

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

37E JAARGANG

WOENSDAG 17 SEPTEMBER 1952

No 1843

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; J. van Tichelen;
R. Vandeputte.*

INHOUD

	Blz.
De woningbouw op een tweesprong door <i>Mr J. Wilkens</i>	704
Kunnen omslagstelsel en vrijwillige fondsvorming naast elkaar bestaan? door <i>Dr F. W. C. Blom</i>	706
Nieuwe invoerbepalingen in Indonesië	707
Het vraagstuk van het toerwagenbedrijf in Nederland (I) door <i>Drs S. C. Bakkenist en Drs F. D. Zandstra</i>	710
Aantekeningen:	
De Millioenennota 1953	714
Duitslands petroleumpotentieel door <i>F. S. Noordhoff</i>	717
Geld- en kapitaalmarkt door <i>Drs J. C. Brezet</i>	718
Grafieken:	
Ontwikkeling van het industriële productievolume in Nederland	719
Statistieken:	
Indexcijfers van bruto-lonen en salarissen van mannelijke arbeidskrachten in Nederland	719
Werkloosheid en werkverruiming in Nederland	719
Interim-indexcijfers van groothandelsprijzen in Nederland	720

Dezer dagen

„de kabels los, de zeilen op”. Geheel in de lijn van Coornherts Wellevenskunste, waar immers de berading aan het oordeel vooraf gaat, wordt eerst het academische jaar, dan het parlementaire jaar geopend. Hoe zal men over de Troonrede oordelen? Er schijnt weinig mogelijkheid tot vergissing wat de toon betreft: „het scheepken ging door 't zeesop schuren, of er Mouringh nog aen stond”.

Veel cargo is aan boord gebracht; — node gemiste bemanning van 150 —, veel dat reeds op de cargolijst stond, en ook iets, dat alsnog gestuwd zal moeten worden. Geen contra-rolleur zal verbijsterd staren, naar wat hier wordt aangevoerd.

De Millioenennota, zonder enige vertraging gearriveerd, is ditmaal inzonderheid een technisch werkstuk, bevestigende, hoe duizenden kleine daden tezamen de overheidshuishouding vormen en, zoals de organisatieleer ons bijbracht, hoe een goed systeem de werkgelegenheid voor de ontwerper opheft.

Naar internationale wateren vooral zullen wij koersen. Gewaardeerd zal het worden als de Benelux een kalm binnenmeer mocht worden met ideale verplaatsingsmogelijkheid; scherp letten de piloten echter vooral op de stromingen in het grote bassin, de Europese Gemeenschap; zoals een goede schipper het meest let op die plaatsen, die het slechtst in kaart zijn gebracht.

De activiteit der kaartenontwerpers — helaas nog met een veelheid van projectiemethoden, erkend zware materie — is thans zeer groot. De vergadering van de Europese Gemeenschap voor kolen en ijzer heeft plaatsgevonden. Daaruit is alweer een commissie ad-hoc ontstaan om over Europese dwarslijnen te peinen.

De vertegenwoordiger van Groot-Brittannië heeft, zoals dat betaamt voor een bij uitstek nautische natie, nog collegé gegeven over knopen en steken. Men krijgt de indruk, dat hij zulke refereert, die niet te vast zitten. Men beraadt zich voortdurend; dat geeft moed, want, met Coornhert: „alle beradingen gheschieden van toekomstende, van willighe ende van moghelijcke zaken”.

De Franse premier ziet kapers op de kust, met willige slachtoffers. Zich te laten beetnemen blijkt „Le bonheur des Dames”; dat is een Minister te erg. Een algemene prijzenstop, met 31 Augustus als basisdatum, is afgekondigd. De prijsopdrijving moet afgesloten zijn, anders gaat de bezem in de mast... en de semi-automatische glijdende loonschaal in beweging.

De Republikeinse Amerikaanse schipper in spe en zijn versmade mededinger hebben een accoord gesloten. Betekent dit, dat hij het roer op sommige trajecten uit handen zal geven? Niet voor de vaart op Europa, naar wij hopen.



KAS ASSOCIATIËN N.V.

SPIJSTRAAT 172, AMSTERDAM-C

BETALEN • BEWAREN • BEHEREN

Deposito en Rekeningcourant

GEMEENTE ROERMOND

UITGIFTE van
f 2.000.000,- 4 1/4 pCt

2e tranche
30-jarige Obligatiën

in stukken van nom. f 1000,- aan toonder
(waarvan reeds f 500.000,- obligatiën op inschrijvings-
voorwaarden zijn geplaatst)

Ondergetekenden berichten, dat de inschrijving op
bovengenoemde obligatiën zal zijn opengesteld op

DINSDAG, 23 SEPTEMBER 1952

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,

tot de koers van 100 pCt.

bij de kantoren van:

De NEDERLANDSCHE CREDIETBANK N.V.
te AMSTERDAM en ROERMOND alsmede bij haar
overige kantoren

De N.V. EFFECTENKANTOOR SCHRETLER & Co
te AMSTERDAM

op voorwaarden van het prospectus dd. 16 September
1952. Exemplaren van het prospectus en inschrijvings-
biljetten zijn bij de kantoren van inschrijving verkrijgbaar.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
DER GEMEENTE ROERMOND

Roermond, 16 September 1952.

diversen

INDUSTRIETERREIN TE KOOP BIJ UTRECHT

aan hoofdverkeersweg en groot scheepsvaarwater, oppervlakte
ca. 8 Hectaren. Koopsom billijk. Inl. Fa. Van Osnabrugge &
Rijksen, Mariaplaats 49, Utrecht.

ADVERTEER REGELMATIG!



R. MEES & ZONEN

A° 1720

BANKIERS & ASSURANTIE-MAKELAARS

ROTTERDAM

AMSTERDAM - 'S-GRAVENHAGE
DELFT - SCHIEDAM - VLAARDINGEN

beschikbare krachten

Economisch doctorandus

te 's-Gravenhage, secretaris van enige bedrijfsorganisaties,
heeft bij zijn bureau gelegenheid voor de vervulling van de
functie van

Secretaris van een middelgrote bedrijfsorganisatie of vereniging

Brieven onder no. ESB 38-2, Bur. van dit blad, Postbus 42,
Schiedam.

vacatures

Op de gemeentesecretarie van Utrecht
is plaatsing mogelijk van een

WETENSCHAPPELIJK GEVORMD ECONOMOOM

in de rang van referendaris A.

Salarisgrenzen van f 6.418,16 tot f 8.402,60. Aan-
stelling boven het minimum is mogelijk.

Vereist is de opleiding aan een der Nederlandse
economische hogescholen.

Deze functionaris moet in staat zijn aan het
College van Burgemeester en Wethouders ad-
vies uit te brengen op economisch gebied ten
behoefte van de gemeentelijke bemoeiingen in
de ruimste zin. Naast wetenschappelijke en
praktische vorming moet deze functionaris in
het bezit zijn van commerciële aanleg en een
diepgaande belangstelling hebben voor de taak
van de gemeentelijke overheid. Bekendheid met
de stad Utrecht strekt tot aanbeveling.

De indienstneming geschiedt aanvankelijk op ar-
beidsovereenkomst naar burgerlijk recht.

Eigenhandig geschreven sollicitaties (op zegel), verge-
zeld van een pasfoto, kunnen binnen 14 dagen na het
verschijnen van dit blad worden ingezonden aan
Burgemeester en Wethouders van Utrecht.

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK

Mr J. WILKENS, De woningbouw op een tweesprong.

Er is reden om verheugd te zijn over de mate, waarin het woningprobleem geleidelijk nader tot een oplossing begint te komen. Minder rooskleurig wordt het beeld, wanneer men nagaat, welke offers daarvoor moesten worden gebracht. Doordat de huren eerst op 1 Januari 1951 mochten worden verhoogd, doordat de vermogensaanwasbelasting bij huizenbezit slechts schijnwinst belaste en doordat de onderhoudskosten tot meer dan het drievoudige waren gestegen, zien de kleine individuele huiseigenaren zich thans in hun bestaan bedreigd. Wanneer men er prijs op stelt, over een groot aantal goedkope woningen te blijven beschikken, dan zal men de eigenaren van oudere woningen in staat moeten stellen hun bezit te onderhouden. Men hoede zich dan ook voor een egaliseringsfonds voor de financiering van de nieuwbouw. De resultaten van de woningnoodbestrijding zijn in de diverse delen van ons land ongelijk. Volgens de moties van de gemeenteraden van Amsterdam en Rotterdam is een der dominerende factoren in dezen de onvoldoende kans, welke men de particuliere woningbouw in de plaatsen, waar het tekort is toegenomen, heeft geboden. De woningbouw bevindt zich op een tweesprong; we kunnen het bestaande bezit aan verwaarlozing blijven prijsgeven door de bezitters het hun toekomstende ook verder te onthouden, een proces, dat kan worden versneld door ongemotiveerde afroaming van een huurverhoging ten behoeve van oneconomische nieuwbouw. We kunnen echter ook op de bedreigde punten de particuliere bouw aanmoedigen. Wat het te volgen woning- en huurbeleid betreft, moet worden begonnen met een verdere huurverhoging tot 145 à 150 pCt van het peil van 1940 voor de oude voorraad. Tussen de oude en de meer comfortabele en meer in trek zijnde nieuwe woningen zal echter ook in de toekomst gerust een flink verschil kunnen worden gehandhaafd. Tenslotte dient men zich de enorme voordelen van een premiereregeling ter dege te realiseren.

Dr F. W. C. BLOM, Kunnen omslagstelsel en vrijwillige fondsvorming naast elkaar bestaan?

De meest actuele vraag is niet zozeer of men voor de ouderdomsvoorziening principieel een keus moet doen tussen fondsvorming en omslagstelsel — vooral nu in de praktijk het omslagstelsel reeds een bescheiden intrade heeft gemaakt —, doch veeleer onder welke omstandigheden het omslagstelsel voor de verplichte algemene volksverzekering en het kapitaaldekkingstelsel voor de aanvullende particuliere voorzieningen naast elkaar kunnen leven. Het kapitaaldekkingstelsel moet men in beginsel handhaven, met een kleine correctie om de kleinste kapitalistjes bij inflatie wat tegemoet te komen. Dit is mogelijk als men een omslagstelsel invoert (met de nodige modificatie i.v.m. de te verwachten veroudering van de bevolking) voor het „halve bestaansminimum”. Dit zorgvuldig opgebouwd compromis verenigt in zich de goede eigenschappen van de Noodwet-Drees en de voortzetting van de Invaliditeitswet, de bedrijfs- en ondernemingspensioenfondsen en de levensverzekering.

Nieuwe invoerbepalingen in Indonesië.

De Indoniesische Regering heeft in de afgelopen maand een ingrijpende wijziging afgekondigd op het gebied van de geldende invoerbepalingen. Met de maatregel van 12 Augustus werd overgegaan tot een verdere verfijning van het sedert 4 Februari jl. geldende zgn. inducement-systeem; de als luxe aangemerkte goederen, voor een deel waarvan reeds een feitelijke koers gold van 1 : 5,1, werden thans onderscheiden in B, C en D goederen. Voor de beide eerste categorieën werd de „luxe-premie” verhoogd van

70 pCt tot resp. 100 pCt en 200 pCt (de feitelijke importkoers derhalve tot resp. 1 : 6 en 1 : 9); voor de goederen, geplaatst op de D-lijst, worden voortaan geen deviezen meer beschikbaar gesteld. Deze maatregel werd op 28 Augustus gevolgd door een wijziging van de geldende procedure voor de verkrijging van invoer/deviezenvergunningen. Deze tweede maatregel, zeer zeker de ingrijpendste van beide, die overigens zou kunnen worden gezien als het logische complement van de eerste, wordt in dit artikel nader in beschouwing genomen.

Drs S. C. BAKKENIST en Drs F. D. ZANDSTRA, Het vraagstuk van het toerwagenbedrijf in Nederland (I).

