

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

36E JAARGANG

WOENSDAG 14 NOVEMBER 1951

No 1800

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.*

INHOUD

	Blz.
O.E.E.C. en N.A.T.O.	840
Het Nederlandse motorrijtuigenpark door A. L. Roscam Abbing	841
Centraal Economisch Plan 1951 door Drs J. W. de Pous	844
Mededelingen voor economen	848
Geld- en kapitaalmarkt	849

Dezer dagen

aanvaardde de Tweede Kamer het wetsontwerp betreffende het toezicht op het credietwezen. De Minister heeft de noodzakelijk geachte bevoegdheid tot regeling verkregen, zij het ook op verkorte termijn. Wat is de lange termijn echter anders dan een vlechtsel van korte eindjes?

Op de korte baan gaat het Nederland nog goed: het inlopen op de aanzienlijk meer dan verwachte tekorten op de betalingsbalans blijft voortgaan, de valutapositie verbeterde weer iets. Maar neveneffecten zijn evenzeer

AUTEURSRECHT VOORBEHOUDEN

merkbaar; de industriële productie komt de laatste maanden niet meer omhoog, het derde kwartaal van 1951 ligt ongeveer 4 pCt onder de vergelijkbare periode van 1950. De druk op consumptie en investeringen wordt merkbaar; is de vermindering van de import een vermindering van de zo belangrijk geworden investeringspost der voorraden?

De nieuwe Britse economische machthebber heeft cijfers genoemd over het verlies aan valutareserves door Groot-Brittannië geleden: \$ 320 miljoen in October alleen: de positie in de E.P.U. wordt moeilijk. De remedie is weer gezocht in het snelle hakmes: stilzetten van bepaalde importen en een dunner slijpen van het houtje, waarop de Engelse toerist naar het buitenland, naar eigen inzicht, reeds moest bijten. Hierin speelt evenveel psychologie als economie, redding zal het niet brengen. Dat zal evenmin komen van de verhoging van het disconto met een half procent; al evenzeer niet van de voorgenomen reis van de Premier naar de Verenigde Staten om nog eens de noodklok te luiden. Het nationale product van Groot-Brittannië zal omhoog moeten, wil men de dubbele belofte van verdediging naar buiten en behoud van verzorgingstoestand naar binnen kunnen waar maken.

Renteverhoging komt ook elders in aanzien; de „Banque de France” heeft het disconto van 3 op 4 pCt gebracht, de poging om de particuliere credietvraag af te schrikken wordt dus versterkt. Intussen zijn de laatste gegevens over de loop van het Franse prijspeil niet rustgevend. De index van de groothandelsprijzen is in de maand October opgelopen met 6,3 pCt, de kosten van levensonderhoud gingen, zoals kan worden verwacht, langzamer, nl. met 2 pCt, omhoog.

Met gelijk gerichte, doch minder steil verlopende, beweging kampt de Deense Regering. Daar is de index van de kosten van levensonderhoud in het laatste kwartaal doorgaand gestegen; één punt meer en een nieuwe ronde van duurtetoelagen gaat in. Prijzen, het centrum van de economie: de Oostenrijkse Regering heeft zich fel gezet tot een actie van prijsdruk; op korte termijn worden tekenen van welslagen gemeld.

Moet men zich neerleggen bij een in de lange lijn voortgaande stijging van het prijsniveau? De overkoepelende organisatie van de Zweedse coöperaties schijnt er zo over te denken: een lening is uitgegeven, waarbij de koers op de vervalddag — in 1972 — een compensatie zal ondergaan, indien een daling in de geldwaarde heeft plaatsgevonden. Als criterium zal de officiële index van de Zweedse kosten van levensonderhoud worden aangenomen. Zijn het optimistische of pessimistische toekomstverwachtingen van de introducenten dezer emissie, op grond waarvan werd gesteld, dat de compensatie niet meer dan 50 pCt van de nominale waarde kan bedragen?



ASSOCIATIE CASSA

KASSIERSINSTELLING

OPGERICHT IN 1806

REKENING-COURANT EN GIRO

HEERENGRACHT 179 • AMSTERDAM-C

EFFECTEN

Alles wat met fondsen verband houdt - en dat is tegenwoordig niet gering - kunt U rustig aan ons overlaten.

★

Wij waarborgen een nauwgezette behartiging der belangen van elke cliënt - individueel.

★

**AMSTERDAMSCH E BANK
INCASSO-BANK**

Vestigingen alom in den lande.

R. MEES & ZONEN

ANNO 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

ROTTERDAM

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

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

Aanpassing

van ondernemingspensioen- en
spaarfondsen aan de (komende)
nieuwe wettelijke bepalingen ●

Kantoor: Bellevuestraat 2, Dordrecht, Telefoon 01850 - 5346

beschikbare krachten

Hoofdboekhouder confectiefabriek

ZOEKT PASSENDE WERKCRING,

35 j., MULO B, M.O. Boekh., bekend met M.B.A. en Moderne talen. Gevorderde studie Belastingcons. Prima ref. Vrij van militaire dienst. Br. onder no. E.S.B. 46-8, Bur. v. d. Bl., Postbus 42, Schiedam.

DE TWENTSCHE BANK N.V.

Maandstaat op 31 October 1951

Kas, Kassiers en Dag-	
geldleningen	f. 51.485.333.96
Nederlands	
Schatkistpapier	470.350.000.-
Ander Overheidspapier	34.935.600.-
Wissels	339.449.55
Bankiers in Binnen- en	
Buitenland	20.690.641.27
Effecten en Syndicaten	2.072.151.60
Prolongatiën en Voor-	
schotten tegen Effecten	14.917.339.18
Debiteuren	211.342.742.53
Deelnemingen (incl.	
Voorschotten)	11.632.230.19
Gebouwen	3.500.000.-
Belegde Reserve voor	
Verleende Pensioenen	693.486.50
	<hr/>
	f. 821.958.974.78

Kapitaal	f. 45.000.000.-
Reserve	16.000.000.-
Bouwreserve	1.000.000.-
Deposito's op Termijn	152.533.329.21
Crediteuren	542.269.495.79
Geaccepteerde Wissels	12.040.781.47
Door Derden	
Geaccepteerd	1.479.877.59
Kassiers en Genomen	
Daggeldleningen	36.552.059.28
Overlopende Saldi en	
Andere Rekeningen	14.389.944.94
Reserve voor Verleende	
Pensioenen	693.486.50
	<hr/>
	f. 821.958.974.78

**Fa. A. O. Beuth van
Wickevoort Crommelin**
Corns. v. d. Lindenstraat 22
Amsterdam-Z. - Tel. 25410
**Onafh. Verzekeringsadv.
LOD. S. BEUTH**

deskundige ter zake van:
Pensioen-voorzieningen
voor staf en personeel
Organisatie Ondernemings-
en Bedrijfs-Pensioenfondsen
Aanpassing aan nieuwe wet
Pensioen-on Spaarfondsen



Adverteer in de E.S.B.

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK

O.E.E.C. en N.A.T.O.

De functionele betekenis van O.E.E.C. en N.A.T.O. wordt materieel bepaald door vier grote problemen, waarvoor West-Europa zich ziet gesteld: 1. het probleem der defensie-inspanning, 2. het exportprobleem, 3. het probleem van het peil der particuliere consumptie en 4. het probleem der investeringen. De economische reconstructie van West-Europa was een der primaire objectieven der Amerikaanse buitenlandse politiek. Thans is deze politiek in de eerste plaats gericht op de herbewapening, met name ook op de rol, die de Westeuropese landen in het Atlantisch verdedigingsstelsel kunnen spelen. Door deze accentverlegging is het de N.A.T.O. en niet de O.E.E.C., die nu de eerste viool speelt. Op basis van de hypothese, dat voorshands een derde wereldoorlog uitblijft, mag worden gesteld, dat ook in de huidige periode van concentratie op militaire zaken de O.E.E.C. nog een belangrijke functie kan vervullen. De O.E.E.C. is nl. in meerdere mate typisch Europees dan de N.A.T.O. Die Europese landen, die lid van beide organisaties zijn, vormen als het ware een brug tussen de Amerikaanse militaire krachtsinspanning en de Europese belangstelling voor de economische, financiële en sociale consequenties hiervan in eigen huis. Deze landen kunnen, in N.A.T.O.-verband geplaatst voor de noodzaak van concentratie van krachten op herbewapening, de O.E.E.C. benutten om duidelijk te maken, dat genoemde vier problemen slechts één probleem vormen en stellen, dat defensievoorbereiding weliswaar belangrijk, maar niet het enig essentiële is.

A. L. ROSCAM ABBING, Het Nederlandse motorrijtuigenpark.

Het gemotoriseerde deel van het verkeersapparaat, dat ten dienste staat van het verkeer en vervoer op het Nederlandse wegennet, heeft zowel wat zijn omvang als wat zijn structuur betreft belangrijke wijzigingen ondergaan sinds de normale ontwikkeling in 1940 door de oorlog werd onderbroken. Uitvoerig wordt nagegaan, hoe ons motorrijtuigenpark (rijwielen met hulpmotor, motorrijwielen, personenauto's, autobussen en vrachtauto's worden afzonderlijk gezien) zich zowel kwantitatief als kwalitatief heeft ontwikkeld. Vervolgens wordt ingegaan op de factoren, die de autohandel beheersen c.q. daarop een zeer grote invloed uitoefenen, teneinde enig inzicht te verkrijgen in wat, na de snelle opleving in de na-oorlogse periode, thans redelijkerwijze mag worden verwacht. Wat de service door de garagebedrijven betreft wordt geconstateerd, dat deze in het algemeen slecht is. Slechts een klein percentage van de bedrijven is in staat onderhouds- en herstelwerk te leveren, dat op een kwaliteitspeil staat, dat de personenautogebruiker tot volle tevredenheid stemt; deze slechte service is te wijten aan het gebrek aan apparatuur en vooral aan het gebrek aan goede werkrachten. Het huidige systeem van vaste lonen zou aanzienlijk verbeterd kunnen worden, indien de Regering ook voor de garages, die onder de klein-metaalindustrie vallen, een productiepremie zou invoeren, zoals terecht bij de groot-industrie is toegestaan.

Drs J. W. DE POUS, Centraal Economisch Plan 1951.

In dit artikel wordt de publicatie „Centraal Economisch Plan 1951” van het Centraal Planbureau besproken. De plancijfers wijzen een tekort op de betalingsbalans voor 1951 aan van f 700 mln. Schr. verwacht, dat het betalings-

balanstekort voor 1951 het plancijfer van f 700 mln (op transactiebasis) zal overtreffen, terwijl het tekort op kasbasis, dat bepalend is voor de omvang van de deviezenreserve, een nog ongunstiger beeld kan vertonen. Een zekere reserve ten aanzien van de plancijfers acht schr. gewenst. Z.i. vormen de door het Centraal Planbureau verrichte onderzoekingen een onmisbare schakel in het kader van een verantwoorde economische, financiële en sociale politiek.

— SOMMAIRE —

L'O.C.E.E. et la N.A.T.O.

