23,62 ⁵⁾	28,50-29,50	4,80	1,81	14,25	11,00
20-25 Mrt	22,60-22,85	23,25-24,00	26,00-28,50	25,20	23,50-24,75	35,37 ⁵⁾	23,12 ⁵⁾	28,00-29,00	4,80	1,80	14,25	11,00
27 Mrt.-												
1 Apr.	22,85-23,10	23,25-24,00	26,50-28,50	25,50	23,25-24,50	36,00	22,97 ⁵⁾	27,50-28,50	4,55	1,80	14,00	10,75
3-8 Apr.	22,75-23,00	23,50-24,00	27,00-29,00	25,84	23,50-25,00	35,75	22,97 ⁵⁾	26,00-27,50	3,99	1,80	14,00	10,75
10-15 Apr.	22,65-23,00	23,50-24,00	27,50-30,00	25,92	23,50-25,00	34,50	22,87 ⁵⁾	26,00-27,00	3,99	1,80	13,50	10,25
17-22 Apr.	22,75-23,25	23,60-24,10	28,00-30,00	26,06	23,75-25,50	35,00	23,50	26,00-27,00	3,99	1,80	14,50	11,25
24-29 Apr.	22,60-23,10	24,00-24,50	28,00-30,00	26,31	24,00-25,75	36,50	23,87 ⁵⁾	26,00-27,00	3,98	1,80	15,25	11,75
1-6 Mei	22,70-23,25	24,25-24,75	28,50-30,00	26,72	24,25-25,75	37,00	24,50	25,00-26,00	3,98	1,81	15,25	11,75
8-13 Mei	22,70-23,25	24,75-25,25	28,00-29,50	26,84	24,00-25,50	38,00	24,50	25,00-26,00	3,98	1,85	15,25	11,75
15-20 Mei	22,70-23,25	24,75-25,25	28,00-29,50	27,06	24,00-25,75	38,87 ⁵⁾	24,50	25,00-26,00	3,98	1,85	15,00	11,75
22-27 Mei	22,70-23,25	24,50-25,00	28,00-29,00	27,91	24,00-25,50	39,00	24,25	25,00-26,00	3,98	1,85	15,00	11,75
29 Mei.-												
3 Juni	22,75-23,25	24,50-24,75	28,00-29,00	26,69	23,75-24,75	39,25	24,12 ⁵⁾	25,00-26,00	3,98	1,85	15,00	11,75
5-10 Juni	22,75-23,25	24,40-24,65	28,00-28,50	26,75	23,75-24,75	39,62 ⁵⁾	23,87 ⁵⁾	25,00-26,00	3,98	1,85	15,00	11,75

¹⁾ Deze statistiek sluit aan bij die, gepubliceerd in „E.-S.B.” van 4 Januari 1950, blz. 18. Cursief gedrukte getallen zijn herzien.

²⁾ betekent: vrije marktprijzen; . betekent: geen aanbod.

³⁾ Met ingang van 14 Februari 1949 is de handel vrij geworden. ⁴⁾ Van 13 Juni 1949 af is het gewicht 70/71 kg; van 1 Augustus af 71/72 kg.

⁵⁾ Met ingang van 7 November 1949 is de handel vrij geworden.

⁶⁾ Officieuze, werkelijk betaalde netto-prijs.

PRIJSINDEXCIJFERS VAN HET GEZINSVERBRUIK IN NEDERLAND.

(1938/39 = 100) ¹⁾.

Groep	I. Volgens huishoudrekeningen April 1948—Maart 1949; gezinnen met inkomens van f 40 — < f 50 per week.						II. Volgens huishoudrekeningen 1935/36; gezinnen met inkomens in 1935/36 beneden f 1.800 per jaar						
	1949		1950		1945	1948	1949		1950				
	15 Sept.	15 Dec.	15 Mrt	15 ²⁾ Apr.	15 ²⁾ Mei	15 Sept.	15 Sept.	1949	15 Sept.	15 Dec.	15 Mrt	15 ²⁾ Apr.	15 ²⁾ Mei
Totaal	197	205	214	214	215	173	206	219	216	226	237	237	237
Voedingsmiddelen	235	246	259	260	263	166	229	249	244	257	274	273	276
Kleding	309	326	338	339	341	325	310	315	312	330	342	344	346
Schoeisel	356	364	378	378	377	296	335	354	364	374	384	384	383
Reiniging	325	325	328	329	325	234	321	384	380	380	387	387	382
Woninginr. en huisraad	302	308	315	316	317	323	309	307	306	314	322	322	323
Overige groepen incl. huur	151	156	162	162	162	144	154	160	159	164	171	171	170
Huur	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

¹⁾ Bron: „Statistisch bulletin van het C.B.S.”.