In dit artikel wordt een analyse gegeven van de economische structuur van het toerwagenbedrijf in ons land, welke de schrijvers in staat stelt de voornaamste oplossingen te beoordelen, welke worden voorgesteld om de huidige moeilijkheden der overcapaciteit in deze bedrijfstak te boven te komen. In een slotartikel zal tot deze beoordeling worden overgegaan. Daarbij zal blijken, dat gehele of gedeeltelijke uitsluiting van het lijndienstbedrijf (gemengde bedrijf) op het gebied van toerwagen- en ongeregeld vervoer niet tot de gewenste verbetering kan leiden, evenmin als de vergroting van het aandeel der toerwagenbedrijven in groepsvervoer en ongeregeld vervoer. Tenslotte zal worden aangegeven in welke richting de oplossing van het toerwagenvraagstuk, naar de mening van de schrijvers, dan wel kan worden gevonden.

— SOMMAIRE —

Mr J. WILKENS, La construction d'habitation à la croisée des chemins.

La construction d'habitation aux Pays-Bas se trouve devant une alternative: on peut continuer, comme par le passé, à négliger le capital immobilier actuel en empêchant les propriétaires de percevoir un loyer normal. Ce processus ne peut même être qu'accélééré si l'on procède à l'„écrémage” d'une hausse des loyers pour subsidier une construction anti-économique de logements. Mais d'autre part, on peut encourager la construction particulière dans les domaines particulièrement menacés. C'est cette voie que l'auteur propose de suivre.

Dr F. W. C. BLOM, L'assurance sociale obligatoire peut-elle coexister avec la constitution de fonds sociaux indépendants par les entreprises?

L'auteur examine un problème d'actualité, à savoir les conditions permettant la coexistence de l'assurance sociale obligatoire et des fonds sociaux des entreprises privées. L'auteur établit avec soin un compromis entre le système des fonds indépendants et celui des cotisations obligatoires.

La nouvelle réglementation indonésienne sur les importations.

Le gouvernement indonésien a apporté, le 28 août dernier, une modification à la procédure réglementant l'octroi de licences de devises pour l'importation. Cette mesure complète la réglementation établie le 12 août laquelle constitue une élaboration de l'inducement-system en vigueur depuis le 4 février 1952. Le présent article expose en détail les nouvelles dispositions.

Drs S. C. BAKKENIST et Drs F. D. ZANDSTRA, Le problème des autocars de tourisme aux Pays-Bas.

Cet article consiste en une analyse de la structure économique des entreprises néerlandaises de tourisme par autocar. Dans un prochain article les auteurs examineront les solutions les plus intéressantes qui sont proposées pour venir à bout des difficultés actuelles dans ce domaine.

De woningbouw op een tweesprong

Wanneer men terugdenkt aan de toestand waarin ons tijdens de bezetting vrijwel volslagen uitgeplunderde land zich op 5 Mei 1945 bevond, dan is er reden om verheugd te zijn over de mate waarin het benauwende probleem van de woningnood, welke in de eerste jaren na de wapenstilstand onontkoombaar nog aanzienlijk moest toenemen, geleidelijk nader tot een oplossing begint te komen.

Konden in 1946 en 1947 nog slechts resp. 1.593 en 9.243 nieuwe woningen aan de voorraad worden toegevoegd, in 1948 waren het er reeds 36.391 en in de jaren 1949, 1950 en 1951 werd stevig op de achterstand ingelopen door een toevoeging van resp. 42.790, 47.300 en 58.670 aan de voorraad. Ook voor 1952 mag men verwachten dat het in de bekende motie Andriessen genoemde aantal van 50.000 ongeveer zal worden gehaald, terwijl de vooruitzichten voor 1953 zich voorlopig gunstig laten aanzien.

In het jaarverslag van de Centrale Directie van de Wederopbouw over 1951 wordt geconstateerd, dat de woningnood in plaatsen als bijv. Middelburg en Vlissingen, en in het algemeen in de provincie Zeeland, is „opgeheven”, zoals het verslag zelfbewust zegt.

Minder rooskleurig echter wordt het beeld, wanneer men nagaat op welke wijze de tot dusverre verkregen resultaten werden behaald, welke offers daarvoor moesten worden gebracht. En in sommige andere plaatsen van ons land, met name ook in de grootste steden, is de toestand nog zo weinig bevredigend, dat men daar met enig recht zou kunnen stellen, dat een effectieve bestrijding van het woningtekort nog nauwelijks grote vorderingen heeft gemaakt.

Over deze beide punten; de gebrachte offers en de ongelijke resultaten van de bestrijding van de woningnood in verschillende delen van het land, willen wij in het volgende enkele opmerkingen maken.

De gebrachte offers.

Zoals bekend, werd na de oorlog de huur tot sluitpost van het lonen- en prijzenbeleid gemaakt. De huren zijn bevroren op het peil van 1940 en eerst per 1 Januari 1951 werd 15 pCt huurverhoging toegestaan.

In de eerste jaren na de oorlog waren tegen deze politiek onder de gegeven omstandigheden niet al te veel bezwaren in te brengen, omdat men eerst het economisch leven weer op gang moest brengen, met leegstand geen rekening behoefde te worden gehouden en enkele jaren onvoldoende onderhoud geen te grote calamiteit mocht heten.

In die tijd zou een vrijere werking van vraag en aanbod uit sociaal oogpunt onaanvaardbare consequenties hebben meegebracht.

Minder verantwoord echter reeds was de vermogensaanwasbelasting, welke bij het huizenbezit slechts een schijnwinst belaste, nu de huren bevroren waren en te lang bevroren zouden blijven, zodat zelfs van afschrijving op historische kostprijzen, laat staan op vervangingswaarde, geen sprake kon zijn.

Bepaald ernstig werd de situatie voor het oude bezit, toen de kosten van onderhoud tot meer dan het drievoudige waren gestegen en de lasten eveneens aanzienlijk waren verzaard.

Geen wonder dat de waarde van huizenbezit sedert 1946 een dalende lijn vertoont, ondanks de 15 pCt huurverhoging van 1 Januari 1951. Blijkens de publieke veilinguitkomsten van de jaren 1946 en 1952 (eerste halfjaar) steeg het bruto rendement van huizen (weekwoningen) te Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage van resp. 8,9 pCt, 7,9 pCt en 7,8 pCt in 1946 tot 14,4 pCt, 11 pCt en 13,4 pCt in 1952, hetgeen dus betekent, dat de kooprijzen daalden ¹⁾.

Voor al de kleinere bezitters van oude huizen werden de dupe.

¹⁾ Zie het artikel van Mr Graamans in „Het Finantieel Dagblad” van 22 Augustus 1952.

Alleen de verzekeringsmaatschappijen, die het grootste deel van hun huizenbezit verkregen in de tijd van goedkope bouwkosten, konden de ruime marge tussen het percentage van de in hun premies berekende rentevoet en de op hun huizenbezit gemaakte huren gebruiken voor afschrijvingen.

Grote exploitatiemaatschappijen zagen de bui aankomen, stootten hun oude bezit af en legden zich toe — nadat vele van hen vóór de oorlog zich reeds een kapitaalsreorganisatie hadden getroosten — op nevenwerkzaamheden als de makelaardij, de aannemerij en de nieuwbouw. Doch de kleine individuele huiseigenaren, typische spaarders, die zonder op de Staat te leunen voor hun oude dag hopen te kunnen zorgen, zien zich thans het ergste in hun bestaan bedreigd. Wie in loondienst is, zag zijn inkomen, in guldens uitgedrukt, tot 200 pCt en meer stijgen, doch wie woondiensten bewijst, moet zich thans nog met 115 pCt tevreden stellen. Is onze generatie, die gaarne het woord „sociaal” in haar banieren voert, wel zo erg rechtvaardig tegenover deze groep van medeburgers?

Ook in het belang van de volkshuisvesting in het algemeen, is het zaak hier niet al te zuinig te zijn. Wanneer men er prijs op stelt in ons land over een groot aantal goedkope woningen te blijven beschikken, dan zal men juist de eigenaren van de weliswaar minder comfortabele, maar toch bruikbare oudere woningen in staat moeten stellen hun bezit behoorlijk te onderhouden en liefst geleidelijk wat te verbeteren. Men hoede zich dan ook voor een afroming van verhoogde huren ten behoeve van een egalisatiefonds voor de financiering van de nieuwbouw. Om daarvoor een schijnbare rechtsgrond te construeren, moet men al zijn toevlucht nemen tot de fictie van een moderne unio mystica van de huurders, „collectiviteit van de huurders” genaamd. Het praktische gevolg daarvan zal zijn een verdere declassering van het oude huizenbezit en een volledige aversie tegen investering in het algemeen in huizen voor de verhuur. Voor deze prijs zou de financiering van de nieuwbouw te duur worden gekocht. Men zou voor de toekomst bijna uitsluitend aangewezen zijn op woningbouw door de Overheid; en de natuurlijke, snelle, financieel en moreel meer verantwoorde weg van een ont-plooiing der particuliere activiteit op dit gebied zou worden afgesloten.

Algemeen wordt ingezien, dat men deze particuliere activiteit niet kan missen: zowel in Amsterdam als in Rotterdam nam de Gemeenteraad een motie aan, dat de particuliere woningbouw bevorderd diende te worden. De Raadsleden gaven daarbij blijk van meer praktisch inzicht dan sommige van hun theoretische voormannen, die hun verzekeren, dat men bij een sociaal zo belangrijk economisch goed als een woning niet voor de winst, maar naar behoefte moet produceren. Alsof dit scherpe tegenstellingen waren: alsof iemand die winst wil maken, bij voorkeur zich zou gaan toelagen op de bouw van huizen waaraan geen behoefte is! Alsof wij, wanneer wij om sociale redenen huisvesting willen verschaffen aan hen, die economisch geen redelijke woning kunnen betalen, dit zouden kunnen doen indien er geen anderen waren, wier winsten de benodigde middelen door belastingbetaling daarvoor zouden kunnen fourneren!

De ongelijke resultaten van de bestrijding van de woningnood.

En hiermede zijn wij gekomen bij het tweede punt waar wij iets over zouden willen opmerken. Waarom liep het percentage van het woningtekort tussen 31 Mei 1947 en 1 Januari 1952 in Zeeland terug van 7,5 tot 0, in Friesland van 5,7 tot 2,1, in Groningen van 8,1 tot 3,8, terwijl het in Zuid-Holland ongeveer gelijk bleef met 10,0 en 9,7 en in Noord-Holland zelfs steeg van 7,6 tot 8,1? ²⁾.

²⁾ Zie verslag Centrale Directie van de Wederopbouw 1951, blz. 27-36

Waarom was in Limburg het bevolkingsagglomerat Maastricht de enige plaats waar het woningtekort erg toenam, terwijl in Noord-Brabant, Eindhoven, Breda, 's-Hertogenbosch en Tilburg alle een teruggang konden boeken? ³⁾

Waarom konden in Noord-Holland zowel de forensenplaatsen Bloemendaal en Heemstede als de fabriekscentra Zaandam en Velsen op grote teruggang van het tekort bogen, terwijl daarentegen Bussum, Haarlem, Alkmaar en Hilversum tot het verhoogde percentage van Noord-Holland bijdroegen? ³⁾

Er ligt hier een uitgestrekt terrein braak voor een sociologische monografie of dissertatie.

Wat hiervan zij, in ieder geval is volgens de moties van de Gemeenteraden van Amsterdam en Rotterdam één van de dominerende factoren de onvoldoende kans welke men de particuliere woningbouw in bepaalde plaatsen, waarin het woningtekort is toegenomen, heeft geboden. In de vier grootste steden is het percentage van het woningtekort nog gestegen, in Amsterdam, waar in 1951 slechts 2.060 nieuwe woningen tot stand kwamen, zelfs van 6,9 in 1947 tot 8,6 op 1 Januari 1952.