La signification fonctionnelle de l'O.C.E.E. et de la N.A.T.O. est matériellement déterminée par les quatre problèmes considérables avec lesquels l'Europe occidentale est confrontée: 1) l'effort à fournir pour sa défense; 2) le problème de l'exportation; 3) le problème relatif au niveau de la consommation civile; 4) le problème des investissements. La reconstruction économique de l'Europe occidentale constituait un des principaux objets de la politique étrangère des Etats Unis. Cette politique vise actuellement en premier lieu le réarmement et notamment le rôle à jouer par les pays de l'Europe occidentale dans le système défensif de l'Atlantique du Nord. Depuis ce changement dans la politique la N.A.T.O. a substitué l'O.C.E.E. au premier plan. Se basant sur l'hypothèse que la troisième guerre mondiale n'aura pas lieu dans un proche avenir on préconise dans cet article que, même pendant cette période de concentration en matière militaire, l'O.C.E.E. peut encore remplir une fonction importante.

A. L. ROSCAM ABBING, Le parc de véhicules à moteur aux Pays-Bas.

La partie motorisée de l'appareil de communication au service du trafic et du transport a subi des changements importants, tant en ce qui concerne le nombre que la structure, depuis la rupture, en 1940, de son développement normal. On examine d'une manière détaillée comment l'évolution quantitative et qualitative du parc de véhicules à moteur s'est effectuée. On traite ensuite des facteurs, propres au commerce d'automobiles — et qui ont eu une grande influence sur ce développement —, afin de savoir à quoi on peut s'attendre normalement après la reprise rapide dans la période d'après-guerre.

Drs J. W. DE POUS, Le plan économique central pour 1951.

Cet article traite de la publication „Centraal Economisch Plan 1951” du Bureau Central du plan. Les chiffres du plan accusent un déficit de 700 millions de florins en ce qui concerne la balance des paiements. L'auteur est d'avis que le déficit pour 1951 dépassera le chiffre du plan (700 millions sur base de transaction), tandis que le déficit des moyens liquides, qui détermine l'importance de la réserve en devises, sera encore plus grave. L'auteur formule des réserves quant aux chiffres du plan. Il confirme que les recherches effectuées par le Centraal Planbureau constituent des travaux indispensables dans le cadre d'une politique économique financière et sociale justifiée.

O.E.E.C. en N.A.T.O.

Men schrijft ons:

Uit Westeuropes gezichtspunt zijn de „North Atlantic Treaty Organisation” en de „Organisation for European Economic Cooperation” ongetwijfeld de belangrijkste, de actueelste van de vele internationale organisaties, die tijdens en sinds de laatste wereldoorlog zijn gecreëerd. Immers, de O.E.E.C. vormt het Europese uiteinde van het „Marshall-plan”, weliswaar enigszins historie geworden, maar in zijn nuttige werking nog dagelijks waar te nemen; de functie van de N.A.T.O. houdt wel zeer direct verband met de juist in Europa zo voelbare politieke spanning tussen West en Oost.

Tussen de twee organisaties bestaan verschillen in lidmaatschap — welke hieronder nog ter sprake komen —, doch de meeste Westeuropese landen zijn, zoals Nederland, lid van beide. Het is daarom wellicht nuttig, ook in het licht van de actuele internationale toestand, om na te gaan, welk verband er tussen N.A.T.O. en O.E.E.C. te leggen is en welke gevolgtrekkingen daaruit kunnen worden gemaakt.

West-Europa's vier grote problemen.

Formeel is een direct verband tussen O.E.E.C. en N.A.T.O. gelegen in het feit, dat beide een ruime mate van internationale economische samenwerking beogen. Bij de O.E.E.C. ligt deze doelstelling, behalve in de naam zelf, verankerd in de Conventie, welke de deelnemende landen in 1948 hebben ondertekend. Bij de N.A.T.O., weliswaar primair gericht op militaire doeleinden, is het besef, dat deze doeleinden zonder voldoende economische fundering niet kunnen worden verwekelijkt, tot uitdrukking gebracht in een speciaal op economische samenwerking afgestemd artikel van het oprichtingsverdrag.

Internationale economische samenwerking zou echter een phrase zijn, wanneer niet tevens aan deze doelstelling inhoud werd gegeven. Materieel nu wordt de werkingssfeer, de functionele betekenis van O.E.E.C. en N.A.T.O. bepaald door vier grote problemen, waarvoor West-Europa zich momenteel ziet gesteld:

1. *Het probleem der defensie-inspanning.* Uiteraard moet de militaire prestatie, die ieder land zal leveren, nationaal en internationaal („burden sharing”) worden afgewogen in het licht van enerzijds militair-strategische en -tactische eisen, anderzijds economisch-financiële mogelijkheden; zeker is echter, dat de defensie-inspanning in belangrijke mate een beroep op de nationale hulpbronnen zal doen.

2. *Het exportprobleem.* Wanneer bij opnieuw precaire betalingsbalanssituaties een militaire krachtsinspanning de nationale hulpbronnen verder gaat belasten, wordt de handhaving — of zelfs opvoering — van de export met name naar landen met sterke valuta een zaak van groot gewicht. Temeer nu het Amerikaanse Congress bij het verlenen van hulp aan het buitenland de grootste zuinigheid wil betrachten.

3. *Het probleem van het peil der particuliere consumptie.* De eisen, welke beide voorgaande factoren aan de nationale hulpbronnen zullen stellen, wettigen de vraag of de diverse landen zullen kunnen verhinderen, dat het peil der particuliere consumptie terugvalt tot een niveau, dat — juist in het licht van de te nemen nationale veiligheidsmaatregelen — politiek onacceptabel moet worden geacht.

4. *Het probleem der investeringen.* Voorkomen moet worden, dat een op zichzelf bevredigende hantering der drie voorgaande factoren zou gaan uitgroeien tot een te zware hypotheek op de toekomst, die de continuïteit in de ontwikkeling der nationale productie-apparaten in gevaar zou brengen. Het zou onverantwoord zijn, indien herbewapening, export en particuliere consumptie een zo grote hap uit de nationale hulpbronnen zouden nemen, dat zelfs een minimaal te achten peil van investeringen in het gedrang zou komen.

Van O.E.E.C. naar N.A.T.O.

Deze vier problemen doen zich aan iedere regering voor als in wezen één vraagstuk, nl. het bekende vraagstuk van de omvang en de verdeling van het maatschappelijk product, het laatste op zo billijk en zo efficiënt mogelijke wijze, mede in het belang van het eerste. Voor het ogenblik echter is het wellicht nuttig, de vier facetten separaat te houden, omdat dit de mogelijkheid geeft, op de functies van O.E.E.C. en N.A.T.O. het juiste accent te leggen.

Op het gebied der drie laatstgenoemde problemen heeft de O.E.E.C. haar sporen ongetwijfeld verdiend. De „success story” van het economisch herstel der deelnemende landen over de jaren 1948, 1949 en 1950 behoeft geen nadere toelichting. Belangrijk is echter, dat deze successen slechts konden worden geboekt dank zij het feit, dat de O.E.E.C. bepaalde voorwaarden vervuld zag. De eerste was uiteraard de stroom van Amerikaanse dollars, die uit de Marshall-pot naar West-Europa vloede.

Een verdere voorwaarde was gelegen in het feit, dat de politieke spanning tussen West en Oost zich binnen betrekkelijk rustige banen bleef bewegen, zodat de economische reconstructie van West-Europa een der primaire objectieven der Amerikaanse buitenlandse politiek was. Een derde belangrijke factor — samenhangend met de vorige — was de betrekkelijke geleidelijkheid, die de ontwikkeling der wereldconomie kenmerkte; met name de voor West-Europa zo belangrijke grondstoffenprijzen vertoonden slechts bescheiden, min of meer normaal te noemen fluctuaties.

De vredigheid van deze O.E.E.C.-zomer, die optimistische commentatoren reeds bracht tot beschouwingen over en plannen voor het herstel van multilateralisme, vrijheid en non-discriminatie in het wereldhandels- en -betalingsverkeer, werd echter verstoord door de Korea-affaire, waarvan de gevolgen op politiek, militair en economisch gebied voldoende bekend zijn. Hier moge worden volstaan met de constatering, dat de Amerikaanse buitenlandse politiek thans primair op de herbewapening is gericht, met name ook op de rol, die de Westeuropese landen in het Atlantisch verdedigingsstelsel kunnen spelen. Kenmerkend voor deze accentverlegging zijn de onlangs in de pers verschenen berichten, dat dollarhulp door de Verenigde Staten voortaan in de eerste plaats zal worden verleend voor de verwekelijking van militaire doeleinden. In Amerikaanse ogen heeft West-Europa's economisch herstel als zodanig opgehouden een preponderant probleem te zijn. In de semi-oorlogseconomie van heden kan het vrijhandelsideaal voorshands naar de theoretici worden terugverwezen. Het is de N.A.T.O. en niet de O.E.E.C., die thans de eerste viool speelt.

Europees denken in O.E.E.C.-verband.

De vraag is nu gewettigd, welke functionele betekenis onder de gegeven omstandigheden aan de O.E.E.C. nog kan worden toegekend, d.w.z. een betekenis, die uitgaat boven die van een simpel statistisch informatiebureau. Enig nadenken over deze vraag brengt aan het licht, dat antwoord slechts mogelijk is, indien men een belangrijke hypothese wil aanvaarden, nl. het voorshands uitblijven van de derde wereldoorlog.

Op basis van deze hypothese nu mag worden gesteld, dat ook in de huidige periode van concentratie op militaire zaken de O.E.E.C. een belangrijke functie kan vervullen. Deze is niet gemakkelijk exact te definiëren, maar kan als volgt worden omschreven.

De O.E.E.C. is in meerdere mate typisch Europees dan de N.A.T.O.: zij telt nl. onder haar volledige leden enerzijds *niet* de Verenigde Staten en Canada, die slechts „working members” zijn, anderzijds *wel* de traditionele neutralen Zweden en Zwitserland, alsmede de Duitse

Bondsrepubliek. Tussen deze beide uitersten (in zuiver arithmetische zin) bevinden zich de Europese landen, die lid van beide organisaties zijn. Zij vormen, door deze „overlapping”, als het ware een brug tussen de Amerikaanse militaire krachtsinspanning en de Europese belangstelling voor de economische, financiële en sociale consequenties hiervan in eigen huis.

In dit licht gezien kunnen de landen van deze midden-groep, in N.A.T.O.-verband geplaatst voor de noodzaak van concentratie van krachten op herbewapening, de O.E.E.C. benutten om ieder, die het aangaat, duidelijk te maken, dat de vier hierboven genoemde problemen inderdaad slechts één probleem vormen. Zij kunnen aldus stellen; dat defensievoorbereiding weliswaar belangrijk is, maar niet het enig essentiële, in die zin, dat opvoering van het militair potentieel ten detrimente van de civiele facetten der nationale economieën — wellicht een der doelstellingen van de koude oorlog! — zinloos zou zijn; dit zou immers juist de verwerkelijking van de doelstelling van nationale en collectieve veiligheid der Westerse landen illusoir maken.