Voor de berekening is het prijsverloop gevolgd in de gemeenten Groningen, Enschede, Eindhoven, Tilburg, Dongen en Heerlen.

²⁾ Voorlopige cijfers.

DE JAVASCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens).

Data	Munt en muntmateriaal goud	Vorderingen in vreemd courant betaalbaar	Zilveren tekenmunt en pasmunt	Disconto's en voorschotten op onderpand betaalbaar in eigen courant	Voorschotten aan de Regering v. d. Rep. der V.S.I.
31 Mrt '47	477.080	35.363	33.256	85.402	255.201
14 Juni '50	674.695	64.960	14.833	163.902	1.740.423
21 Juni '50	674.695	65.717	14.833	147.776	1.767.517
28 Juni '50	674.695	49.960	14.834	97.492	1.853.752

Data	Bankbiljetten in omloop		Rekening courant saldi		
	Oude uitgifte	Nieuwe uitgifte	Van de Regering van de Rep. der V.S.I.	Bijzond. rekening inzake de E.C.A. hulp	Van anderen
31 Mrt '47	453.816	—	—	—	503.718
14 Juni '50	102.346	1.597.225	—	—	658.888
21 Juni '50	98.039	1.620.358	—	—	639.770
28 Juni '50	89.437	1.614.223	—	—	653.944

-Muntbiljettencirculatie per 31 Mrt 1947 f 646.830.979.
 Muntbiljettencirculatie per 14 Juni 1950 f 328.656.513,50.
 Muntbiljettencirculatie per 21 Juni 1950 f 328.092.217,50.
 Muntbiljettencirculatie per 28 Juni 1950 f 335.594.463 50.

PRODUCTIE AAN NIEUWE VERZEKERINGEN VAN 57 LEVENSVZERKERINGMAATSCHAPPIJEN.

(in miljoenen guldens)

Periode	Kapitaalverzekering	Renteverzekering	Volksverzekering	Totaal
Totaal 1947	626,5	733,6	206,4	1.566,5
Totaal 1948	689,5	921,5	210,4	1.821,4
Totaal 1949	655,9	928,1	197,7	1.781,7
1950 Februari	51,9	69,4	17,7	139,1
Maart	60,4	79,8	18,9	159,1
April	52,6	76,8 ¹⁾	16,6	146,0
Mei	51,3	69,4 ¹⁾	17,4	138,1

Bron: C.B.S.

¹⁾ Gekapitaliseerd door vermenigvuldiging met 10; inclusief opvoedingsrente.

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

(Voornaamste posten in miljoenen francs).

Data	Goudvoorraad	Vorderingen o. h. buitenl. i. v. n. betalingsacc.	Tegoed op het buitenland	Handelspapier op België en overheidseffecten	Voorschotten op overheidsfondsen	Deel en pasmunt
16 Sept. 1948	28.136	11.042	427	9.986	303	414
1 Juni 1950	29.611	8.428	1.028	12.504	303	362
8 Juni 1950	29.601	8.803	1.359	11.877	251	353
15 Juni 1950	29.566	8.782	1.162	10.919	305	351
22 Juni 1950	29.415	7.929	850	10.512	219	335
29 Juni 1950	29.058	8.295	818	11.907	314	307

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa	Bankbiljetten in omloop	Rekening courant saldi	
				Schatkist	Totaal
16 Sept. 1948	657	91.729	81.568	22	6.251
1 Juni 1950	1.046	94.792	86.223	158	4.820
8 Juni 1950	1.049	94.690	85.917	168	4.871
15 Juni 1950	1.051	93.644	85.166	131	4.568
22 Juni 1950	1.054	93.472	84.937	71	4.523
29 Juni 1950	1.058	95.287	86.132	114	5.064

DE KOLENPOSITIE VAN BELGIË ¹⁾.

(in duizenden tonnen)

Maand	Productie	Afzet	Voorraad aan het einde van de maand
Gem. 1938..	2.465	2.336	
Gem. 1946..	1.898	1.897	
Gem. 1947..	2.033	2.021	
Gem. 1948..	2.223	2.192	
Gem. 1949..	2.321	2.239	
Mei 1949..	2.398	1.931	2.214
Juni 1949..	2.353	1.885	2.681
Juli 1949..	1.869	1.697	2.853
Augustus 1949..	2.005	1.914	2.983
September 1949..	2.082	2.386	2.680
October 1949..	2.361	2.667	2.374
November 1949..	2.394	2.717	2.051
December 1949..	2.574	2.812	1.813
Januari 1950..	2.483	2.620	1.668
Februari 1950..	2.274	2.264	1.679
Maart 1950..	2.529	2.183	1.777

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

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE HOOGOVENS EN STAALFABRIEKEN N.V.