Van de premiereregeling, naar bekend bedoeld om binnen het kader van de loon- en prijzenpolitiek toch particuliere bouw mogelijk te maken, is ruimschoots gebruik gemaakt, doch ruwweg gesproken vooral ten plattelande. Dat met name de grootste steden achterbleven, kan niet alleen geweten worden aan een al of niet juist beleid van het betrokken gemeentebestuur, doch er waren ook objectieve factoren welke het gebruik van deze premiereregeling in sommige plaatsen belemmerden. Zo was bijv. onvoldoende rekening gehouden met uiteenlopende grond- en funderingskosten.

Om deze redenen heeft de Raad van de Volkshuisvesting zich dan ook tot de Regering gewend met het verzoek de premiereregeling te verbeteren. Men mag verwachten dat de Regering hiervoor een open oog zal hebben; het is te hopen dat men hier niet te zuinig zal zijn: het is altijd nog beter dat een en ander tot gevolg zou hebben, dat bouw van middenstandswoningen naar verhouding méér bevorderd zou worden, dan dat men met grote tekorten in het algemeen blijft kampen, zoals de besproken feiten uit de laatste jaren wel duidelijk gemaakt hebben. Desgewenst zou differentiatie naar gelang van het type aangebracht kunnen worden.

Men heeft wel eens betoogd, dat particulieren te veel middenstands- en te weinig arbeiderswoningen zouden bouwen en daarvoor verwezen naar het feit, dat bijv. in 1938 te Amsterdam, toen er een groot overschot van woningen was, toch aan de laagste categorie van woningwoningen nog statistische behoefte bestond. Dit argument gaat echter niet op, want het is geen kunst om een bepaalde categorie ver beneden de economische kostprijs te verhuren en op deze wijze daarvoor toch nog een behoefte te scheppen. Hoogstens kan men zeggen, dat de particuliere bouw zich eerst meer op bevrediging van de behoefte aan middenstandswoningen zal toeleggen en daarna op die van arbeiderswoningen. Maar aangezien een moderne arbeiderswoning comfortabeler is dan een oude middenstandswoning en bovendien een flinke arbeider tegenwoordig meer verdient dan vele zogenaamde middenstanders, is dit feit niet zo belangrijk meer.

Wij bevinden ons met de woningbouw op een tweeksprong.

Wij kunnen het bestaande bezit aan verwaarlozing blijven prijs geven door de bezitters het hun toekomstige ook verder te onthouden. En wij kunnen dit proces nog verhaasten door ongemotiveerde afroaming van een huurverhoging ten behoeve van oneconomische nieuwbouw.

Wij kunnen echter ook op de bedreigde punten beter

aanmoedigen de particuliere bouw, die vóór de oorlog de woningvoorziening voor 85 pCt verzorgde en toen zelfs een overproductie veroorzaakte, en toch de bestaande voorraad behoorlijk in stand houden, zonder onze toevlucht te moeten nemen tot een geruisloze onteigening zonder schadevergoeding van een grote groep nijvere spaarders.

Conclusies voor het te volgen beleid.

Ten slotte willen wij nog nagaan hoe de beide bovenbehandelde desiderata, wier urgentie geleidelijk meer algemene erkenning begint te vinden, ingepast zouden kunnen worden in een algemeen woning- en huurbeleid. Nu de noodzakelijke huurverhoging al te lang is uitgesteld, zal met een verdere verhoging van tenminste 25 pCt tot 145 pCt à 150 pCt van het peil van 1940 voor de oude voorraad moeten worden begonnen. Over de hierbij tevens te nemen compensatiemaatregelen voor de huurders zal de S.-E.R. zijn licht laten schijnen. Aangezien de huren ten plattelande lager waren, doch de lonen inmiddels meer zijn gestegen dan in de steden, zal enige differentiatie hierbij wellicht kunnen worden aangebracht. Wij willen overigens nog slechts opmerken, dat men uiteraard betere woningtoestanden kan verkrijgen naarmate men het percentage van het inkomen dat de huurders voor woongenot zullen besteden, hoger wil stellen.

Door deze tweede huurverhogingsetappe zal het verschil tussen huurprijzen van ongeveer gelijke oude en nieuwe woningen — thans een steen des aanstoots — in ieder geval verminderen. Toch zal men hier ook in de toekomst gerust een flink verschil kunnen handhaven.

Nieuwe woningen, van moderne gemakken voorzien en practischer ingericht, in nieuwe goedverzorgde woonwijken gelegen, zullen meer in trek blijven en dus ook bij een vrije markt hoger huur kunnen bedingen, gelijk men bijv. thans in Engeland duidelijk kan waarnemen, waar de huuregalisatie van oude en nieuwe woningen tot een sterke trek naar nieuwe woningen leidt. Wij zien de nabije toekomst dus zo, dat de oude zogenaamd minder gewilde woningen een betrekkelijk lage huur zullen kunnen handhaven, terwijl de nieuwe belangrijk hogere huren kunnen blijven bedingen. Het voordeel van deze situatie zal zijn, dat men straks, d.w.z. ook in de plaatsen waar de woningnood thans nog zo schrijnend is, binnen enkele jaren voor een hogere huur een moderne woning zal kunnen betrekken, zodat de gedwongen samenwoningen zullen kunnen verdwijnen. Niet de vrijwillige: men moet de mensen zoveel mogelijk vrij laten in de wijze waarop zij hun inkomen willen besteden. Ook in tijden van grote woningoverschotten bleven altijd talloze samenwoningen bestaan: in Rotterdam waren het er in de jaren van grote woningoverschotten altijd nog 6.000. Het zijn echter de *gedwongen* samenwoningen die de grootste wrevel opwekken; de benaauwenis dat er geen andere mogelijkheid bestaat, ook niet ten koste van de besteding van een iets groter percentage van het inkomen aan huur. Zodra maar het gedwongen karakter van de samenwoningen zijn scherpte gaat verliezen, kan men de woningnood psychologisch als overwonnen beschouwen.

Dat daarmede alle idealen niet bereikt zullen zijn, is natuurlijk een geheel andere zaak. Mocht over enkele jaren blijken dat onze welvaart zulks toelaat, dan kan men verder zien. Doch in ieder geval lijkt het op dit moment onverantwoord om het huurpeil van de bestaande woningen in eerste instantie verder op te voeren dan uit een oogpunt van instandhouding en vervanging van de voorraad, van rechtvaardigheid tegenover de eigenaren en van de terugslag van de te nemen maatregelen op de neiging om in onroerend goed te investeren in het algemeen, nodig is en waartoe men met een huurverhoging van het oude bezit tot 150 pCt van het peil van 1940 zonder afroaming voorlopig kan volstaan. Het heeft geen zin om met

³⁾ Zie Verslag Centrale Directie van de Wederopbouw 1951, blz. 27-36.

een gecamoufleerde huurbelasting nieuwbouw te financieren, welke op andere wijze sneller, billijker en economisch meer verantwoord ook tot stand kan worden gebracht.

Men realiseert zich terdege de enorme voordelen van een premieregeling, welke ook na de eerste wereldoorlog de woningnood hier te lande snel deed overwinnen.

Thans zijn de omstandigheden voor ons land veel moeilijker, doch in 1951 werd nog maar 27 pCt van het totaal aantal nieuwe woningen via de premieregeling tot stand gebracht. In 's-Gravenhage was het percentage slechts 19 en in Rotterdam zelfs maar 10. Men kan in deze regeling de hoogte van het premiebedrag gemakkelijk wijzigen naarmate in een plaats de woningnood groter is; men kan het gebruik daarvan dus remmen en bevorderen al naarmate de plaats waar men minder of meer wil helpen.

Er is meer vraag naar toepassing van de premieregeling dan er rijksmiddelen voor beschikbaar worden gesteld. Zou het niet verstandig zijn de in de maatschappij naar voren komende krachten meer naar de woningbouw te leiden, in plaats van een zo groot gedeelte rechtstreeks door de Overheid te laten financieren? Wij zijn er van overtuigd, dat zowel de woningvoorziening als de rijksfinancien daarbij wel zouden varen.

Wanneer de betalingsbalans van ons land in evenwicht kan worden gehouden en de gemeenten ook medewerken door de theoretische huurvaststelling niet te sober te maken, zulks met het oog op de credietverschaffing, dan zouden de scherpste kanten van de woningnood: de gedwongen samenwoningen op de hiervoor vermelde wijze in enkele jaren voor het gehele land tot het verleden kunnen behoren.

's-Gravenhage.

Mr J. WILKENS.

Kunnen omslagstelsel en vrijwillige fondsvorming naast elkaar bestaan?

De eerste stappen naar het omslagstelsel voor de oudedagsvoorziening zijn al gezet. De Noodwet-Drees geeft een minimum-uitkering aan ouden van dagen uit de lopende belastinginkomsten; vele ondernemingen geven hun vroeger gepensioneerden thans pensioentoeslagen ten laste van de exploitatierekening. En het ziet er naar uit dat een algemene volksverzekering, die de gebrekkige Noodwet-Drees hopelijk spoedig zal vervangen, ten dele op het omslagstelsel gebaseerd zal zijn.

De meest actuele vraag is inmiddels niet zozeer of men voor de ouderdomsvoorziening principieel een keus moet doen tussen fondsvorming en omslagstelsel — vooral nu in de praktijk het omslagstelsel reeds een bescheiden intrede heeft gemaakt —, doch veeleer onder welke omstandigheden het omslagstelsel voor de verplichte algemene volksverzekering en het kapitaaldeckingsstelsel voor de aanvullende particuliere voorzieningen naast elkaar kunnen leven. Met dit laatste worden voornamelijk bedoeld de levensverzekering en de ouderdomsvoorzieningen van het bedrijfsleven (bedrijfs- en ondernemingspensioenfondsen).

Een perfect omslagstelsel, zoals dat door sommigen wordt bepleit in de geest van de in Frankrijk bestaande regelingen en de in Zweden ontworpen plannen, houdt in beginsel het volgende in. Elke werker zal zich automatisch verzekerd achten van een ouderdomspensioen, dat op elk ogenblik evenredig zal zijn met het dan geldende loon of salaris van werkenden van dezelfde „inkomstklasse”. Daar nu de lonen en salarissen zich min of meer aan waardedaling van het geld aanpassen, zou dit medebrengen dat in de eerste plaats de *pensioentrekkers* bijna immuun worden gemaakt voor inflatie. Daardoor worden ook de *werkenden* beter beschermd tegen nadelige gevolgen van inflatie: hun pensioenverwachtingen worden niet langer door waardedaling van het geld uitgehold, en bovendien worden zij bevrijd van de last, door inflatie gedupeerde pensioentrekkers onder hun familieleden (ouders, weduwen en wezen) geldelijke steun te moeten verstrekken.

Terwijl onder het kapitaaldeckingsstelsel in de eerste plaats de gepensioneerden en in mindere mate ook de werkenden vrijwel allen ernstige nadelen ondervinden van inflatie, is dat bij het perfecte omslagstelsel niet langer het geval. Dan is rond 3/4 van de bevolking praktisch immuun gemaakt voor de *nadelige* gevolgen van inflatie. Daarentegen blijven voor de werkenden onder deze bevolkingsgroep sommige *voordelige* gevolgen van inflatie, zoals mischien een ruime werkgelegenheid, wel bestaan.

Nu is het onmiskenbaar, dat inflatie op de duur slechts kan worden tegengehouden zolang de meerderheid van

het volk bereid is zich daartegen schrap te zetten en zich de daarvoor noodzakelijke beperkingen te getroosten. Bij een perfect omslagstelsel heeft de meerderheid van het volk niet langer persoonlijk rechtstreeks belang bij het tegenhouden van inflatie, en men mag vrezen, dat daardoor de kans op voortdurende uitholling van de koopkracht van de gulden sterk zou toenemen.

Ten gevolge hiervan zou het kapitaaldeckingsstelsel voor levensverzekering en pensioenfondsen onhoudbaar worden.