Het Nederlandse motorrijtuigenpark

Het gemotoriseerde deel van het verkeersapparaat, dat ten dienste staat van het verkeer en vervoer op het Nederlandse wegennet, heeft zowel wat zijn omvang als wat zijn structuur betreft belangrijke wijzigingen ondergaan sinds de normale ontwikkeling in 1940 door de oorlog werd onderbroken.

Kwantitatief en kwalitatief.

Wat de kwantiteit van het motorrijtuigenpark aangaat, blijkt uit de onderstaande tabel hoe in vergelijking met 1939 direct na de oorlog weinig van Hollands rijdende glorie over was. De cijfers tonen tevens aan, dat het gemotoriseerde deel van het verkeer, behoudens enkele onderdelen, niet alleen op vooroorlogse sterkte, maar zelfs verre daar boven uit is. Opgemerkt dient nog te worden, dat de cijfers over het jaar 1945 de per 1 October van dat jaar uitgereikte vergunningen weergeven. De cijfers over 1951 zijn de onlangs door de K.N.A.C. met medewerking van het Directoraat Generaal van het Verkeer berekende en gepubliceerde aantallen van de op 1 Augustus jl. in gebruik zijnde motorrijtuigen.

	R. m. hulp-motor	Motorrij-wielen	Motor-drie-wielen	Personen-auto's	Auto-bussen	Vracht-auto's	Speciale voertuigen
1939	—	65.804	5.269	99.986	4.518	44.762	2.216
1945	—	19.423	—	27.148	508	26.460	—
1946	—	60.211	3.424	47.059	2.023	37.470	2.217
1947	—	72.338	3.553	68.294	3.310	52.726	2.484
1948	—	74.445	3.740	86.365	4.897	58.321	2.727
1949	4.499	82.139	4.046	113.477	5.653	64.901	2.852
1950	55.239	95.299	4.755	138.625	5.973	71.416	2.636
1951	170.000	109.300 ¹⁾	3.600 ²⁾	160.000	5.900	84.500	—

¹⁾ Exclusief 900 Scooters; ²⁾ Exclusief 160 Scooters.

Rijwielen met hulpmotor.

Uit bovenstaande gegevens blijkt in de eerste plaats, dat na de oorlog een geheel nieuwe tak van motorrijtuigen zijn intrede heeft gedaan en, wat meer is, dat deze fabelachtig snel groeit. Deze snelle toename, die naar men verwacht voorshands, zij het wellicht in een iets minder hoog tempo, zal aanhouden is niet zo verwonderlijk wanneer men bedenkt, dat de remmende factoren zoals hoge belastingen, invoerrechten, hoge aanschaffingsprijzen etc., die bij de handel in personenauto's en motorrijwielen hun invloed in meerdere of mindere mate doen gelden, bij de bromfietshandel verhoudingsgewijs van geen of weinig belang zijn. Bovendien zijn de bromfietzen voor meer

Hier ligt de fundamentele betekenis van het onlangs bekend gemaakte plan der O.E.E.C. om de productie der deelnemende landen over een periode van 5 jaren met 25 pCt te verhogen. Hier dient echter ook te worden erkend, dat een dergelijk plan slechts kans van slagen heeft, wanneer het door iedere deelnemer wordt gezien als een uiting van Europees denken, in het licht der geschetste problematiek.

Op deze wijze kan West-Europa een constructieve, een Europese bijdrage leveren tot de verdere ontwikkeling der Atlantische gemeenschap. Toegegeven zij, dat deze mogelijkheid, zoals gezegd, op een belangrijke hypothese berust. Twee wereldoorlogen echter hebben bewezen, dat zij in wezen door alle betrokken partijen zijn verloren. Een zelfs oppervlakkige vóór-calculatie van de kosten van de eventuele derde leert, dat de cijfers van 1914-1918 en 1940-1945 in ruime mate zouden worden overtroffen. Hopelijk komen de Grote Twee, mede dank zij een Europese bijdrage tot de berekening, tot de conclusie, dat het waar maken van de gebruikte hypothese toch voordeliger is.

dan 90 pCt in handen van het, tot de „ontdekking” van de bromfiets, niet gemotoriseerde deel van het publiek. De productie c.q. assemblage van de rijwielen met hulpmotor geschiedt practisch geheel in ons eigen land, waardoor aan ongeveer 1.500 arbeiders werk wordt verschaft.

Motorrijwielen.

Ook in de fabricage van „echte” motoren krijgt onze industrie een steeds groter aandeel. In de achtereenvolgende jaren werden, beginnende met 1946, geproduceerd: 96; 616; 974; 3.173; 4.583 en in de eerste negen maanden van dit jaar 4.290 motorfietsen. In totaal werden sinds de bevrijding tot 1 Augustus 1950 aan ons motorpark 30.405 stuks toegevoegd.

De lezer, die nu snel een rekensommetje maakt én de op 1 Augustus 1950 volgens het C.B.S. in gebruik zijnde motorrijwielen vermindert met de zoëven genoemde 30.405, zal opmerken, dat het verkregen verschil niet gelijk is aan het aantal vergunningen, dat op 1 October 1945 was uitgereikt. Wat hier tot uiting komt is het feit, dat onmiddellijk na de bevrijding veel motorrijwielen aanwezig waren, die de bezetting weliswaar doorstaan hadden, maar die nog niet in gebruik waren genomen. Eenzelfde verschijnsel deed zich voor bij de personenauto's doch in mindere mate. Ongeveer een kwart van de motorfietsen is van na-oorlogs maaksel.

Bussen.

De bussen vormen kwalitatief het glanspunt van ons wagenpark. Sinds geruime tijd worden weliswaar nieuwe bussen toegevoegd maar deze dienen practisch alle voor vervanging van oudere bussen. De bussen staan er in ons wagenpark, wat de ouderdom aangaat, dan ook het gunstigst voor met ruim 76 pCt van na-oorlogse constructie. Van de 5.185 bussen, die tot en met September jl. werden toegevoegd, werd ca 8 pCt door de Nederlandse industrie vervaardigd, nl. 417 van de 5.185. En hoewel de import in dit jaar een kleine opleving vertoont t.o.v. 1950 behoeft op een uitbreiding van enige betekenis in deze sector niet te worden gerekend.

Vrachtauto's.

De vrachtwagenimport vertoont t.o.v. voorgaande jaren een teruggang. Met name de contingentimport, waardoor het vrachtwagenpark zijn zo brood nodige vernieuwing

in hoofdzaak moet bewerkstelligen, beliep in de eerste negen maanden van 1951 2.169 stuks tegenover 3.509 in het gehele jaar 1950. De Nederlandse industrie, die in 1948 slechts 1, in 1949 122 en in 1950 988 wagens produceerde, zal dit aantal dit jaar vermoedelijk overtreffen, aangezien er per 1 October jl. reeds 898 waren vervaardigd. Zoals wij hierboven reeds opmerkten heeft het vrachtwagenpark een vernieuwing dringend nodig. Weliswaar werden in Mei 1945 31.227 bestelauto's en 48.133 vrachtwagens toegevoegd, maar het merendeel daarvan was afkomstig uit dumps, regeringsaankopen, krijgsbuit en over-tollige legergoederen, die geheel of gedeeltelijk oud en gebruikt materieel opleverden. Het resultaat is, dat momenteel slechts 50 pCt van na de oorlog dateert en de andere helft althans gedeeltelijk uit wagens bestaat, die wij uit een oogpunt van veiligheid liever niet op de weg zouden zien: Bovendien loopt er nog steeds een groot aantal vrachtwagens, die in feite onbruikbaar zijn voor het doel waarvoor ze gebruikt moeten worden en die derhalve elke efficiency in ons vervoer tartten. En nog steeds leveren de dumps materieel, waarmee ons vrachtwagenpark wordt aangevuld, al is er een verschuiving van de binnenlandse dumps, die wat dat betreft uitgeput schijnen te zijn, naar de buitenlandse dumps merkbaar. Bovendien nemen de aankopen uit de buitenlandse dumps de laatste jaren gestadig toe.

Ook de productie van bestelwagens, hoewel nog slechts enkele tientallen per jaar, neemt gestadig toe. Van de bevrijding tot 1 October jl. werden 182 bestelauto's gefabriceerd, terwijl in dezelfde periode 22.622 bestelauto's op deviezencontingenten werden geïmporteerd. Vooral bij de bestelwagens valt een aanzienlijke importbeperking waar te nemen. Van Januari t/m September van dit jaar bedroeg de import 3.621 tegen 7.955 in 1950.

Ten besluite van dit overzicht over de vrachtwagens zij nog meegedeeld, dat slechts 26 pCt van de vrachtwagens aan beroepsgoederenvervoerders behoort en 74 pCt aan het eigen vervoer. Van de bij het beroepsvervoer in gebruik zijnde wagens heeft 85 pCt een laadvermogen van 2 ton en meer. De verdeling tussen wagens van 0-2 ton en 2 ton en meer laadvermogen bij het eigen vervoer is resp. 58 en 42 pCt. Men krijgt een totaal andere kijk op de situatie, indien men niet van het aantal maar van het beschikbare laadvermogen uitgaat. Het blijkt dan, dat de beroepsvervoerders 39 pCt van de capaciteit van het vrachtwagenpark tot hun beschikking hebben.

Personenauto's.

Bij het beschouwen van het in het begin gegeven overzicht blijkt, dat behalve bij de rijwielen met hulpmotor ook de curve van het aantal personenauto's na de oorlog vrij scherp omhoog loopt. De vraag is nu: zal dit zo blijven of zal de curve binnenkort vlakker verlopen? Met andere woorden zal de uitbreiding van ons autopark meer langs lijnen van geleidelijkheid verlopen dan tot nu toe het geval was? Op de factoren, die deze groei beheersen, zullen wij wat dieper ingaan, na eerst een kort overzicht gegeven te hebben zoals voor de andere categorieën motorrijtuigen is gedaan.

Sinds de bevrijding tot 1 Augustus 1950 zijn aan de op 1 October 1945 op een vergunning rijdende 27.148 auto's 92.326 stuks toegevoegd. Het leeuwenaandeel in deze toevoegingen komt op rekening van de contingentimport met ruim 86.139 stuks. Aangezien dit alle nieuwe auto's betrof zal het geen verwondering wekken, dat 63 pCt van het personenautopark in de na-oorlogse jaren werd gefabriceerd, waarmee we er ten deze beter voorstaan dan in 1939 toen 48 pCt van de auto's een ouderdom van 0-5 jaar had.

De Nederlandse industrie was wat de fabricage van auto's betreft in de periode 1945-1950 van geen praktische be-

tekenis. De totale productie bedroeg nl. 2 stuks. Het assembleren van auto's daarentegen is wel degelijk van belang, hetgeen moge blijken uit de 17.570 auto's, die in die periode door Nederlandse fabrieken op de markt werden gebracht.

De verschuiving van de Amerikaanse naar de in Europa geconstrueerde auto, die in 1939 reeds aan de gang was, heeft zich door de moeilijke dollarsituatie waarin ons land verkeert in versneld tempo voortgezet, hetgeen duidelijk in onderstaande tabel tot uiting komt. De tabel heeft alleen betrekking op de normale contingentimport.