GEVESTIGD TE IJMUIDEN

Uitgifte van 26.870 (Certificaten van) Gewone Aandelen,

in stukken groot nom. f 600.— aan toonder, voor drie vierden delende in de winst over het boekjaar 1 April 1950—31 Maart 1951 en ten volle in de winst over volgende boekjaren.

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op bovengenoemde (certificaten van) gewone aandelen, uitsluitend voor houders van gewone aandelen en van certificaten van gewone aandelen, openstellen op

Vrijdag 21 Juli 1950, van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,

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

tot den koers van 110 pCt.,

op de voorwaarden van het prospectus dd. 11 Juli 1950. Prospectussen en inschrijvingsbiljetten, alsmede afdrucken van de voorwaarden van administratie zijn verkrijgbaar bij de inschrijvingskantoren.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
AMSTERDAMSCH BANK N.V.
DE TWENTSCHE BANK N.V.
ROTTERDAMSCH BANK N.V.

Amsterdam, 11 Juli 1950.
 Rotterdam

Vele VOORDELEN biedt DE ACHTERHOEK

De Gelderse Achterhoek en Liemers: aangewezen streek voor nieuwe industrieën of filialen

- In vele gemeenten industrieterrein beschikbaar
- In enkele plaatsen bedrijfsgebouwen disponibel
- Goede, snelle verbindingen

Alle inlichtingen:

WELVAARTSSTICHTING OOSTELIJK GELDERLAND, Terborgseweg 63a, Doetinchem. Telefoon K 8340 - 792.

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 1 Augustus 1950 te richten aan de Hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Waterstaat van Noordholland, Nieuwe Gracht 47 te Haarlem. Persoonlijk bezoek alleen na oproeping.

Bij de Economisch-Technologische Dienst voor Noordholland wordt gezocht een

bedrijfs-econoom

met enige jaren practijk.

Sollicitaties te richten tot de Directeur van de Economisch-Technologische Dienst, Nassauplein 4, Haarlem.

Bij Bankinstelling te Amsterdam vacceert de functie van

1ste assistent van de Chef der crediet-afdeling

Gegadigden dienen het credietvak grondig te beheersen en in staat te zijn zelfstandig te werken. Representatief vermogen is vereist, leeftijd bij voorkeur 35—45 jaar.

Uitvoerige sollicitaties worden ingewacht bij Adv. Bur. de Bussy, onder no. MP 958.

Voor kantoor of bedrijf

Vraag en Aanbod inzake Kantoorbehoefden, Brandkasten, Machines, Gebouwen, Industrieterreinen, enz.

Vestigt U in Venray

De plaats voor Uw industrie
Bouwrijpe industrieterreinen aan grote
verkeersweg gelegen verkrijgbaar
Voldoende arbeidersreserve aanwezig

Wendt U om inlichtingen tot de gemeente,
Telefoon K. 4780, no. 241.

AMSTERDAMSCHЕ BANK N.V. - INCASSO-BANK N.V.

MAANDSTAAT PER 30 JUNI 1950

ACTIEF	PASSIEF
Kas, Kassiers en Daggeldingen f 26.605.877,51	Kapitaal f 70.010.000,—
Nederlands schatkistpapier „ 712.870.200,—	Reserve „ 34.500.000,—
Ander overheidspapier „ 25.431.000,—	Bouwreserve „ 4.000.000,—
Wissels „ 29.399.353,19	Deposito's op termijn „ 93.801.749,70
Bankiers in binnen- en buitenl. „ 39.685.670,86	Crediteuren „ 933.951.533,30
Effecten en syndicaten „ 8.750.222,29	Door derden geaccepteerd „ 1.184.532,80
Prolongatiën en voorschotten tegen Effecten „ 25.656.069,79	Diverse rekeningen „ 41.542.411,89
Debiteuren „ 299.291.732,09	
Deelnemingen „ 7.300.101,95	
Gebouwen „ 4.000.000,—	
f 1.178.990.227,68	f 1.178.990.227,68

Economisch - Statistische Berichten

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

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

Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

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 26034.

Uniegebieden en Overzeese Rijksdelen (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-larieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.