Het kapitaaldeckingsstelsel zou bij voortgezette inflatie slechts uitvoerbaar zijn bij belegging in realia (huizen, aandelen), hetgeen echter in de praktijk ook weinig bescherming tegen inflatie blijkt te bieden. De ervaring der laatste decennia is nu eenmaal dat deze beleggingen door maatschappelijke veranderingen in een steeds ongunstiger positie geraken en als claims op toekomstig inkomen (vermogenstitels) geenszins uithollingsvrij zijn¹⁾. Men zou het kapitaaldeckingsstelsel ook kunnen handhaven, als belegging in index-obligaties mogelijk was²⁾. Dit laatste wil zeggen obligaties, waarvan de nominale waarde en de rente worden herzien bij stijging van indexcijfers, zodanig dat de reële koopkracht er van min of meer op peil wordt gehouden. In wezen wordt daarbij een vast percentage van het nationaal inkomen aan de beleggers verpand. Dat zou niet onrechtvaardig zijn. Maar praktisch lijkt deze gedachte weinig kans op verwezenlijking te hebben, omdat de verstarring van de reële schuldenlasten, voornamelijk van de Overheid, het nog moeilijker zou maken een eenmaal ingezette inflatie in bedwang te krijgen. Bij het gulden-is-gulden-stelsel helpt een inflatie het overheidsbudget te saneren doordat de reële schuldenlasten worden vermindert, maar bij index-obligaties komt de Overheid niet zo goedkoop van haar verplichtingen af.

Principieel is er uiteraard veel overeenkomst tussen een perfect omslagstelsel en een kapitaaldeckingsstelsel met index-obligaties. Vrijwel het gehele Nederlandse obligatiebezit dient voor ouderdomsverzorging, voor weduwen en wezen en sociale doeleinden. Bij beide stelsels wordt een door het prijspeil onbeïnvloed deel van het nationaal inkomen voor de verzorging der ouden van dagen bestemd. Practisch is er wel een groot verschil in de consequenties. Bij het stelsel van kapitaaldekking met index-obligaties zijn naast elkaar de verplichte en de vrijwillige ouderdomsvoorzieningen levensvatbaar. Bij het perfecte omslagstelsel

¹⁾ Zie: „De tegenwoordige positie van het aandeel in Nederland”, door Prof. Ch. Glasz, in „E.-S.B.” van 6 December 1950, blz. 972.

²⁾ Zie: „De waardevaste obligatie” door Tj. Greidanus, in „E.-S.B.” van 7 Maart 1951, blz. 180.

kan op de duur alleen de verplichte collectieve voorziening blijven bestaan; de vrijwillige particuliere voorzieningen, die slechts op kapitaaldeckingsbasis mogelijk zijn, worden onhoudbaar omdat het perfecte omslagstelsel als het ware vrij baan maakt voor inflatie. Naar de ervaring leert, plegen alle vermogenstitels, ook aandelen en onroerend goed, onder inflatie in reële waarde te dalen.

De conclusie is dus, dat bij een geperfectionneerd omslagstelsel de fondsvorming voor de vrijwillige ouderdomsvoorzieningen tot ondergang zou zijn gedoemd.

Bij het kapitaaldeckingsstelsel groeit zelfs de eenvoudigste arbeider, die zijn leven als bezitsloze arbeidskracht begint, door het premiebetalen tot een kleine kapitalist. Wanneer zijn arbeidskracht is uitgeput, wordt hij zelfs niets meer of minder dan een arbeidsloos kapitalistje. Dit stelsel is mooi, omdat het de scheiding tussen de „erfelijke” maatschappelijke klassen opheft; de groei van de pensioenfondsen is in wezen de groei van de bezitsspreiding. Dit stelsel is bovendien gezond, omdat het een onverbreekelijke band heeft tussen de ouderdomsvoorziening voor elk individu en de toekomstvoorziening voor het gehele volk. Maar het brengt nu eenmaal mede, dat iedereen in zijn laatste levensjaren geheel afhankelijk wordt van de lotgevallen van de vermogenstitels, waarin het gevormde kapitaal is belegd. Worden die beleggingen door een inflatie, of door een antikapitalistisch beleid van de Overheid, aanmerkelijk uitgehold, dan houden de kleinste kapitalistjes al spoedig te weinig over om in leven te blijven.

Het pur-sang-kapitaaldeckingsstelsel werkt dus wel erg hardvochtig voor de zwaksten, wanneer men ondanks algemene inspanning een belangrijke waardedaling van het geld of van de beleggingen niet heeft kunnen tegenhouden, zoals in de laatste jaren het geval is geweest. Dan ontkomt men uit menselijke overwegingen er niet aan althans aan de kleinste kapitalisten enige tegemoetkoming te geven voor de schade die hun door de gang van zaken is toegebracht.

Nu komt het ons voor, dat men het kapitaaldeckingsstelsel in beginsel moet handhaven, met een kleine correctie om de kleinste kapitalistjes bij inflatie wat tegemoet te komen. Dit is mogelijk als men een omslagstelsel invoert (met de nodige modificatie i.v.m. de te verwachten veroudering van de bevolking) voor het „halve bestaansminimum”. Als men bijv. zou aannemen dat voor eenvoudige arbeiders per echtpaar een ouderdomspensioen van f 30

per week redelijk is, zou men de onderste helft daarvan op omslagstelsel kunnen baseren. Dat wil zeggen, dat men die „onderste” f 15 o.i. wel bij de wet formeel op dat bedrag zou moeten fixeren, doch met de bedoeling deze f 15 bij verandering van het loonpeil bij de wet te herzien. Dat is slechts te „financieren” door middel van een omslag. Voor een vaste koppeling van dit onderste deel der pensioenregelingen aan het loonpeil gevoelen wij weinig, om de eenvoudige reden, dat wij dergelijke onbegrensde ongedekte toezeggingen voor de toekomst niet mogen doen; dat zou illusies wekken. Het is veel gezonder, wanneer wij geen toezeggingen van automatische aanpassing doen, doch wel streven naar een zo goed mogelijke aanpassing van de pensioenen aan het welvaartspeil als de wisselende omstandigheden (bevolkingsopbouw, publieke moraal) toelaten.

Het overblijvende deel van de ouderdomsvoorziening, dus voor de eenvoudige arbeiders zeg de „bovenste” f 15 per week, en voor de anderen meer, zou naar onze mening op kapitaaldekking gebaseerd moeten blijven, en dus op een onveranderlijk guldenbedrag moeten zijn gesteld.

Dit zorgvuldig opgebouwd compromis verenigt in zich de goede eigenschappen van de Noodwet-Drees en de voortzetting van de Invaliditeitswet, de bedrijfs- en ondernemingspensioenfondsen en de levensverzekering.

Het is niet zo revolutionnair, dat het voor de toekomst in beginsel de gulden als waardestandaard voor de grote massa uitschakelt en dat het de vrijwillige fondsvorming voor het individu zinloos maakt. Zulks in tegenstelling met de door velen onopgemerkte zeer ingrijpende consequenties welke een pensioenregeling volgens een geperfectionneerd omslagstelsel voor de maatschappelijke ontwikkelingen zou hebben. Wel geeft het door ons in ruwe lijnen geschetste compromis een redelijke zekerheid, dat iedereen althans een gedeeltelijke bescherming tegen inflatie heeft, terwijl het toch voor elkeen, die een onbezorgde oude dag wil hebben, van groot belang blijft mede te werken aan het vormen van besparingen en het op waarde houden van besparingen.

Elke verdere uitbreiding van het omslagstelsel ten koste van het kapitaaldeckingsstelsel houdt o.i. echter het grote gevaar in dat daardoor een te groot deel der bevolking feitelijk ten koste van de rest wordt geïmmuniseerd tegen inflatie, met fatale gevolgen voor de particuliere fondsvorming, en daardoor voor de kapitaalvorming en onze toekomstige werkgelegenheid en levensstandaard.

Overveen.

Dr F. W. C. BLOM.

Nieuwe invoerbepalingen in Indonesië

Men schrijft ons:

Reeds direct na haar eerste optreden in Mei jl. gaf de huidige Indonesische Regering te kennen, dat zij ter sanering van de veelszins onbevredigend geachte financiële situatie des lands geen heil zag in hernieuwde toepassing van ingrijpende „operatieve” maatregelen in de geldsfeer, maar dat zij die sanering veel meer zag als een zaak van stimulering der economische activiteit in het algemeen en van opvoering der productie in het bijzonder. Zij heeft tot dusverre aan dit standpunt vastgehouden, ook ondanks de in de laatste tijd telkens weer met een zekere hardnekkigheid opgedoken geruchten nopens een voorgenomen verdere formele devaluatie van de rupiah en/of een nieuwe gedwongen lening of dergelijke.

Wel heeft de Regering in de afgelopen maand enkele ingrijpende wijzigingen afgekondigd op het gebied van de geldende invoerbepalingen. Daar was, zoals in grote trekken reeds bekend moge worden verondersteld, eerst de maatregel van 12 Augustus, waarbij werd overgegaan tot een verdere verfijning van het sedert 4 Februari jl. geldende

zgn. inducement-systeem¹⁾: de als luxe aangemerkte goederen, voor een deel waarvan reeds een feitelijke koers gold van 1 : 5,1, werden thans onderscheiden in B, C en D goederen. Voor de beide eerste categorieën werd de „luxe-premie” verhoogd van 70 pCt tot resp. 100 pCt en 200 pCt (de feitelijke importkoers derhalve tot resp. 1 : 6 en 1 : 9); voor de goederen, geplaatst op de D-lijst, worden voortaan geen deviezen meer beschikbaar gesteld.

Deze maatregel werd op 28 Augustus gevolgd door een wijziging van de geldende procedure voor de verkrijging van invoer/deviezenvergunningen. Het is de moeite waard, deze tweede maatregel, zeer zeker de ingrijpendste van beide, die overigens zou kunnen worden gezien als het logische complement van de eerste, hier wat nader in beschouwing te nemen.

De nieuwe procedure komt op het volgende neer.

De importeur, die een bepaald artikel wil invoeren, moet allereerst — als voorheen — een aanvraag ter ver-

¹⁾ Men vgl. het artikel van Dr J. H. Spiegelenberg, „De recente wijziging van het Indonesische deviezenregiem”, in „E.-S.B.” no 1816 van 12 Maart jl.

krijging van een invoer/deviezenvergunning indienien bij het Centraal Kantoor voor de Invoer (C.K.I.). Kreeg deze importeur vervolgens tot dusverre, wanneer zijn aanvraag qua levertijd, prijs, land van herkomst e.d. voor inwilliging in aanmerking kwam, onmiddellijk de gewenste vergunning, waarmede hij dan naar zijn bank kon gaan om een valutacontract af te sluiten resp. een importcrediet te doen openen, krachtens de thans ingevoerde regeling krijgt hij in eerste instantie slechts een voorlopige vergunning, een zgn. „slip”. Voordat op grond hiervan t.z.t. de definitieve vergunning wordt verleend, dient de importeur 40 pCt van de cific-waarde, omgerekend in rupiahs, van de beoogde import bij een bank, ten gunste van het Deviezenfonds te storten. Eerst op vertoon (binnen 14 dagen na afgifte van de slip) van het desbetreffende stortingsbewijs zal het C.K.I. de eigenlijke invoer/deviezenvergunning verstreken, aan de hand waarvan hij dan weer, als voorheen, een valutacontract kan afsluiten en een importcrediet doen openen.

Betreft het een artikel, dat sedert 12 Augustus *u* de groep B of C valt, waarvoor dus een „luxe-premie” van resp. 100 pCt en 200 pCt (berekend over de cific-waarde) verschuldigd is, dan moet de importeur gelijktijdig met hogerbedoelde 40 pCt ook het volledige bedrag van deze premie storten.

De nog lopende deviezenvergunningen, waarvoor vóór 29 Augustus reeds een valutacontract was afgesloten, zullen nog op de oude basis (dus zonder de zoëven bedoelde vooruitstortingen) worden afgewikkeld. Voor zover voor die vergunningen nog geen valutacontract was afgesloten, verloren zij hun geldigheid, met dien verstande dat importeurs in dit geval tot uiterlijk ultimo September een nieuwe vergunning kunnen verkrijgen mits zij kunnen aantonen, dat zij inmiddels de thans vereiste vooruitbetalingen hebben verricht ²⁾.