Land van herkomst	1946	1947	1948	1949	1950	Totaal in 5 jaar geïmporteerd	
	in pCt					aantal	in pCt
Amerika	34,0	54,0	20,0	12,5	4,6	19.112	19,7
Engeland	41,5	24,0	33,0	28,1	28,0	28.120	29,0
Frankrijk	21,5	11,0	25,8	30,0	12,5	19.101	19,6
W.-Duitsland	—	0,3	14,0	12,5	40,0	18.250	18,8
België ¹⁾	—	—	—	—	2,5	862	0,9
Italië	0,6	2,7	2,7	3,8	2,7	2.769	2,9
Zweden	—	—	0,3	0,1	0,2	169	0,2
Tsjechoslowakije	2,4	8,0	4,2	13,0	9,2	8.566	8,8
O.-Duitsland	—	—	—	—	0,3	94	0,1
Totaal	100	100	100	100	100	97.043	100

¹⁾ De Belgische import bestaat uit Amerikaanse auto's.

Een soortgelijk beeld wordt verkregen door de met name in de statistische overzichten van het motorrijtuigenpark genoemde merken naar origine bijeen te voegen. Deze cijfers geven een overzicht over de verdeling van de in gebruik zijnde personenauto's per 1 Augustus.

Jaar	1939		1948		1949		1950	
	aantal	pCt	aantal	pCt	aantal	pCt	aantal	pCt
Amerikaans	67.276	67,2	48.322	55,0	53.020	46,5	54.143	39,0
Duits	19.000	19,0	14.186	17,6	17.795	15,8	26.562	19,0
Engels	2.510	2,5	9.595	11,0	16.392	14,5	24.448	17,6
Frans	6.866	6,8	7.620	8,8	15.309	13,6	19.518	14,0
Tsjechisch	568	0,6	1.903	2,2	5.597	4,9	7.930	5,7
Italiaans	2.848	2,8	3.459	4,0	4.375	3,8	5.005	3,6
Overige	918	0,9	1.266	1,4	982	0,9	954	0,7
Onbekend	—	—	—	—	—	—	65	0,1
Totaal	99.986	100	86.365	100	113.477	100	138.625	100

De autohandel.

Thans zullen wij wat dieper ingaan op de factoren, die de autohandel beheersen c.q. daarop een zeer grote invloed uitoefenen, teneinde enig inzicht te verkrijgen in wat, na de snelle opleving in de afgelopen na-oorlogse periode, thans redelijkerwijze mag worden verwacht. Wij zouden daarom de autohandel willen splitsen in twee hoofdgroepen, nl. het verzorgende gedeelte, de service door de garagebedrijven, en de eigenlijke autohandel.

De service.

Daar de bussen en vrachtwagens practisch alle in eigen beheer worden verzorgd heeft de service voornamelijk betrekking op personenauto's en motorrijwielen, waarbij dan de personenauto's verreweg het belangrijkste onderdeel zijn. Bij de ca. 3.500 garagebedrijven, waarvan een 7 à 800 zich met de motoren belasten, is de opleving na de oorlog stellig niet parallel gegaan met de opbouw van het motorrijtuigenpark. Zonder de goede te na-te willen spreken kan worden gezegd, dat in het algemeen de service slecht is. Slechts een klein percentage van de bedrijven is in staat onderhouds- en herstelwerk te leveren, dat op een kwaliteitspeil staat, dat de personenautogebruiker tot volle tevredenheid stemt.

Gedeeltelijk is dit wellicht te wijten aan het gebrek aan apparatuur. De vergoeding voor in de oorlog te niet gegane machines geschiedde op basis van de prijzen in 1940, hetgeen het voor velen onmogelijk maakte tegen de zeer sterk gestegen na-oorlogse prijzen soortgelijke apparaten te kopen als voorheen bij het onderhoudswerk werden gehanteerd.

Het gebrek aan apparaten is evenwel in genen dele zo belangrijk als het gebrek aan goede werkkrachten. Gebrek aan monteurs met vakkennis, die, het zij uitdrukkelijk vermeld, de technisch aanzienlijk ingewikkelder auto van thans met de nodige zorg en ernst behandelen, is en blijft voorshands de grote handicap.

De B.O.V.A.G., de Bond van Automobielhandelaren en Garagehouders, heeft dit ook zeer wel ingezien en ten koste van grote offers een veel belovende vakopleiding voor monteurs in het leven geroepen; zij, die deze scholing hebben doorlopen zullen ongetwijfeld in staat zijn het van hen verlangde werk op de juiste wijze te verrichten mits er maar genoeg monteurs de opleiding volgen. Want, en dit is een van de grote problemen, waarmede de garagehouders worstelen, het is onder het huidige loonstelsel niet in het minst aanlokkelijk de vele moeite te doen zolang een verschil in verdienste van 6-8 cent per uur tusschen de wel en niet gediplomeerde monteurs de beloning is voor al het gezwoeg in de avonduren. Het huidige systeem van vaste lonen zou aanzienlijk verbeterd kunnen worden, indien de Regering ook voor de garages, die onder de klein-metaal-industrie vallen, een productiepremie zou invoeren, zoals terecht bij de groot-industrie is toegestaan.

De handel.

Hoewel bij vrijwel geen onderwerp het generaliseren zo moeilijk is als bij de handel in personenauto's (een bij uitstek klasse- en kwaliteitsproduct), kan in het algemeen worden gezegd, dat de toestand van nu vergeleken met die van 2 à 3 jaar geleden radicaal is veranderd. De lange levertijden zijn, behoudens voor enkele zeer populaire merken, verdwenen en in plaats van: „Hoe krijg ik wagens?” is het nu voor de handel een kwestie van: „Hoe raak ik ze kwijt?” De sterke prijsverlagingen door Ford onlangs geannonceerd en de mededeling in de dagbladen van nog recenter datum van een andere grote autofabrikant, die de (door Ford) toegeworpen handschoen opnam en ook drastisch in prijs verlaagde, spreken ten deze duidelijke taal!

De auto's, die op contingenten worden ingevoerd, zijn niet zozeer het resultaat van een bepaalde vraag maar van met andere landen gesloten handelsverdragen. Hier van is dus weinig met zekerheid te zeggen. Evenmin trouwens van de factor materiaalschaarste; die in West-Duitsland en Engeland ter dege de productie en daardoor mede de afzet aan ons land beïnvloedt. Dit nog afgezien van het feit, dat deze (verminderde) productie van enkele bij ons zeer gewilde merken bij voorkeur van de hand zal worden gedaan aan landen, die met harde valuta betalen. De enkele auto, die kant en klaar uit Amerika wordt ingevoerd (in 1950 waren dit er 10!), zullen onder het ook daar merkbare plaatstaalkort niet te lijden hebben.

De alles overheersende factor is echter de verminderde koopkracht. Steeds duidelijker blijkt, dat de vraag van het publiek uitgaat naar kleinere en steeds zuiniger auto's. De zeer hoge belastingen, die op het motorwegverkeer drukken, lasten, die telkenmale weer worden verhoogd — de onlangs van kracht geworden verhoging van de motorrijtuigenbelasting is gemiddeld 72 pCt! en de belasting bij aankoop bedraagt maar liefst 46 pCt van de waarde —, maken het voor degenen, die zich moeten verplaatsen, practisch onmogelijk in de behoefte aan een eigen auto te voorzien. In dit verband is het ook wel een teken des tijds, dat een Nederlandse rijwielabriek met de productie van een personenautotje gaat beginnen,



waarvan de prijs beneden de f 3.000 zal komen te liggen, terwijl deze zelfde fabriek twee à drie jaar geleden daarvoor met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zou hebben bedankt, omdat men toen nog wel in staat was f 5.000 in een auto te investeren. Een ander symptoom, dat op de verminderde koopkracht wijst, is de aankoop van scooters door hen, die normaliter stellig een auto zouden hebben gekocht. Dat in ons land scooters slechts bij honderden (per 1 October jl.: 915) rondrijden, terwijl dezelfde soort scooters in Italië en Duitsland al bij duizenden op de wegen te vinden zijn, wordt eveneens veroorzaakt door de belastingen, waardoor de scooter, die in de genoemde landen slechts f 800 à f 900 kost, bij ons f 1.500 - f 1.700 moet opbrengen.

Toch worden er nog duurdere auto's gekocht, waarbij met duurdere auto's voornamelijk de Amerikaanse auto's worden bedoeld, die slechts zo sporadisch worden ingevoerd, dat voor hen, die een dergelijke wagen om representatieve of andere redenen nodig hebben, niet veel anders overblijft dan gebruik te maken van de mogelijkheid met zgn. exportbonus-dollars deze aankopen te doen. In de statistiek zijn deze toevoëgingen aangeduid met „eigen import”; waarbij inderdaad blijkt, dat 91 pCt van deze import uit Amerika afkomstig is. Tot 1 October 1951 werden sinds de bevrijding 4.234 auto's op deze wijze gekocht. Het valt op, dat deze eigen import de laatste negen maanden een stijging vertoont t.o.v. vroeger jaren. Tegenover de grotere aanschaffingskosten staat ongetwijfeld het voordeel, dat de zwaardere wagen langer meegaat. Gemiddeld zal echter ongeveer een zesde deel van de import voor vervanging van oude auto's moeten dienen.

Tenslotte zij nog meegedeeld, dat emigranten er hoe langer hoe meer toe overgaan een vervoermiddel mee te nemen. In 1951 verloeten er slechts 224 personenauto's, 87 motorrijwielen, waaronder 4 motorscooters, 19 jeeps, 10 stationcars, 14 vrachtauto's en 9 bestelauto's ons land.

Centraal Economisch Plan 1951

Als een van de door het Centraal Planbureau gevestigde tradities kan worden aangemerkt de publicatie van het „Centraal Economisch Plan” op een vergevorderd tijdstip in het jaar, waarop het plan betrekking heeft. Inzoverre de late verschijning tot traditie is geworden, werd het blijkbaar niet nodig geoordeeld de gebruikelijke verontschuldiging — gelegen in de onbekendheid van de bijdrage waarop Nederland in het kader van het Europees Herstel-Programma kon rekenen — in het voorwoord op te nemen.

Niettemin is het toe te juichen, dat de directie van het Centraal Planbureau heeft besloten tot het in druk doen verschijnen van het plan voor 1951 ter verheldering van het inzicht in onze economische situatie en ter vergelijking met het beeld in voorgaande jaren.

De Directeur van het Planbureau, Prof. Dr J. Tinbergen, heeft ditmaal het voorwoord gebezigd om gerezen misverstand ten aanzien van de betekenis en het karakter der cijferopstellingen in het Centraal Economisch Plan uit de weg te ruimen. In dit verband wordt onder andere gewezen op het verschil tussen de prognose, gebaseerd op de vermoedelijke stand van onbeïnvloedbare grootheden en een ongewijzigd regeringsbeleid en de plancijfers, waarin de taakstelling ligt opgesloten, die de Regering zichzelf en de volkshuishouding stelt en waarin de hierop gebaseerde wijzigingen in de beleidsmaatregelen zijn verwerkt.

De ontwikkeling in 1950.