De onderhavige bekendmaking van het Ministerie van Economische Zaken behelstde nog de mededeling, dat een speciale regeling (d.w.z. bepaalde faciliteiten) in overweging is (zijn) voor Indonesische importeurs, die via de Bank Negara Indonesia een valutacontract afsluiten. Overleg hierover is nog gaande tussen de Ministeries van Economische Zaken en Financiën en de Bank Negara.

Alvorens de onderwerpelijke regeling aan een kritische beschouwing te onderwerpen zij nog in het kort melding gemaakt van hetgeen in de sub 2 bedoelde bekendmaking werd aangevoerd ter motivering en rechtvaardiging van deze regeling. Drie argumenten werden daarbij naar voren gebracht, t.w.:

a. men wil de „zwevende koopkracht” ³⁾, die in de grote bevolkingscentra aanwezig is, „aftromen” en aldus een einde maken aan speculatieve besteding van dit „hot money”;

b. men wil een beter inzicht hebben in de werkelijk te verwachten importen. Dit inzicht ontbrak tot dusverre in belangrijke mate, omdat de afgegeven deviezenvergunningen veelal een aanzienlijke hoeveelheid „lucht” bleken te bevatten in die zin, dat een gedeelte dier vergunningen nimmer werd gerealiseerd, zonder dat importeurs over het algemeen de moeite namen te voldoen aan hun verplichting om de niet benutte vergunningen bij het C.K.I. weer in te leveren; naar uit terzake goed geïnformeerde bron werd vernomen, zou de niet-benutting inderdaad gemiddeld 20 à 25 pCt der totale afgifte hebben belopen, voor bepaalde artikelen zelfs tot 40 pCt. Deze mogelijkheid is ook onder

het nieuwe systeem nog aanwezig, juist nu werd bepaald, dat men een vergunning, die men om een of andere reden niet kan of wenst te benutten, als voorheen bij het C.K.I. kan inleveren, waarna men de vooruitgestorte bedragen bij zijn bank kan terugontvangen; verwacht wordt echter kennelijk, dat dit euvel zich voortaan in veel mindere mate zal voordoen, en waarschijnlijk terecht, nu immers importeurs een belangrijk bedrag aan liquide middelen zullen hebben vast te leggen reeds om in het bezit van een deviezenvergunning te kunnen komen;

c. de verplichte vooruitbetaling zal, zo meent men, de handel er toe brengen om zijn voorraden sneller te doen rouleren (hetgeen — aldus wordt kennelijk gesuggereerd — een nuttig tegenwicht zou kunnen vormen tegen bestaande inflatoire tendenties).

Een vierde aspect bleef in de officiële toelichting onbesproken, hoewel het noemen daarvan toch geheel in de lijn der regeringspolitiek had gelegen, t.w. het feit dat de onderhavige regeling een deviezenbesparend karakter draagt: meer nog en veel directer vooral dan de maatregel van 12 Augustus zal deze tweede maatregel er naar alle waarschijnlijkheid toe leiden, dat de invoer van luxe goederen zal teruglopen, omdat juist voor die goederen de vooruit te betalen en dus voor geruime tijd vast te leggen bedragen een wel zeer grote omvang zouden aannemen. (Voor elke Nf 100 cific-waarde bedraagt de vereiste vooruitbetaling immers voor een A-artikel Rp 120 of 40 pCt van het rupiah-equivalent, voor een B-artikel Rp 420 of 70 pCt en voor een C-artikel zelfs Rp 720 of 80 pCt).

Zoals uit sub 3 bleek, noemde de Regering in haar toelichting feitelijk alleen enkele gezichtspunten voor een beoordeling van de betekenis der onderhavige regeling voor het binnenlands monetair evenwicht; dat de regeling daarnaast (ook zonder directe deviezencontingentering van overheidswege) een verstrekkende betekenis kan hebben voor het momenteel ernstig verstoorde betalingsbalansen evenwicht werd sub 4 reeds aangestipt.

De maatregel van 12 Augustus droeg op zichzelf eigenlijk alleen een negatief (om niet te zeggen zelfs destructief) karakter: duurder maken van bepaalde importgoederen met als zekere consequentie versterking van de inflatoire tendenties en slechts als mogelijk gevolg enige besparing op de deviezenuitgaven, nl. voor zover de prijsstijging prohibitief zou gaan werken op de afzetmogelijkheid (de in verband met deze maatregel veronderstelde verdere mogelijkheid, dat men daarnaast aan de beschikbaarstelling van deviezen met name voor B en C goederen voortaan ook kwantitatieve restricties zal gaan aanleggen, vormt een chapitre op zichzelf en is in ieder geval inhaerent nòch aan de maatregel van 12 Augustus nòch aan die van 28 Augustus, hoewel eerstbedoelde op zichzelf veel eerder daartoe zou nopen).

Het is daarom wellicht juist om de jongste maatregel te zien als het logische complement van de eerder bedoelde. In ieder geval is het n.h.v. zo, dat eerst hiermede het „inducement”-systeem óók een positieve (constructieve) betekenis heeft gekregen: het lijkt wel zeker, dat de zeer ernstige aanslag, die hiermede wordt gepleegd op de liquiditeit van importeurs, hen enerzijds zal nopen tot een geforceerde verkoop van voorraden en anderzijds, ook desondanks, tot een beperking van hun nieuwe orders, met name voor B en C artikelen. Wordt door het eerste — in combinatie met vóórstorting der aldus ontvangen gelden bij een bank — inderdaad een waarschijnlijk niet geringe geldcontractie teweeg gebracht, c.q. — om in de termen van de Regering te spreken — een zekere hoeveelheid „zwevende koopkracht” gebonden (al is het nog de vraag, of dit op de juiste plaats het geval zal zijn en of niet juist het van overheidswege met kennelijk weinig waardering gesignaleerde „hot money” hierin een

²⁾ Krachtens een recente beslissing van het C.K.I. geldt daarbij — evenals voor alle geheel nieuwe aanvragen — voor B en C goederen als verdere voorwaarde, dat de aanvrager een opgave indient van zijn stockpositie (incl. zeilende partijen) van het betreffende artikel per 12 Augustus j.l.

³⁾ Het gebruik van de term „zwevende koopkracht” in dit verband is theoretisch niet onbedenklijk. De bedoeling is echter wel duidelijk: men wil komen tot een inkrimping van de te groot geachte geldcirculatie, zonder over te gaan tot onteigening of zelfs maar een gedwongen lening als in Maart 1950.

nieuwe speculatieve aanwending zal vinden), het tweede betekent uiteraard een deviezenbesparing en wel met name in de zgn. luxe-sector.

Er zijn intussen nog verschillende onzekere, niet bij voorbaat te overziene factoren, die op het uiteindelijke effect van veel invloed kunnen zijn.

Allereerst de vraag, welke consequenties de Overheid zal verbinden aan het feit, dat zij thans op korte termijn zeer grote bedragen bij wijze van vooruitbetaling (voor deviezen en inducementsbewijzen) zal ontvangen. Zal zij desondanks voortgaan met in haar uitgavenpolitiek de grootst mogelijke zuinigheid te betrachten? Zal zij daarin aanleiding vinden om over te gaan tot een verlichting van de druk op het bedrijfsleven, bijv. door verlaging of afschaffing van (extra-) uitvoerrechten of zelfs door toekenning van exportpremies in bepaalde gevallen?⁴⁾

Ook de Overheid toch zal zich moeten realiseren, dat het betalingsbalansprobleem niet op te lossen is door maatregelen alléén aan de uitgavenkant, maar dat het van minstens zoveel belang is om de export van dit land — vrijwel de enige deviezenverdiener — nieuw leven in te blazen, waartoe direct financiële stimulanzen een belangrijke bijdrage kunnen vormen (hoewel dit uiteraard ook weer niet het enig nodige of uiteindelijk afdoende is, maar daarnaast evenzeer zaken als rechtszekerheid, arbeidsvrede, redelijke arbeidsprestaties, beteugeling van looneisen, e.d.m.).

Dan de vraag, in hoeverre importeurs een zeker soulaas zullen kunnen vinden voor hun in eerste instantie ongetwijfeld ernstig toenemende liquiditeitsmoeilijkheden (met alsdan als mogelijk gevolg een kleinere noodzaak tot geforceerde liquidatie van voorraden en tot beperking van hun nieuwe zaken). Zullen de banken bereid blijken om bij de opening van het importcrediet harerzijds genoeg te nemen met een geringere margestorting, vermits het feit, dat importeur bereid en in staat blijkt te zijn tot een aanzienlijke vooruitbetaling t.b.v. het Deviezenfonds, reeds een behoorlijke garantie inhoudt, dat hij ook zijn verdere verplichtingen t.z.t. zal nakomen? Zullen de banken wellicht haar betere relaties ook rechtstreeks kunnen en willen helpen met grotere crediethulp? (Wat dat „kunnen” betreft is niet alleen de eigen liquiditeit van de banken van belang; een gerucht wil namelijk, dat het de banken zou worden verboden om terzake van de onderhavige vooruitbetalingen aan importeurs crediet te geven, dus deze te kunnen behoeve voor te financieren; zou een dergelijke bepaling inderdaad worden uitgevaardigd — hetgeen gezien het streven naar geldcontractie zeker niet uitgesloten is te achten — dan beperkt het mogelijke soulaas zijdens de banken zich tot indirecte hulp in de vorm van mitigering van de eis tot storting op garantierekening, welke mogelijkheid als totaliteit niet veel ruimte lijkt te bieden. Het lijkt daarom, hoe dan ook, wel waarschijnlijk, dat met name de kleinere Westerse importeurs een zeer zware tijd tegemoet gaan; mogelijk zullen verschillenden van hen het bijltje erbij neer moeten leggen).

Importeurs zelf zouden intussen, althans volgens Aneta, zelf verwachten nog langs een andere weg enige verlichting voor hun liquiditeitsmoeilijkheden te zullen vinden, nl. door meerdere toepassing van het systeem der zgn. indent-orders, waarbij dan de afnemer/opdrachtgever ipso facto zou bijdragen in de door importeur te verrichten vooruitbetalingen. (Volgens eigen informaties zouden

de mogelijkheden op dit punt echter wel zeer beperkt, zo niet nihil, zijn).

Een verdere vraag is, hoe ver de Oveheid zal gaan met de — via de Bank Negara — aan Indonesische importeurs (met name de vele „newcomers” onder hen) te verlenen faciliteiten. Er is sprake van, dat zij in plaats van 40 pCt slechts 15 pCt van het rupiah-equivalent van de cific-invoerwaarde vooruit zullen hebben te fourneren. Nóg meer garen zouden zij uiteraard spinnen bij een (geenszins ondenkbare) algehele dispensatie, met name dan wat betreft de vooruitbetaling der inducementsbewijzen. Hoe de regeling in feite zal worden is op dit moment echter nog niet bekend.

Wél is het bij voorbaat duidelijk, dat elke tegemoetkoming op het stuk van deze op zichzelf zeer ingrijpende maatregelen tegelijk impliceert een ondermijning van de positie der Westerse importeurs en met name in eerste instantie dan weer van de kleineren onder hen, ook al kweekt men uiteraard door enkel financiële tegemoetkomingen nog geen kundige nationale importeursstand. De Overheid heeft echter reeds bij eerdere gelegenheden duidelijk blijk gegeven, dat zij bereid is om ter wille van het principe van vrijheid en onafhankelijkheid (van buitenlandse belangen) concessies te doen op het punt van het zo goed mogelijk functioneren der staatshuishouding.

In het kader van maatregelen als de onderhavige is er volop gelegenheid om het streven naar bevoordeling van de nationale importeursstand ten koste van de niet-Indonesische (vnl. Westerse) verder te verwezenlijken, a fortiori nog indien uitvoering zou worden gegeven aan het voornemen, dat zou bestaan, om de deviezenafgifte met name in de B- en C-sector ook kwantitatief te beperken.

Kan bij een ruime beschikbaarheid van deviezen voor de import nog een royale plaats worden gelaten aan de vanouds gevestigde niet-nationale importeurs en kan in een dergelijke situatie aan de nationale importeursstand de gelegenheid worden geboden om het handelsvak geleidelijk aan — maar goed — te leren, op het moment, dat de import wegens deviezenschaarste moet worden beperkt, gaat de principieel bestaande controverse tussen nationale en niet-nationale belangen in alle scherpste op de voorgrond treden, met als consequentie een toenemende aandrang van de zijde van de nationale importeursstand om in ieder geval zijn aandeel veilig te stellen, hetgeen de Overheid weer zal (ver)leiden tot het treffen van daarop gerichte discriminerende maatregelen als extra licentieverlening aan c.q. monopolisering van de import in handen van Indonesische importeurs (door het bekende bentengsysteem, met als uiterste vorm de monopolisering in engere zin als waartoe recentelijk reeds werd besloten wat betreft de invoer van kruidnagelen en van batikdoek). Vooral ook de overheidsorder is in dit verband een wel bijzonder gemakkelijk hanteerbaar middel (zoals de praktijk reeds heeft uitgewezen, waar bij importen t.b.v. de Overheid meer en meer Indonesiërs op de een of andere wijze worden bevoordeeld). Tenslotte biedt zoals gezegd de thans afgekondigde gewijzigde procedure t.a.v. de afgifte van deviezenvergunningen ruime mogelijkheden tot verdere discriminatie.

Dit is dan ook een aspect van de onderwerpelijke maatregelen, dat zeer bepaald de aandacht verdient niet alleen van de direct belanghebbenden — i.c. de Westerse (Nederlandse) importeur h.t.l. en de Nederlandse exporteur (die beiden waarschijnlijk in toenemende mate genoopt zullen zijn, de bakens te verzetten willen zij hun mogelijkheden om in en met dit land zaken te doen niet op korte termijn drastisch zien verminderen) —, maar ook van al degenen, die belangstelling hebben voor de ontwikkeling en het perspectief van Nederlands positie overzee.

Djakarta, 4 September 1952.

⁴⁾ Het lijkt niet erg waarschijnlijk, dat de Overheid er mede aanleiding in zal vinden om haar recente beslissing, de koersbijslagen op delegaties en spaarremises van buitenlandse particuliere werknemers te belasten, te herroepen, dan wel om de eveneens per 1 Januari jl. aanzienlijk verhoogde vennootschapsbelasting wederom voelbaar te verlagen.

Het vraagstuk van het toerwagenbedrijf in Nederland

I

Par. 1. Inleiding.

Degenen die te maken hebben met het toerwagenbedrijf in ons land zijn het er vrijwel algemeen over eens, dat zich in deze bedrijfstak ernstige moeilijkheden voordoen. Er zijn te veel toerwagens, althans toerwagenvergunningen, in verhouding tot de vraag naar toerwagenritten en ongeregeld vervoer; er heerst dientengevolge een felle, soms ook oneerlijke concurrentie, en vele bedrijven renderen slecht of lijden verlies. Men spreekt algemeen over de noodzaak van een „sanering” in deze tak van bedrijf.

Zo zeer als men het hierover eens is, zo zeer is men het oneens over de oorzaken dezer moeilijkheden. Dit blijkt ten duidelijkste wanneer men er kennis van neemt, welke oplossingen worden voorgesteld om uit de moeilijkheden te geraken. De meningen hierover lopen dermate uiteen, dat slechts een verschil van inzicht omtrent de diepere oorzaken van het toerwagenvraagstuk er een verklaring voor kan zijn.

Er heerst, naar ons oordeel, echter niet alleen verschil van mening over deze oorzaken, doch ook veel misverstand. Meer in het bijzonder kan worden vastgesteld, dat door velen de *economische* ondergrond van het vraagstuk wordt miskend en dat in plaats daarvan politieke overwegingen op de voorgrond worden geplaatst. Men komt daardoor tot uitspraken en voorstellen, die de oplossing van het vraagstuk geen stap naderbij brengen, zelfs bepaaldelijk vertragen.

Het is de bedoeling van deze beschouwingen de aandacht te richten op deze economische kern van het toerwagenvraagstuk. Op grond daarvan zal het mogelijk zijn de doelmatigheid van de belangrijkste voorstellen tot oplossing van het vraagstuk te beoordelen. Daaruit zal niet alleen blijken welke misvattingen op dit gebied heersen, doch tevens in welke richting de oplossing van het toerwagenvraagstuk moet worden gezocht.

De statistische cijfers, waarvan in dit artikel gebruik zal worden gemaakt, zijn aan tweeërlei bron ontleend. In de eerste plaats aan de Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer van het Centraal Bureau voor de Statistiek te Den Haag (C.B.S.). In de tweede plaats aan een rapport van de Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen te Den Haag (N.V.T.O.), getiteld „Enige beschouwingen inzake het verlenen van bedrijfsvergunningen voor toerwagenritten en ongeregeld vervoer”, bij de samenstelling waarvan de schrijvers van dit artikel nauw betrokken zijn geweest. Dit rapport, dat van 27 Maart 1951 dateert, was aanvankelijk nog slechts in beperkte kring — in stencilvorm — verspreid, doch het is onlangs in druk verschenen. Dit N.V.T.O.-rapport is daarom zo belangrijk, omdat er de cijfers in verwerkt zijn van een omvangrijke enquête, welke de N.V.T.O. onder haar leden-autobusbedrijven heeft gehouden. Deze cijfers geven een belangrijk inzicht in de structuur van het toerwagenbedrijf, vooral in dat deel, dat in combinatie met het lijndienstbedrijf plaatsvindt. Aan dit inzicht heeft het tot nu toe steeds ontbroken.

Omdat de genoemde enquête betrekking heeft op het jaar 1949, worden ook de C.B.S.-cijfers over dat jaar gebruikt. Bezwaarlijk is dit niet, omdat de cijfers van 1949 in het geheel niet zijn verouderd, tenzij in deze zin dat de verhouding tussen kosten en opbrengsten sindsdien nog slechter is geworden. Het aantal toerwagens is zeker niet afgenomen.

Par. 2. De structuur van het toerwagenbedrijf: tweeërlei soort bedrijven.

Zoals men weet mag men in ons land, ingevolge de Wet Autovervoer Personen van 24 Juni 1939, slechts personen met een autobus vervoeren, indien men daartoe een vergunning bezit (W.A.P., art. 4). Drie soorten vergunningen moeten daarbij worden onderscheiden, t.w.:

- a. voor de uitoefening van een autobusdienst;
- b. voor de uitvoering van groepsvervoer;
- c. voor de uitvoering van toerwagenritten en ongeregeld vervoer.

Onder het toerwagenbedrijf verstaan wij nu de gezamenlijke houders van de onder c. genoemde vergunningen. Al naar gelang van de combinatie met de onder a. genoemde vergunningen, welke — naar de omvang van het betrokken vervoer gemeten — verreweg het belangrijkste zijn, moeten verder worden onderscheiden:

- A. houders van vergunningen voor toerwagenritten en ongeregeld vervoer, die tevens lijndiensten exploiteren. Deze zullen worden aangeduid als *gemengde bedrijven*;
- B. houders van vergunningen voor toerwagenritten en ongeregeld vervoer, die dit niet doen. Wij noemen deze de *toerwagenondernemingen (-bedrijven)*.

Deze beide groepen van vergunninghouders kunnen tevens groepsvervoer (zie b.) verrichten. Op de betekenis van het groepsvervoer, in het bijzonder voor de toerwagenondernemingen (zie B.), komen wij in de volgende paragrafen nog nader terug. Daarbij zal blijken, dat wij de betekenis van de combinatie van toerwagenbedrijf met groepsvervoer niet hoog aanslaan. In deze paragraaf blijft het groepsvervoer verder buiten beschouwing.

Daf de toerwagenondernemingen geen lijndiensten exploiteren wil niet zeggen, dat zij zich uitsluitend met toerwagenritten en ongeregeld vervoer bezig houden. Bij een aantal ondernemingen is dit inderdaad het geval, doch andere verrichten, zoals reeds werd opgemerkt, tevens groepsvervoer, terwijl men verder allerlei combinaties aantreft met andere soorten bedrijf — taxibedrijf, goederenvervoer, garagebedrijf, café, smederij, enz. — niet zelden in dier voege, dat de toerwagenexploitatie volkomen als nevenbedrijf moet worden beschouwd.

Enkele cijfers mogen worden gegeven om de omvang van de beide onder A. en B. genoemde groepen aan te duiden. In 1949 waren er 563 houders van een vergunning voor het uitvoeren van toerwagenritten en ongeregeld vervoer. Het huidige aantal zal daar niet noemenswaard van afwijken. Aangenomen mag worden — officiële cijfers zijn hierover niet bekend — dat rond 110 van deze, dus ca 1/5 deel, in handen zijn van bedrijven die tevens een of meer lijndiensten exploiteren.

Het aantal bedrijven is echter slechts een gebrekkige maatstaf voor de omvang der groepen A. en B., omdat met de grootte van de bedrijven geen rekening is gehouden. Een veel betere maatstaf is het aantal „toerkilometers”, dat de resp. groepen vergunninghouders hebben gereden. Uit de door het C.B.S. gepubliceerde cijfers is deze verdeling niet af te leiden. De in par. 1 genoemde enquête heeft echter hierin een inzicht verschaft. Deze enquête omvatte weliswaar slechts rond de helft van de lijndienstondernemingen, gemeten in aantallen ondernemingen, doch deze helft reed in 1949 83 pCt van het totale aantal in dat jaar in Nederland gereden lijndienstkilometers — namelijk

162,09 van de 195,69 miljoen — zodat gezegd mag worden dat het overgrote deel van het lijndienstbedrijf werd bestreken. Dit deel had een productie in de groep toerwagenritten en ongeregeld vervoer van 7,84 miljoen buskilometers, ofwel 29 pCt van de 27,13 miljoen, die het C.B.S. voor dat jaar voor het gehele land opgaf. Gezegd mag worden, dat de hierboven onder A. genoemde „gemengde bedrijven” ca 1/3 deel van het toerwagenbedrijf omvatten.

Het verschil met de eerder genoemde verhouding in aantallen vergunninghouders van 1 : 5' moet uiteraard worden toegeschreven aan het feit, dat in de categorie B. meer kleine ondernemers voorkomen dan in A.

In het algemeen kan gezegd worden, dat het toerwagenbedrijf overwegend klein (tot micro) bedrijf is, doch dit geldt voor de groep A. in veel mindere mate. Omdat dit voor het toerwagenvraagstuk van groot belang is, mogen hierover nog enkele cijfers worden verstrekt.

TABEL 1.

bedrijfs grootte (het aantal wagens waarvoor vergunning voor t.- en o.-vervoer was verleend)	aantal vergunninghouders	waarvan tevens lijndienst
1	164	
2	143	40
3	80	
4-10	142	
11-20	25	70
> 20 (max. 51)	9	
	563	

In de strijd, welke onder de druk der moeilijkheden in het toerwagenbedrijf is ontstaan, zijn de hierboven onder A. en B. aangeduide groepen, dus de gemengde bedrijven en de toerwagenbedrijven, steeds scherper tegenover elkaar komen te staan. Het is in het bijzonder in deze strijd, dat het in de inleiding genoemde verschijnsel zich voordoet, dat politieke en onzakelijke argumenten de economische gaan overheersen.

In de kringen van de toerwagenbedrijven, bedrijven dus die geen lijndiensten exploiteren, wordt gaarne herinnerd aan de tijd van de „wilde bussen” (de jaren 1938 en 1939). Men redeneert dan: in die jaren werd het terrein van het lijndienstvervoer afgebakend en gevrijwaard tegen concurrentie van andere busondernemers. Thans zou het omgekeerde moeten geschieden: aan lijndienstbedrijven dient het „toeren” verboden te worden. Het toeristische en ongeregelde vervoer behoort te uitsluitend tot het terrein van de toerwagenondernemers. Wanneer deze maar niet langer de concurrentie van de lijndienstondernemingen zouden ondervinden, zouden zij tot betere bezetting en daardoor uit de moeilijkheden geraken.