Het eerste hoofdstuk schetst de ontwikkeling in 1950 en haar gevolgen voor de Nederlandse betalingsbalans. Het betalingsbalanstekort, dat mede ten gevolge van enkele bijzonder gunstige factoren in 1949 tot rond f 300 mln was gedaald, bedroeg in 1950 op transactiebasis niet minder dan rond f 900 mln. Ondanks dit tekort is de deviezenreserve door een bedrag uit Marshall-hulp, trekkingsrechten en „initial aid” ter grootte van f 1.375 mln, nog iets toegenomen in de loop van 1950. Het ware gewenst ten aanzien van de verschillende posten van de deviezenbalans een grotere detaillering te geven.

Als belangrijkste oorzaken van deze toeneming van het betalingsbalanstekort worden genoemd:

- de uit de vergrote internationale politieke spanning voortvloeiende neiging tot het aanhouden van grotere voorraden (het nadelig effect hiervan op de betalingsbalans wordt begroot op f 250 mln);
- de sterke uitbreiding der handelsvoorraden door de liberalisatie van het Europese handelsverkeer (het nadelig effect op de betalingsbalans wordt geschat op f 200 mln);
- het slechter worden van de ruilvoet (het nadelig effect van het Korea-conflict op de betalingsbalans wordt gesteld op f 200 mln¹⁾);
- de devaluatie, die in guldens uitgedrukt de waarde van in- en uitvoer heeft verhoogd — en bovendien de invoer sterker dan de uitvoer (nadelig effect rond f 350 mln).

De quantificering van de oorzaken berust waarschijnlijk op uiterst ruwe schattingen en kan slechts bedoeld zijn als een zekere indicatie van de orde van grootte van deze posten.

De verwachtingen ten aanzien van 1951.

In het tweede hoofdstuk worden de factoren genoemd, die het economisch leven in 1951 vermoedelijk zullen beïnvloeden. De in dit hoofdstuk uitgesproken verwachtingen zijn van beslissende betekenis, daar op deze veronderstellingen zowel de prognose als het plan voor 1951 zijn ge-

baseerd. (Bij de plancijfers worden daarenboven bepaalde wijzigingen in het regeringsbeleid verondersteld).

De voornaamste factoren, die het economisch leven in dit jaar naar alle waarschijnlijkheid zullen beïnvloeden, worden onderverdeeld naar internationale factoren, factoren van algemeen regeringsbeleid en overige binnenlandse factoren.

De *internationale factoren* worden weer onderscheiden in: verschuiving van de vraag in de richting van militaire goederen; toeneming van de vraag, met name in landen met werkloosheid en in grondstoffenproducerende landen; vermindering van de uitvoer naar Duitsland; verder achteruitgang van de ruilvoet; vermindering van de dollarhulp.

Voor het opstellen van het nationaal budget is het nodig tot een quantificering van de opgesomde veronderstellingen te komen, hoe belangrijk overigens ook de hieraan verbonden onzekerheidsmarges mogen zijn. Het wekt bevreemding, dat in tegenstelling tot het eerste hoofdstuk bij deze praemissen een quantitative benadering ontbreekt. Ook het volgend hoofdstuk verschaft in de orde van grootte van genoemde factoren — met uitzondering van de verwachtingen ten aanzien van de ruilvoet — geen inzicht. Een beoordeling van de uitgangspunten is moeilijk, indien niet bekend is, welke vermindering van de dollarhulp, welke afneming van de uitvoer naar Duitsland etc. in concreto is verondersteld.

Onder de *punten van algemeen beleid* wordt een opsomming gegeven van de doeleinden der economische politiek, terwijl tenslotte bij de *binnenlandse ontwikkelingsstendities* de geschatte toeneming van de beroepsbevolking (60.000) en van de arbeidsproductiviteit (5 pCt) in het jaar 1951 zijn vermeld.

Ongetwijfeld hebben deze praemissen een belangrijk onderwerp van bespreking gevormd in de Centrale Plancommissie, waarin ook vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zitting hebben. In hoeverre deze commissie, welke een adviserende taak heeft, zich heeft kunnen verenigen met deze verwachtingen en de daarop gebaseerde prognose en plancijfers — welke bij het vaststellen van de economische, financiële en sociale politiek van de Overheid van groot gewicht zijn geweest — wordt niet vermeld. Het voorwoord beperkt zich tot de mededeling, dat het plan met genoemde commissie is besproken.

Prognose voor 1951.

Op grond van deze uitgangspunten wordt in het volgende hoofdstuk een prognose voor 1951 gemaakt, waarbij wordt uitgegaan van een voortzetting van het in 1950 gevoerde economische, financiële en sociale beleid.

Deze ongewijzigde politiek wordt in een vijftal punten als volgt samengevat:

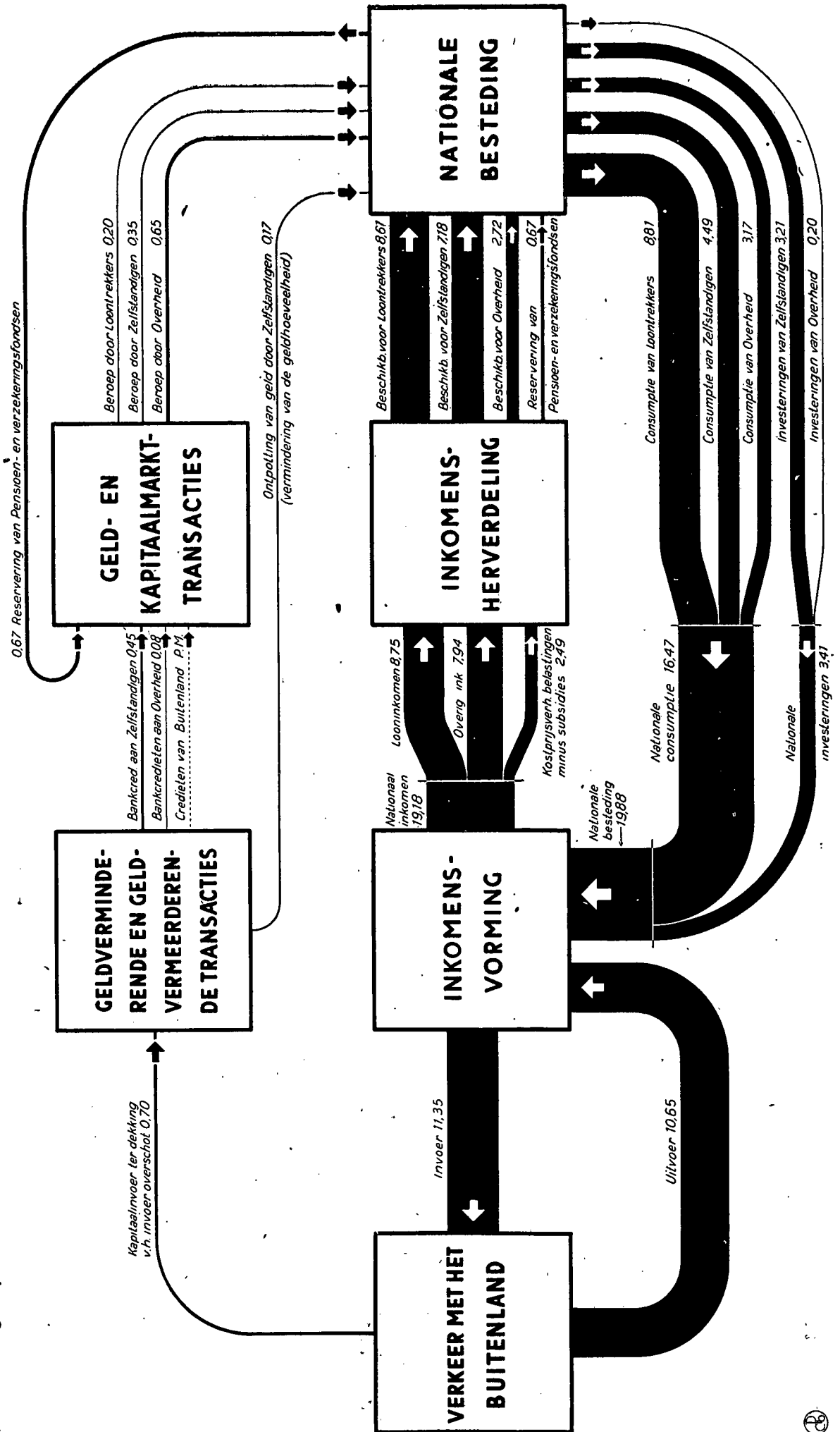
- handhaving van de civiele overheidsuitgaven overeenkomstig de begroting 1951 (de militaire uitgaven worden op rond f 1 mrd gesteld);
- handhaving van de belasting- en subsidiepolitiek in de begroting 1951 uitgestippeld;
- handhaving van de reële consumptie per hoofd op het niveau van September 1949;
- verdere uitvoering van de in de Tweede Industrialisatienota aangeduide industriële investeringen;
- aanpassing van de financiële en monetair politiek aan de credietbehoefte van het bedrijfsleven.

Ten aanzien van de economische ontwikkeling wordt o.a. verondersteld:

een voorraadtoeneming van f 1.300 mln, waarvan ca

¹⁾ Het cijfer 103 in de laatste kolom van tabel 2 op blz. 13 kan niet juist zijn; dit moet waarschijnlijk 72 zijn.

Stroomdiagram van de Nederlandse volkshuishouding 1951 (PLAN)
(in mld gld)



f 1.000 mln noodzakelijk is in verband met de productie-vergroting;

een toeneming van het volume van de goederenimport en goederenexport met resp. 9 pCt en 22 pCt; verdere stijging van de invoer- en uitvoerprijzen met resp. 21 pCt en 14 pCt ten opzichte van 1950.

Op grond van deze veronderstellingen wordt door het C. P. B. een tekort op de betalingsbalans (lopende rekening op transactiebasis) van f 1,05 mrd berekend. Teneinde tot het ongedekte tekort op de betalingsbalans te komen dient nog met een aantal posten rekening te worden gehouden. Helaas worden deze posten niet nader gespecificeerd. In dit verband rijst de vraag, of de grootte van deze posten nauwkeurig kon worden vastgesteld. Voorts is het niet duidelijk, of hierbij ook rekening is gehouden met amortisatieverplichtingen in het kader van de E.P.U. en het kapitaalverkeer met Indonesië. Tenslotte zou het zeer interessant zijn te vernemen, welke hulp is verondersteld in het kader van het Economisch Herstel Programma en het „Mutual Defense Assistance Program”. Vermeld wordt slechts, dat het ongedekte tekort wordt geschat op f 950 mln.

Ter overbrugging van dit tekort zou ca f 1.400 mln aan de binnenlandse besteding moeten worden onttrokken. Neemt men voorts in acht de vergroting van de militaire uitgaven met f 500 mln, dan blijkt, dat in totaal een vermindering van de nationale uitgaven voor civiele doeleinden met f 1.900 mln noodzakelijk is. D.w.z. een daling van de netto-investeringen van bedrijfsleven en Overheid met bijna 50 pCt of een verlaging van de consumptie van particulieren en civiele Overheid met ca 11 pCt. De Regering heeft in Maart jl. besloten hier een middenweg te volgen door een verlaging van de consumptie met 5 pCt, zijnde ruim f 0,8 mrd, en een verlaging van de investeringen met 25 pCt, zijnde ruim f 1 mrd.