Men stelt daarbij de tegenstelling tussen lijndienstondernemingen en toerwagenondernemingen gaarne voor als een strijd van de „kleine zelfstandige toerwagenondernemers” tegen de „steeds meer opdringende grote streekvervoersondernemingen” met hun beschermde positie in het geregelde vervoer. Deze laatste zijn dan — dit „argument” mag hier niet onvermeld blijven — dikwijls delen van het concern der N.V. Ned. Spoorwegen, andere geheel of gedeeltelijk overheidsbedrijf. En dergelijke ondernemingen hebben een sterke financiële positie, zo luidt de redenering, waartegenover de kleine middenstanders beschermd moeten worden.

Wij mogen er ons niet toe laten verleiden deze „argumenten” te gaan weerleggen, hoe afdoende dit ook zou kunnen geschieden. Wij stellen ons tot doel een *economische* analyse van het vraagstuk te geven. Daarmede trekken wij dan tevens het politieke vraagstuk in het vlak, waar het tenslotte beoordeeld moet worden: middenstandspolitiek is alleen gezond, wanneer zij economisch gefundeerd is.

In het vervolg van deze beschouwingen zal nader worden nagegaan, welke betekenis moet worden toegekend aan

een streven om het toer- en ongeregeld vervoer, dat de lijndienstondernemingen verrichten, aan hen te ontnemen en over te dragen aan de toerwagenbedrijven. Daarbij zal blijken dat, al schijnt de analogie met de wilde-bus-tijd bij oppervlakkige beschouwing redelijk, deze „oplossing” niet alleen onredelijk is, maar vooral economisch onjuist, omdat het gestelde doel, een gezond toerwagenbedrijf, daarmede niet te bereiken is.

Te dien einde is het echter nodig eerst de structuur van het toerwagenbedrijf nog wat nader te bezien en aandacht te wijden aan het seizoenskarakter, dat deze bedrijfstak in zulk een sterke mate vertoont en dat, zoals zal blijken, de sleutel vormt voor de analyse en voor de oplossing van het vraagstuk.

Par. 3. De structuur van het toerwagenbedrijf: het seizoenskarakter.

Toerwagenritten en ongeregeld vervoer — deze categorieën moeten steeds tezamen worden gezien, omdat zij op dezelfde bedrijfsvergingingen worden verricht en afzonderlijke cijfers niet te verkrijgen zijn — vertonen in hun verdeling over het jaar een uitgesproken seizoenskarakter, zoals duidelijk blijkt indien men de maandcijfers van de gereden buskilometers, die het C.B.S. regelmatig publiceert, naast elkaar stelt. Wij geven hieronder de cijfers van het jaar 1949 om de in het slot van de inleiding genoemde reden; de jaren daarna vertonen echter precies hetzelfde beeld.

In deze tabel 2 zijn de maandtotalen van de gereden buskilometers in miljoenen (met 2 decimalen) afgerond. In kolom 3 zijn de gereden kilometers in indexcijfers uitgedrukt (jaartotaal : 12 = 100).

TABEL 2.

1 maand	2 buskm	3 index	1 maand	2 buskm	3 index
Januari	0,57	25	Juli	6,71	297
Februari	0,52	23	Augustus	5,51	244
Maart	0,68	30	September	2,35	104
April	1,68	74	October	0,97	43
Mei	2,15	95	November	0,75	33
Juni	4,75	210	December	0,49	22
Jaartotaal				27,13	1200

Geven deze cijfers reeds een duidelijk beeld van het seizoenskarakter — men stelle bijvoorbeeld de hoogste index van 297 tegenover de laagste van 22 — nog duidelijker blijkt het uit de volgende opstelling.

TABEL 3.

periode	prestatie in pCt van het jaartotaal
Juli (1 maand)	25
Juli en Augustus (2 maanden)	45
Juni t/m Augustus (3 maanden)	63
Mei t/m Sept. (5 maanden)	80

Geheel anders is het beeld voor het lijndienstvervoer en het groepsvervoer, zoals blijkt uit het volgende overzicht.

TABEL 4.

maand	lijndienstvervoer				groepsvervoer	
	buskilometers			index	buskm	index
	inter-loc.	loc.	totaal			
Januari	13,62	2,69	16,31	100	2,03	100
Februari	12,49	2,44	14,93	92	1,86	92
Maart	13,60	2,75	16,35	100	1,93	96
April	13,58	2,76	16,34	100	1,92	95
Mei	13,07	2,92	15,99	98	1,92	95
Juni	13,39	2,88	16,27	100	1,91	95
Juli	13,12	3,03	16,15	99	1,94	96
Augustus	15,08	3,06	18,14	111	2,18	108
September	13,80	2,92	16,72	103	2,09	103
October	12,48	2,99	15,47	95	2,13	105
November	12,76	2,92	15,68	96	2,14	106
December	14,28	3,06	17,34	106	2,19	109
161,27				34,42	195,69	1200
				24,24	1200	

De geringe schommeling, welke in deze cijfers wordt aangetroffen, is nog grotendeels toe te schrijven aan de invloed van de lengte der maanden. Omdat niet de ene dag precies gelijk is aan de andere, is het niet geheel geoorloofd deze factor te elimineren, door elk maandcijfer te corrigeren met een wegingscoëfficiënt, afgeleid van de lengte van de maand. Voor ons doel is dit echter ook niet nodig. Wij volstaan met de conclusie, dat de cijfers voor het lijndienstvervoer wijzen op een zeer geringe seizoens-, „top” in Augustus, en een nog kleinere in December.

Het is van groot belang om vast te stellen, dat het toerwagen- en ongeregeld vervoer dat de lijndienstondernemingen verrichten, practisch hetzelfde seizoenspatroon te zien geeft, als voor het toerwagenbedrijf in zijn geheel geldt. Dit heeft de reeds meermalen genoemde enquête der N.V.T.O. duidelijk aan het licht gebracht. Van rond 6 miljoen van de 7,84 miljoen toerkilometers, welke in de vorige paragraaf werden genoemd als bestreken door de enquête — gereden door 40 „gemengde bedrijven” — kon de verdeling over de maanden des jaars worden vastgesteld.

Het volgende overzicht geeft deze weer:

TABEL 5.

maand	miljoen toerkm	index	maand	miljoen toerkm	index
Januari	0,14	28	Juli	1,58	314
Februari	0,14	28	Augustus	1,11	221
Maart	0,18	35	September	0,46	91
April	0,34	68	October	0,21	42
Mei	0,49	97	November	0,16	32
Juni	1,07	214	December	0,15	30
Totaal			6,03	1200	

Hoezeer deze schommeling correspondeert met die in tabel 2, blijkt nog duidelijker wanneer wij voor dit toerwagen- en ongeregeld vervoer der gemengde bedrijven een verdeling geven overeenkomstig die van tabel 3. Dit is geschied in tabel 6.

TABEL 6.

periode	prestatie in pCt van het jaartotaal
Juli (1 maand)	26
Juli en Augustus (2 maanden)	45
Juni t/m Augustus (3 maanden)	62
Mei t/m Sept. (5 maanden)	78

Deze gemengde bedrijven verrichten hun toerwagenritten en ongeregeld vervoer echter naast hun, naar verhouding veel omvangrijker, lijndienstvervoer. Iets minder fraai, maar veel beeldender gezegd: hun toervervoer komt „boven op” hun lijndienstvervoer. De „massa” van dit laatste is echter zo groot — het toerwagenwerk van de geënuquëeerde gemengde bedrijven bedroeg in totaal ongeveer 4 3/4 pCt van hun lijndienstvervoer — dat men in het totaal de seizoensbeweging van het toervervoer nauwelijks waarneemt.

Op dit verschil met de bedrijven, die uitsluitend op toerwagenritten en ongeregeld vervoer zijn aangewezen, moet de allergrootste nadruk worden gelegd, omdat het van doorslaggevende betekenis is voor het vervolg van ons betoog. De bedrijven, die uitsluitend toerwerk verrichten, ondergaan de seizoensschommeling in haar volle hevigheid. Voor de gemengde bedrijven betekent de seizoensfluctuatie in het toerwerk echter slechts een betrekkelijk geringe schommeling in de totale bedrijfsprestatie.

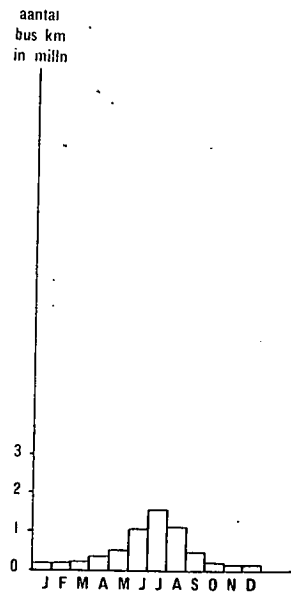
Dit mag nog met een enkele cijfertabel worden toegelicht. Aan tabel 5 zullen te dien einde worden toegevoegd de buskilometers (en de indexcijfers daarvan; jaartotaal: 12 = 100), welke de betrokken bedrijven in hun lijndiensten hebben gereden, waarna vervolgens de indexcijfers voor de totale productie worden bepaald.

TABEL 7.

maand	lijn-	index	toer-	index	totaal	index
	dienst		werk			
(miljoenen buskilometers)						
Januari	10,22	97	0,14	28	10,36	94
Februari	9,34	88	0,14	28	9,48	86
Maart	10,55	100	0,18	35	10,73	97
April	10,31	97	0,34	68	10,65	96
Mei	10,73	101	0,49	97	11,22	101
Juni	10,75	102	1,07	214	11,82	107
Juli	11,09	105	1,58	314	12,67	114
Augustus	11,48	109	1,11	221	12,59	114
September	10,67	101	0,46	91	11,13	100
October	10,63	100	0,21	42	10,84	98
November	10,41	98	0,16	32	10,57	95
December	10,76	102	0,15	30	10,91	98
Totaal	126,94	1200	6,03	1200	132,97	1200

De volgende grafieken brengen de voorgaande cijfers in beeld.

GRAFIEK I.



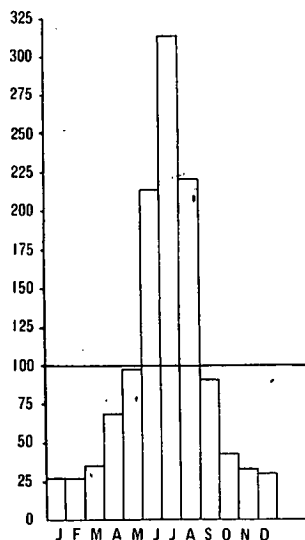
GRAFIEK II.



Het „toerwerk” der geënuquëeerde gemengde bedrijven (1949)

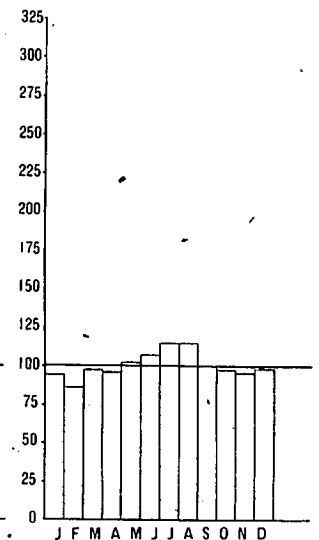
Idem, tezamen met hun lijndienstvervoer (1949)

GRAFIEK III.



Indexcijfers bij grafiek 1. (Jaartotaal: 12 = 100)

GRAFIEK IV.



Indexcijfers bij grafiek 2.. (Jaartotaal: 12 = 100)

Met nadruk zij er nogmaals op gewezen, dat de bedrijfsbezetting van een toerwagenonderneming, die uitsluitend of voornamelijk t.- en o.-vervoer verricht, praktisch hetzelfde beeld vertoont als grafiek 3 weergeeft.