Het economisch beleid voor 1951.

In het vierde hoofdstuk wordt het economisch beleid voor 1951 geschetst: Voor het voeren van dit beleid staat de Overheid een aantal instrumenten ter beschikking. In dit verband worden genoemd de politiek der openbare uitgaven en de belasting- en leningspolitiek, de loon- en prijspolitiek en de handelspolitiek. Voorts kan de Overheid in bepaalde sectoren mede beslissen inzake de omvang van de bedrijvigheid en de prijsvorming, terwijl zij in een aantal gevallen, zoals bij vestiging of uitbreiding van bedrijven, bepaalde voorwaarden kan stellen en toezicht kan uitoefenen.

Bij de keuze der instrumenten zal in de eerste plaats de doelmatigheid een maatstaf zijn. Daarnaast zal getracht worden de bereikte graad van internationale samenwerking te behouden. Aan het maatschappelijk leven in het algemeen en aan productie en verdeling in het bijzonder zullen zo min mogelijk belemmeringen in de weg worden gelegd. Tenslotte zullen de van de bevolking gevraagde offers op een harmonische wijze worden verdeeld.

Onder de maatregelen, die in gegeven omstandigheden de voorkeur verdienen, worden de financiële de meest aangewezen geacht. Hierbij wordt met name gedacht aan controle op de geldschepping. Door te streven naar een sluitende overheidsbegroting en een zo beperkt mogelijke geldcreatie ten behoeve van het bedrijfsleven is het mogelijk inflatoire tendenties in belangrijke mate aan banden te leggen. De nationale uitgaven en daarmee het betalingsbalanstekort kunnen aldus in belangrijke mate worden beheerst (indien althans geen belangrijke veranderingen in de omloopssnelheid van het geld optreden en geen omvangrijke omzettingen van „near money” in geld plaatsvinden).

Aan het toepassen van quantitative restricties d.w.z.

distributie, allocatie of invoerbeperking wordt een meer secundaire rol toegekend.

Voorts wordt in het kader van de loon- en prijspolitiek nog herinnerd aan de verlaging van het reële loon met 5 pCt ten opzichte van September 1949, waartoe de Regering in Maart jl. besloot.

Ter beperking van het betalingsbalanstekort en tot dekking der verhoogde defensie-uitgaven is een aantal wijzigingen in het tot nu toe gevolgde beleid gebracht, welke op blz. 31 nader worden omschreven.

De plancijfers voor 1951.

Op basis van deze wijzigingen in het beleid worden vervolgens in hoofdstuk V de plancijfers voor 1951 opgesomd, welke zijn gebaseerd op de praemisse, dat de in Maart jl. door de Regering aangekondigde maatregelen op de veronderstelde tijdstippen tot uitvoering komen, en dat met de wensen van de Regering betreffende lonen, prijzen en credietpolitiek wordt rekening gehouden.

In verband met de gelijktijdigheid van de causale samenhang der cijfers en de interdependentie der verschijnselen wordt een verbale uiteenzetting van de berekeningen niet mogelijk geacht. Deze berekeningen en de daarbij gebruikte modellen behoren tot de know-how van het Planbureau en onttrekken zich aan een beoordeling van de lezer. De publicatie beperkt zich tot een bespreking van de hoofd-trekken van het plan.

Onderstaande tabel verschaft een samenvattend overzicht van de belangrijkste cijfers in het plan 1951 tegen de achtergrond van de voorlopige realisatiecijfers voor 1950 en de prognose voor 1951.

TABEL I.

Confrontatie van middelen en bestedingen voor 1950¹⁾ en 1951 (prognose en plan)²⁾.

Omschrijving	1950		Stijging (+) resp. daling (-) plan 1951 t.o.v.			
	prognose	plan	1950		prognose '51	
			vo-lume	prijs	vo-lume	prijs
		mrd gld.	pCt		pCt	
Middelen:						
1. Nationaal product tegen „factorkosten” afkomstig van:						
a. bedrijven	13,83	15,67	15,00	+ 6	+ 3	- 1
b. Overheid	1,30	1,43	1,37	- 2	+ 7	0
c. buitenland	0,31	0,32	0,32			- 3
2. Kostprijsverhogende belastingen minus subsidies	2,13	2,17	2,49			- 5
3. Netto-kapitaalimport ³⁾	0,90	1,05	0,70			
Totaal middelen	18,47	20,64	19,88			
Bestedingen:						
4. Consumptie van:						
a. gezinnen	12,35	13,77	13,30	- 1	+ 9	- 4
b. Overheid	2,52	2,81	3,17	+15	+ 9	+16
5. Netto-investeringen ⁴⁾ van:						
a. bedrijven:						
1. vaste activa	1,90	2,17	2,01	- 5	+11	- 6
2. voorraadvorming	1,52	1,56	1,20	-27 ⁵⁾	+11	-21
b. Overheid	0,18	0,33	0,20	0	+11	-37
Totaal bestedingen	18,47	20,64	19,88			

¹⁾ Voorlopige realisatiecijfers.

²⁾ In het bijzonder bij deze tabel moge herinnerd worden aan hetgeen wordt opgemerkt t.a.v. de onzekerheidsmarge en de reserves, nodig bij het gebruik van deze cijfers.

³⁾ Saldo van leningen en schenkingen van en aan het buitenland, liquidatie van activa en inteling van reserves (= saldo lopende rekening van de betalingsbalans).

⁴⁾ De afschrijvingen van bedrijven bedragen in 1950 en 1951 prognose en plan resp. f 1,66, 1,93 en 1,88 mrd en de bruto-investeringen van bedrijven inclusief voorraadvorming derhalve resp. f 5,08, 5,66 en 5,09 mrd. Voor de Overheid zijn de overeenkomstige cijfers resp. f 0,34, 0,39 en 0,39 mrd en resp. f 0,52, 0,72 en 0,59 mrd.

⁵⁾ Dit moet 29 zijn — de P.

De reële beperkingen in de binnenlandse bestedingen door de getroffen regeringsmaatregelen zouden voor 1951 blijkens een vergelijking tussen prognose en plancijfers rond f 1.100 mln belopen. Hiermede wordt de reeds eerder genoemde noodzakelijke beperking van de nationale besteding ad f 1.900 mln niet bereikt, zodat ook in het plan een tekort op de betalingsbalans blijft bestaan. Wel wordt volgens de plancijfers het tekort op lopende rekening gereduceerd van f 1.050 mln tot f 700 mln.

Vervolgens worden nog enige nadere gegevens vermeld betreffende de vorming en besteding van het nationale inkomen. Wat betreft de bestedingen wordt ingegaan op de overheidsbestedingen, het gezinsverbruik en het investeringsvolume. Geraamd wordt, dat de verlaging van het bouwplan, de credietbeperking en de belastingverhoging de investeringen in 1951 ten opzichte van het voorgaande jaar met 15 pCt zullen beperken.

In verband met de noodzaak van beperking van de investeringen enerzijds en de opvoering van het nationale product anderzijds wordt het opstellen van sociaal-economische rentabiliteitsberekeningen bepleit. Een nadere toelichting van laatstgenoemd begrip zou hierbij niet overbodig zijn. Baseert men zich hierbij op bestaande prijzen, of acht men bijv. in de huidige rentestand de schaarste aan kapitaal onvoldoende tot uitdrukking gebracht? Is het prijsmechanisme misschien niet beter in staat de investeringen te selecteren met het oog op een zo groot mogelijke bijdrage tot het nationale product dan bedoelde rentabiliteitsberekeningen, aannemende, dat de bepaling van de relevante grootheden (zoals de rente) inderdaad aan de werking van het prijsmechanisme kan worden overgelaten?

Monetair nationaal budget.

Een nieuw element in deze jaarlijkse publicatie is het monetair nationaal budget en de daaraan verbonden beschouwingen, welke een antwoord trachten te geven op de vraag, hoe de geschatte productie, de consumptie, de investeringen enz., die in de reële sfeer plaatsvinden, zullen worden gefinancierd. Dit budget, dat dus de monetaire achtergrond van de verwachte ontwikkeling schetst, is er op gericht inzicht te verschaffen in de monetaire situatie van ons land.

Uiteraard rijzen hier vele vragen van theoretische aard. Zo wordt bijv. gesteld, dat er monetair evenwicht in een volkshuishouding zal heersen, wanneer het totale beroep op financieringsmiddelen, welke niet uit het lopende inkomen worden gedekt, van alle binnenlandse huishoudingen tezamen niet groter en niet kleiner is dan de normale wijziging in de transactiegeldbehoefte. Indien echter daarenboven dergelijke financieringsmiddelen worden aangetrokken om een toegenomen liquiditeitsbehoefte te bevredigen, dan behoeft dit geen doorbreking van het monetaire evenwicht te betekenen. Met name indien deze behoefte een meer permanent karakter draagt, kan hier immers niet worden gesproken van een toeneming van de zwevende koopkracht.

Ongetwijfeld betekent de zeer kundige opstelling van het monetair nationaal budget een belangrijke aanwinst. Een verdieping van het inzicht in vele sociaal-economische problemen wordt hierdoor aanzienlijk vergemakkelijkt. Men zie de grafische voorstelling van dit budget op blz. 845. Een beoordeling van de theoretische achtergronden moge aan meer ter zake kundigen worden overgelaten.

De verdeling van het nationale inkomen.

Het zal mede in verband met de recente discussies over dit vraagstuk geen bevreemding wekken, dat een afzonderlijke paragraaf is gewijd aan de verdeling van het na-

tionale inkomen²⁾. Dit betreft met name de functionele verdeling van het inkomen tussen loontrekkers en zelfstandigen. De stelling (op blz. 45), dat men onder de huidige omstandigheden bij benadering mag aannemen, dat de functionele verdeling niet belangrijk van de personele afwijkt, heeft tot op heden geen voldoende bewijs gevonden.

Wanneer de cijfers van de functionele verdeling worden gecorrigeerd voor de invloed van de herverdeling (directe belastingen en sociale voorzieningen) en wanneer voorts rekening wordt gehouden met de omstandigheid, dat de inkomens van zelfstandigen ten dele worden gebruikt voor de financiering der investeringen, dan verkrijgt men de verdeling van het totale inkomen, dat voor particuliere consumptie beschikbaar is. Men zie tabel 2, waarbij evenwel geen rekening is gehouden met de heffingen ineens.

TABEL 2.

Procentuele verdeling van het voor consumptie beschikbare inkomen.

Categorie	1938	1947	1948	1949	1950	1951
Loontrekkers	58	68	65	63	65	65
Zelfstandigen	42	32	35	37	35	35

Aan de conclusies, welke uit verschuivingen in de verdeling van het nationale inkomen zouden kunnen worden getrokken, is de laatste tijd veel aandacht geschonken. Volgens „De Linie” van 14 September jl. is Dr Ph. J. Idenburg van mening, dat de cijfers niet gebruikt kunnen worden om inzicht te verkrijgen in de relatieve inkomensverdeling over bepaalde groepen van de bevolking. Voorts mag verwezen worden naar de artikelen van Drs J. Goedhart en Drs J. H. van Holthe tot Echten in „E.-S.B.” van 1 Augustus en 3 October jl. en naar de intreedere van Dr J. Ch. W. Verstege, uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van bijzonder hoogleraar aan de Rijksuniversiteit te Leiden.

In het laatste hoofdstuk worden tenslotte nog enige alternatieven genoemd.

Conclusies.

Onze eerste conclusie heeft betrekking op de vooruitzichten voor de Nederlandse volkshuishouding, welke niet onverdeeld gunstig zijn te noemen, in zoverre de positie van de betalingsbalans als maatstaf wordt genomen. De plancijfers wijzen een tekort van f 700 mln aan. Verwacht mag worden, dat het eerste halfjaar 1951 reeds een tekort van f 800 mln zal aanwijken. Dit betekent, dat over het gehele jaar 1951 slechts overeenstemming zal bestaan tussen plancijfers en nacalculatie, indien het tweede halfjaar een overschot op de betalingsbalans van f 100 mln zou opleveren, hetgeen een verschil van f 900 mln ten opzichte van het eerste halfjaar betekent. Door seizoeninvloeden vertoont de betalingsbalans over het tweede halfjaar steeds een gunstiger beeld dan het eerste halfjaar. Volgens cijfers van De Nederlandsche Bank bedroegen deze verschillen (op kasbasis) in 1948, 1949 en 1950 resp. f 60 mln, f 400 mln en f 300 mln. Hieruit zou men kunnen concluderen, dat het betalingsbalanstekort voor 1951 het plancijfer van f 700 mln (op transactiebasis) aanmerkelijk zal overtreffen. (Het tekort op kasbasis, dat bepaald is voor de omvang van de deviezenreserve, kan een nog ongunstiger beeld vertonen). Verwacht mag echter worden, dat het prijsverloop en de doorwerking van bovengenoemde regeringsmaatregelen in het tweede halfjaar een gunstig effect zullen hebben. Of de seizoensinvloeden en laatstgenoemde factoren een overschot van f 100 mln in het tweede halfjaar zullen bewerkstelligen, mag echter worden betwijfeld. De raming van het totale tekort voor 1951 ad f 700 mln

²⁾ Is het wel juist om onder de totale nationale middelen (= de totale waarde van de in Nederland voortgebrachte goederen en diensten) naast het nationale inkomen en de invoer ook de afschrijvingen te rekenen?

is dus stellig aan de lage kant. De deviezenreserve, welke eind Juli was gedaald tot f.900 mln, zal waarschijnlijk in het tweede halfjaar een verdere daling te zien geven en daarmee volkomen ontoereikend zijn om schokken in onze economie van enige omvang op te vangen.

De tweede conclusie betreft de onderhavige publicatie. Prof. Tinbergen merkt in zijn voorwoord op, dat het doen van economische voorspellingen steeds een hachelijke onderneming is, en dat aan de resultaten daarvan immer belangrijke onzekerheidsmarges kleven. De aangeboden cijfers moesten ten gevolge van de snelle wijziging in de toestand van de wereldmarkt herhaaldelijk worden aangepast.

Misschien zijn in het verleden de mogelijkheden op dit gebied overschat, zoals in 1947 bij het opstellen van een raamplan voor niet minder dan vijf jaar, waarbij o.a. een constant prijspeil op de wereldmarkt werd verondersteld, omdat bij een eventuele afwijking van het werkelijke prijspeil deze prijswijziging waarschijnlijk een invloed in dezelfde richting zal hebben op de lopende posten aan beide zijden der betalingsbalans, zodat „de wijziging in het absolute bedrag van het saldo niet zo groot zal zijn” (nota 1947, blz. 14). Werden niet in een van de latere nota's van het C.P.B. de nadelige gevolgen van het slechter worden van de ruilvoet voor de betalingsbalans op f.1 mrd geraamd? Een zekere reserve ten aanzien van de plancijfers, ook wanneer deze op een kortere periode betrekking hebben, is dus stellig gewenst.

Dit neemt niet weg, dat wij volledig met Prof. Tinbergen instemmen, dat deze noodzakelijke reserve ons niet ontslaat van de taak ons een zo goed mogelijke voorstelling te vormen van de toekomstige ontwikkeling, aangezien elke rationele handeling ten minste gebaseerd moet zijn op de best mogelijke inzichten omtrent de toekomst. Hierbij heeft het Planbureau baanbrekend werk verricht, waarbij snelle vorderingen zijn gemaakt. In het kader van een verantwoorde economische, financiële en sociale politiek vormen de door deze instelling verrichte onderzoeken een onmisbare schakel.

's-Gravenhage.

Drs J. W. DE POUS.

MEDEDELINGEN VOOR ECONOMISTEN

Economisten-enquête

De ontvangst van antwoorden op de op 11 October jl. door het Nederlandsch Economisch Instituut verzonden enquête, welke een onderdeel vormt van het onderzoek, dat in overleg met de Stichting voor Economisch Onderzoek der Universiteit van Amsterdam en het Economisch-Sociologisch Instituut der Katholieke Economische Hoogeschool wordt ingesteld naar de positie van de econoom in Nederland en de doelmatigheid van zijn opleiding, had tot 8 November het in de grafiek afgebeelde verloop.

Op 8 November, ongeveer 4 weken na het verzenden van de enquête, had 38,9 pCt van de geënquêteerden geantwoord. Nemen wij het percentage van elk van de drie inrichtingen van Hoger Economisch Onderwijs apart, dan krijgen we de volgende cijfers:

Amsterdam	46,0 pCt
Rotterdam	38,6 pCt
Tilburg	35,4 pCt

Over het algemeen zijn de formulieren zeer uitvoerig ingevuld en is er een druk gebruik gemaakt van het bijgevoegde blad „Bijzondere Opmerkingen”. Hierdoor is een vrij volledig beeld van al de meningen over de verschil-

lende in de enquête opgeworpen problemen verkregen. Bij een eerste globale beschouwing van de antwoorden blijkt, dat

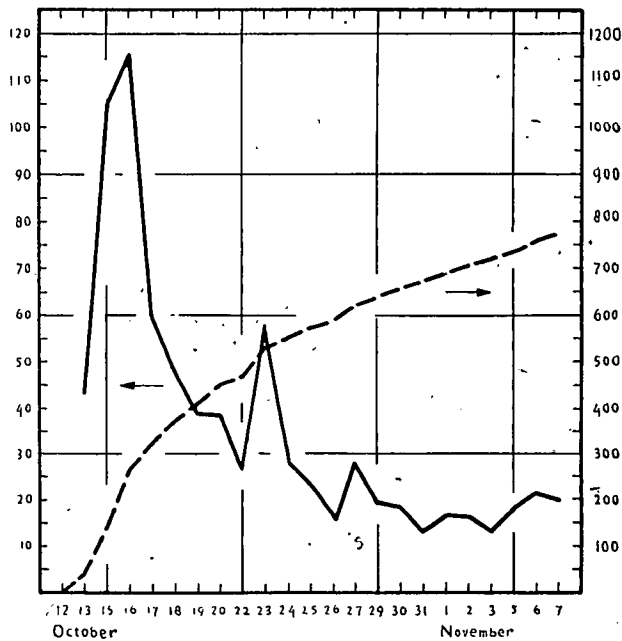
het in afdeling I gestelde probleem van al of niet lid zijn van een studentenorganisatie vrij gunstig voor deze organisaties is uitgevallen. Vele niet-leden denken veelal zeer gunstig over het nut van een dergelijk lidmaatschap. De salarisvraag is voor meer dan 90 pCt beantwoord, zodat hierover te zijner tijd belangrijke gegevens kunnen worden tegemoet gezien.

dat

de vraagstelling in afdeling II door velen niet zo gelukkig gekozen werd geacht door de eenzijdige concentratie op de factor conjunctuur. Naast de conjunctuur spelen vele andere factoren, zoals vervanging van meesters in de rechten door economen, het al of niet doorgang vinden van de P.B.O., en het al of niet slagen van de econoom in het kleine bedrijf, een zeer belangrijke rol.

dat

de in de afdeling III gevraagde beoordeling van de studie, vooral voor de vóór de oorlog afgestudeerden moeilijk is, doordat zij niet op de hoogte zijn van het huidige studieplan. Toch is waardevol materiaal over dit vraagstuk verkregen.



— Aantal per dag binnengekomen antwoorden.
 - - - Totaal aantal binnengekomen antwoorden.
 Totaal aantal verzonden formulieren 2060.

Aan het eind willen wij diegenen, die het antwoord nog niet hebben ingestuurd dringend verzoeken, zich alsnog de moeite te willen getroosten het formulier in te vullen. Een percentage van 38,9 is voor een handelsfirma, die naar zijn product enquêteert, zeer gunstig te noemen. Hier betreft het echter een heel ander geval. Het is namelijk voor de geënquêteerden zelf van zeer veel belang, dat een antwoord op bovengenoemde problemen wordt gegeven. Hoe meer antwoorden binnenkomen, hoe groter de steekproef wordt, en met des te meer betrouwbaarheid kunnen de uitkomsten worden gegeven. Hieruit moge het belang van ook Uw antwoord voor het onderzoek blijken. De genen, die nog geen formulier hebben ontvangen of wier formulier in het ongereede mocht zijn geraakt, verzoeken wij dit aan ons op te geven, opdat alsnog een formulier kan worden toegezonden.

Nederlandsch Economisch Instituut,
 Pieter de Hoochstraat 5,
 Rotterdam-W.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

De geldmarkt bleef de afgelopen week zeer ruim. De disconto's voor de zeer korte termijnen daalden zelfs nog enigszins verder; Decemberpapier noteerde $1-1\frac{1}{16}$ pCt, Januari $1\frac{1}{16}-\frac{1}{8}$ pCt. Callgeld bleef 1 pCt, maar de Agent van het Ministerie van Financiën gaf nogal wat call terug aan de banken, die daardoor genoopt waren hetzij dit geld renteloos te laten, hetzij er nieuw papier voor te kopen bij de Agent, daar op de markt practisch niets te krijgen is.

De kapitaalmarkt.

Dat de stabiliteit van het koersniveau op de aandelenmarkt slechts zo lang blijft gehandhaafd als er geen beroep van enigszins noemenswaardige omvang op deze markt voor de verkrijging van nieuwe middelen wordt gedaan, werd gedurende de verslagweek weer eens op treffende wijze gedemonstreerd. De aankondiging van een A.K.U.-aandelenemissie ter grootte van f 26 mln reëel en het vermoeden, dat voorts nog een grote Unilever-emissie te verwachten is — een reëel bedrag van f 57 mln werd genoemd — hadden tezamen, zoals uit onderstaande indexcijfers blijkt, een aanzienlijke algemene koersval ten gevolge. Op dezelfde wijze als indertijd bij de Philips-emissie deed gebrek aan liquiditeitsreserves een overall-verkoopdruk ontstaan, doordat men de t.z.t. voor de inschrijving benodigde geldsommen tracht vrij te maken. Dit geld moet thans, mede met behulp van koersdaling, als het ware uit hoekjes en gaatjes worden bijeengegaaard.

De obligatiemarkt hield zich de afgelopen week goed. Weliswaar is de elasticiteit van deze markt onder de huidige omstandigheden groter dan die voor risicodragend kapitaal,

maar dit neemt niet weg, dat ook hier een te grote concentratie van kapitaalvraag vermoedelijk niet zonder verdere repercussie op het koerspeil i.c. van obligaties zou blijven.

	2 Nov. 1951	9 Nov. 1951
Aand. indexcijfers.		
Algemeen	150,6	145,9
Industrie	214,8	208,0
Scheepvaart	181,4	174,9
Banken	121,4	119,6
Indon. aandelen	49,9	47,2

Aandelen.

A.K.U.	164	151 $\frac{1}{4}$
Philips	175	164 $\frac{3}{4}$
Unilever	218 $\frac{3}{4}$	199 $\frac{1}{2}$
H.A.L.	186 $\frac{1}{2}$	176
Amsterdam Rubber	98 $\frac{3}{4}$	95 $\frac{1}{4}$
H.V.A.	108 $\frac{1}{4}$	103 $\frac{1}{2}$
Kon. Petroleum	303 $\frac{1}{4}$	289 $\frac{1}{2}$

Staatsobligaties.

2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	72 $\frac{1}{16}$	71 $\frac{13}{16}$
3—3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	86 $\frac{1}{16}$	86 $\frac{3}{8}$
3 pCt Invest. certif.	89	89
3 $\frac{1}{2}$ pCt 1951	94 $\frac{7}{10}$	94
3 pCt Dollarlening	101	98 $\frac{1}{2}$

J. C. B.

vacatures

INDONESISCH CONCERN TE DJAKARTA
vraagt voor zijn
INTERNE CONTROLE-AFDELING

ADMINISTRATIEVE KRACHT

die t.z.t. in staat is de leiding van deze afdeling op zich te nemen. Minimum-vereisten: M.O., S.P.D. of ver gevorderde accountantsstudie, enkele jaren praktijk als assistent op een accountantskantoor. In verband met de woningschaarste genieten ongehuwden de voorkeur. Brieven met uitvoerige inlichtingen onder no. E.S.B. 46-9, bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

diversen

LUNTEREN

Te koop mooie vrijstaande buitenhuizen met tuin, ind. 5 k., kkn, d.c., w.c., en schuur. Vestigingsvergunning gegarandeerd. Br. ond. no. E.-S.B. 46-4, bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

**Adverteer in
deze rubriek.**

Te koop aang. Chevrolet 1950, 41.000 km gel. Mulder, Chasséstraat 60, Amsterdam, Tel. 87922.

Te koop aan de Veluwezoom Fabrieksterrein met opstallen. Inl. bij v. Beukering, Renkum.

Wegens aanschaffing grotere wagen, te koop aangeb. Fiat 1100 '48, prima staat, met Imperial prima banden. v. d. Knuijff's Slagerij, Schietbaanlaan 78, Rotterdam

N.V. PROVINCIALE GELDERSCHE ELECTRICITEITS-MAATSCHAPPIJ

Gevestigd te Arnhem

UITGIFTE VAN f 10,000,000.— 4 $\frac{1}{2}$ pCt. 15-jarige Obligatiën,

in stukken van nom. f 1000.— aan toonder, waarvan reeds nom. f 2,500,000.— op emissievoorwaarden geplaatst.

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op de resterende f 7,500,000.— obligatiën van bovengenoemde uitgifte openstellen op

VRIJDAG 16 NOVEMBER 1951,

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,

bij haar kantoren te **Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage en Arnhem,**

TOT DE KOERS VAN 100 pCt.,

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 8 November 1951.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar bij de inschrijvingskantoren.

**Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.
De Twentsche Bank N.V.**

Amsterdam, 8 November 1951.

N.V. KLEEDERMAGAZIJNEN

$\frac{1}{h}$ P.v.d. BRUL

vraagt voor haar hoofdkantoor
KEIZERSGRACHT 247, AMSTERDAM-C.

BOEKHOUDSTER

Candidaten voor deze functie moeten:

- 1e. Een goede opleiding hebben genoten;
- 2e. Enkele jaren als zodanig werkzaam zijn geweest;
- 3e. In staat zijn de hoofdboekhouding zelfstandig te voeren.

Geboden wordt een aantrekkelijke, goed gesalarieerde functie.

Leeftijd: ca. 30 jaar.

Schriftelijke sollicitaties, onder inzending van copie-getuigschriften, aan bovengenoemd adres.

GROTE FINANCIËLE INSTELLING
(institutionele belegger)

zoekt

CHEF

VAN DE BELEGGINGSAFDELING

in staat de directie te adviseren over de samenstelling van de effectenportefeuille. Candidaten zullen eventueel worden uitgenodigd voor een psychologisch onderzoek door de Nederlandsche Stichting voor Psychotechniek, Witte-vrouwenkade 6, Utrecht.

Eigenhandig (niet met ballpoint) geschreven brieven met *vollledige* inlichtingen over leeftijd, opleiding en praktijk en vergezeld van twee recente pasfoto's (van voren en opzij) vóór 24 November a.s. richten aan de Nederlandsche Stichting voor Psychotechniek onder nummer

E.C.S. 40051.

De sollicitaties zullen strikt vertrouwelijk worden behandeld, terwijl brieven van kandidaten uit het betreffende bedrijf niet zullen worden doorgezonden.

DE WESTER BOEKHANDEL

Algemene Binnen- en Buitenlandse Boekhandel

Nieuwe Binnenweg 331
Telefoon 32076



ROTTERDAM
Postgiro 18961

GESPECIALISEERD OP ECONOMISCH GEBIED

Zo juist verschenen:

Prof. Dr F. de Roos:

DE BETREKKINGEN TUSSEN SPAREN EN INVESTEREN.

2e vermeerderde druk.

Deze tweede druk, welke enigszins onder gewijzigde omstandigheden verschijnt, verschilt aanmerkelijk met de eerste. Nieuwe literatuur en wijziging van enkele inzichten maakten een geheel nieuwe bewerking noodzakelijk.

Prijs f 3.50

Prof. Dr H. J. Witteveen:

DE CRISES DER CONJUNCTUUR.

Rede uitgesproken ter gelegenheid van de 38e herdenking van de stichting der N.E.H. te Rotterdam op 8 November 1951.

± f 2.—

Binnenkort verschijnt:

Prof. Dr H. J. Witteveen:

CONJUNCTUURTHEORIE EN CONJUNCTUUR- POLITIEK.

In dit boekje is verwerkt „De huidige stand der conjunctuurtheorie“.

Prijs ± f 4.—

Erven F. Bohn — Haarlem.

Begin December zal verschijnen:

Prof. Dr Ir J. Goudriaan:

ECONOMIE IN ZESTIEN BLADZIJDEN.

De bekende oud-hoogleraar aan de N.E.H., thans hoogleraar in Pretoria, heeft met dit boek een oude belofte ingelost. Het boek krijgt echter een omvang van 27½ pagina's.

In zestien pagina's heeft de schrijver al wat er z.i. aan werkelijk exacte wetenschappelijke waarheid op economisch gebied bestaat, samengevat. De rest van het werk bestaat uit een uitvoerige toelichting en uitwerking hiervan.

Dit boek betekent een zeer belangrijke bijdrage voor hetgeen vóór alles nodig is: de economische wetenschap geschikt te maken voor praktische toepassing.

Prijs gebonden f 15.—

J. H. de Bussy — Amsterdam

Gebruikt voor Uw bestellingen bijgevoegde
bestelkaart.

ALGEMENE KUNSTZIJDE UNIE N.V.

gevestigd te Arnheim

★

AANBOD van nominaal f20,000,000.— gewone aandelen,
in stukken groot nominaal f 1000.— aan toonder, (desgewenst in onderaandelen)
gerechtigd tot het halve dividend over 1951 en tot het volle dividend over volgende jaren,
TOT DE KOERS VAN 132½ pct.,
uitsluitend voor houders van gewone aandelen.

★

UITGIFTE van nominaal f 20,000,000.— 4½% in gewone aandelen
converteerbare obligatiën,
in stukken groot f 1000.— aan toonder,
TOT DE KOERS VAN 101 pCt.

Ondergetekenden berichten, dat aandeelhouders, die van het aanbod van gewone aandelen gebruik wensen te maken, hun aanvragen dienen in te leveren op

WOENSDAG 21 NOVEMBER 1951,

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,

te AMSTERDAM ten kantore van de

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
Heren **PIERSON & Co.**
Heren **HOPE & Co.**
AMSTERDAMSCH E BANK N.V.
INCASSO-BANK N.V.

te ROTTERDAM ten kantoren van de

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
AMSTERDAMSCH E BANK N.V.
INCASSO-BANK N.V.

te 's-GRAVENHAGE ten kantore van de

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
Heren **HELDRIJNG & PIERSON**
N.V. Bankierskantoor van **LISSA & KANN**
AMSTERDAMSCH E BANK N.V.
INCASSO-BANK N.V.

alwaar tevens de inschrijving op bovengenoemde obligatiën op gelijke datum wordt opengesteld, een en ander op de voorwaarden van het prospectus dd. 12 November 1951.

Prospectussen en aanmeldingsformulieren respectievelijk inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar bij de inschrijvingskantoren.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.
PIERSON & Co.
HOPE & Co.
AMSTERDAMSCH E BANK N.V.
INCASSO-BANK N.V.

Amsterdam, 12 November 1951.

ALLE voordelen
van een
PENSIOENREGELING
voor Uw personeel
verkrijgt U
bij

AMSTLEVEN

BOVENDIEN

snel en gratis
gedegen adviezen
en
doorlopend **EEN GOEDE SERVICE**

N.V. AMSTERDAMSCH MAATSCHAPPIJ VAN LEVENSVZERZEKERING

Nieuwe Spiegelstraat 17 • Amsterdam • Telefoon 63272

*Besloten familie-vennootschap
(ongeveer 1000 man)
in midden-Nederland vraagt*

**Economisch Drs,
Accountant
of Assistent-Accountant**

die in staat is, in nauwe samenwerking
met de Directie, de *bedrijfs-economische*
bewaking en analyse van het gehele
bedrijf te verzorgen.

Candidaten moeten, behalve over
een economische opleiding, over ruime
administratieve scholing en
ervaring beschikken.

Leeftijd 30 — 40 jaar.

De directie acht deze functie van
vitale betekenis en biedt daarom
aan de juiste man een levenspositie.
Discretie verzekerd.

*Sollicitaties, met de pen geschreven en met
vermelding van volledige antecedenten,
onder bijvoeging van recente pasfoto,
te richten op H 12 Reclame- en
Advertentiebureau Van Maanen,
O. Z. Voorburgwal 225-227, Amsterdam-C.*

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

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

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam.

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

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

Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

□

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

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.

□

Aangelegende 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 0,43 per mm. Contract-tarieven op
aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f 0,60
per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht
voor om advertenties zonder opgaf van redenen te weigeren.

Losse nummers 75 cents, resp. 10 B. francs.