Het spreekt vanzelf, dat het aantal gereden buskilometers als maatstaf voor de bezetting van het wagenpark tekortkomingen heeft. Het is echter de beste maatstaf die ons ten dienste staat. En deze toont aan dat eenzelfde toerwerk-productie bij het gemengde bedrijf, dank zij de „massa” van het lijndienstvervoer, dat nauwelijks seizoenschommelingen kent, een aanzienlijk mindere fluctuatie in de bezetting veroorzaakt, dan bij het niet-gemengde toerwagenbedrijf.

Intussen geldt deze conclusie uiteraard alleen voor zover het lijndienstbedrijf zijn toerwerk met hetzelfde materieel verricht, als waarmee het zijn lijnen bedient. Aan de mogelijkheden, die het daartoe heeft, is de volgende paragraaf gewijd.

Par. 4. Het verrichten van toerwagenwerk met lijndienstmaterieel.

Het wagenpark, dat een lijndienstonderneming voor de uitvoering van haar lijndiensten nodig heeft, vertoont normaliter een reserve capaciteit, die voor een belangrijk deel te benutten is voor het uitvoeren van toerwagenritten en ongeregeld vervoer. Deze reserve-capaciteit is van verschillende aard.

In de eerste plaats de zogenaamde *lijnreserve*. De bezetting van het wagenpark moge van maand tot maand tamelijk gelijkmatig zijn (zie par. 3), de dagen van de week en de uren van de dag geven toch weer schommelingen in het nodige aantal bussen te zien, die het mogelijk maken wagens voor toerwagenwerk te benutten. Zo is in vele dienstregelingen de Zondagsdienst minder frequent dan die op werkdagen. Men denke ook aan de eisen die marktdagen stellen. Verder zijn er streken, waar het lijnvervoer in de winter drukker is bezet dan in de zomer (het toerseizoen!). Vervoersspitsen op bepaalde uren van de dag stellen in staat tot dagritten of kortere ritten (excursies) tussen de spitsen in, of 's avonds.

In de tweede plaats moet de zogenaamde *technische reserve* worden genoemd. Voor de uitvoering van een groep van lijndiensten, waarvoor — inclusief de lijnreserve — bijvoorbeeld 20 bussen nodig zouden zijn, kan men nooit met dat aantal volstaan, omdat voor het geregelde onderhoud en de periodieke revisies materieel aan de dienst onttrokken moet worden. Maar de revisies en het onderhoud zijn naar de tijd zo te verschuiven, dat gedurende de spitsen in het toerwagenvervoer meer wagens op de weg zijn te brengen dan gemiddeld nodig zijn. Revisies zijn bijvoorbeeld in de (voor toerwerk slappe) wintermaanden uit te voeren. Het nadeel, dat het (eigen) revisie„bedrijf” daardoor op zijn beurt zekere seizoensfluctuaties gaat ondervinden, is ten dele op te heffen door monteurs als chauffeur te laten optreden.

Een derde mogelijkheid om in het zomerseizoen extra-materieel op de weg te brengen, dat voor toerwerk benut kan worden, is de normale vervanging van lijndienstmaterieel zodanig te doen geschieden, dat de aanschaffing van nieuwe wagens in het voorjaar geschiedt en het afstoten van oude in het najaar. De speling, welke hierin schuilt, is te stellen op circa 5 pCt van het wagenpark. Zij is vooral interessant omdat het nieuwe wagens betreft.

Dit laatste punt voert tot enige opmerkingen over de technische geschiktheid van lijnwagens voor toerwagenwerk.

Allereerst moet worden vastgesteld, dat een deel van de consumenten van toerwagenvervoer niet zulke hoge eisen

stelt, dat daarvoor speciaal toerwagenmaterieel gebruikt moet worden. Dit geldt al direct voor een groot deel van het zogenaamde ongeregelde vervoer, doch ook voor vele toerwagenritten.

Vervolgens dient echter te worden opgemerkt, dat het verschil tussen een toerbus en een lijnbus niet zo groot is, als dat op het eerste gezicht lijkt. Het is voornamelijk een kwestie van uiterlijk van de bus en van de ruimte der zitplaatsen. Beide zijn met zo weinig kosten (in verhouding tot de aanschaffingswaarde) te veranderen — vooral bij gestandaardiseerd materieel — dat een bus eerst gedurende zekere tijd als toerbus kan worden gebruikt en daarna — veranderd — als lijnbus (vergelijk wat hierboven over de vervangingsverschuiving werd opgemerkt). Bovendien wordt het verschil tussen lijn- en toermaterieel verkleind door het streven van vele lijndienstondernemers om het aantal zitplaatsen in verhouding tot de beschikbare ruimte te beperken en deze wat comfortabeler te maken, in de overweging dat gedurende een groot deel van de dag niet alle zitplaatsen in de lijnbussen bezet zijn, en men in de spitsen toch moet staan. In overeenstemming hiermede brengt men meer glas in de bus aan, om ook staande passagiers uitzicht te geven, en mede daardoor wordt het verschil in uiterlijk met een toerbus verkleind.

Tenslotte moet er op worden gewezen, dat lijnbussen bijna steeds Dieselmaterieel zijn, dat boven een bepaalde kilometerproductie goedkoper is dan benzinematerieel, en wel meer naarmate de kilometerproductie stijgt. De grensproductie, waarboven Dieselmaterieel goedkoper wordt, ligt zodanig — in 1949 bij circa 23.000 buskilometers per jaar — dat deze met een bus in de lijndienst alleen reeds verre wordt overschreden. Vele bussen, waarmee alleen toerwagen- en ongeregeld vervoer wordt gereden, behalen deze grensproductie echter lang niet. Vandaar, dat nog in vele toerwagenbedrijven met benzine-materieel wordt gereden. Een benzinebus kost beneden die grens uiteraard per buskilometer veel meer, dan een Dieselbus boven die grens.

Bleek uit de vorige paragraaf over de seizoensschommeling in het toerwagenbedrijf reeds, dat het gemengde bedrijf ten aanzien daarvan een belangrijke voorsprong heeft, uit deze paragraaf moet de conclusie worden getrokken, dat het bijzondere economische voordelen biedt, dat het lijndienstbedrijf aan het toerwagenwerk deelneemt. Op deze wijze wordt de voor normale exploitatie noodzakelijke reservecapaciteit — van een apparaat dat toch aanwezig moet zijn voor de verzorging van het openbare vervoer — ten volle benut. Daarbij zijn er weinig of geen materieel-technische bezwaren: het gemengde bedrijf verricht toerwagenritten en ongeregeld vervoer met materieel, dat tevens op de lijnen wordt of zal worden gebruikt.

In dit artikel werd een analyse gegeven van de economische structuur van het toerwagenbedrijf in ons land, welke ons in staat stelt de voornaamste oplossingen te beoordelen, welke worden voorgesteld om de huidige moeilijkheden der overcapaciteit in deze bedrijfstak te boven te komen.

In een slotartikel zal tot deze beoordeling worden overgegaan. Daarbij zal blijken, dat gehele of gedeeltelijke uitsluiting van het lijndienstbedrijf (gemengde bedrijf) op het gebied van toerwagen- en ongeregeld vervoer niet tot de gewenste verbetering kan leiden, evenmin als de vergroting van het aandeel der toerwagenbedrijven in groepsvervoer en ongeregeld vervoer. Tenslotte zal worden aangegeven in welke richting de oplossing van het toerwagen-vraagstuk, naar de mening van de schrijvers, dan wel kan worden gevonden.

AANTEKENINGEN

De Millioenennota 1953

Uitgangspunten.

De ontwerp-begroting voor 1953 staat in belangrijke mate in het teken van de Noord-Atlantische defensie-inspanning. Daarnaast vragen de problemen van de werkgelegenheid in toenemende mate de aandacht. Ten slotte kunnen de moeilijkheden met betrekking tot de betalingsbalans, waarin ons land zich een jaar geleden bevond, alhoewel daarin inmiddels een aanmerkelijke verbetering is ingetreden, nog niet geacht worden een definitieve oplossing te hebben gevonden.

In het licht van dit complex van vraagstukken is de Regering er van uitgegaan, dat het begrotingsbeleid ook in 1953 — ondanks de druk van de militaire uitgaven en ondanks de gestegen uitgaven ter bevordering van de werkgelegenheid — gericht moet blijven op handhaving van het monetaire evenwicht en daarmee op een blijvend evenwicht in de betalingsbalans.

Het begrotingsbeeld voor 1953.

Van de lopende inkomsten en uitgaven voor 1953 enerzijds en de kapitaalsinkkomsten en -uitgaven van dat jaar anderzijds kan volgens de Millioenennota de volgende opstelling worden gegeven:

TABEL I.

uitgaven gewone dienst	f 4.061 mln	
uitgaven buitengewone dienst I	„ 579 mln	
nadelig saldo Landbouw-Egalisatiefonds	„ 80 mln	
		f 4.720 mln
belastinginkomsten	f 4.499 mln	
andere lopende inkomsten	„ 352 mln	
		„ 4.851 mln
<i>overschot gewone middelen</i>		f 131 mln
uitgaven buitengewone dienst II	f 896 mln	
inkomsten buitengewone dienst II	„ 273 mln	
tekort „kapitaaldienst”	„ 623 mln	
nadelig saldo gehele dienst		f 492 mln

De wijze van dekking der uitgaven voor 1953.

De Regering acht het nog steeds noodzakelijk de kapitaalmarkt zoveel mogelijk vrij te houden voor de grote behoeften van de lagere publiekrechtelijke lichamen aan middelen ter financiering van de woningbouw en andere urgente investeringen, alsmede voor die van het particuliere bedrijfsleven. In verband hiermede zal het overschot van de gewone middelen worden aangewend ter gedeeltelijke dekking van het tekort op de „kapitaaldienst”. Ook zouden voor de dekking van dit tekort baten wegens inhaal van belastingachterstand kunnen worden aangewend; er wordt echter verwacht, dat deze baten voor 1953 slechts gering zullen zijn. De voorgenomen dekkingswijze brengt mede, dat door het Rijk minder behoeft te worden geleend, wat tot een relatieve verbetering van zijn schuldenpositie leidt. In verband met de nog steeds grote omvang van de staatsschuld wordt dit alleszins wenselijk geacht.

Vergelijking met de begroting voor 1952.

De Millioenennota brengt de cijfers van de ontwerp-begroting voor 1953 zowel in vergelijking met de begroting voor het lopende jaar, zoals die oorspronkelijk is vastgesteld, als met het begrotingsbeeld voor 1952, zoals dat aan de hand van de thans bestaande voóruitachten en verwachtingen moet worden opgesteld. Die vergelijking is, wat de totaalcijfers betreft, als in tabel II is aangegeven.

Deze cijfers tonen aan, dat het herzien begrotingsbeeld 1952 belangrijker ongunstiger is dan de begroting voor dit jaar, zoals die oorspronkelijk is vastgesteld. Dit wordt veroorzaakt door een stijging der uitgaven.

In de Millioenennota wordt dat verschil nader onder ogen gezien. De stijging der uitgaven blijkt in hoofdzaak aan de volgende factoren te wijten:

TABEL II.

	Oorspr. vastgest. begr. 1952	Herzien begr. beeld 1952	Ontwerp begroting 1953
Lopende uitgaven en inkomsten			
Uitgaven gewone dienst	3.779	4.061	4.061
Uitgaven buitengewone dienst I	513	807	579
Nadelig saldo Landbouw-Egalisatiefonds	110	76	80
	4.402	4.944	4.720
Lopende inkomsten	4.712	5.141	4.851
Overschot	310	197	131
Kapitaalsuitgaven en -inkomsten			
Uitgaven	844	1.094	896
Inkomsten	272	286	273
Tekort	572	808	623
Totaal der uitgaven en inkomsten			
Uitgaven	5.246	6.038	5.616
Inkomsten	4.984	5.427	5.124
Tekort	262	611	492

a. belangrijk hogere uitgaven moesten worden gedaan, waartoe de Regering wettelijk verplicht was. In de oorspronkelijk vastgestelde begroting waren die uitgaven niet opgenomen of omdat die uitgaven toen nog niet waren te voorzien, of omdat de betreffende wettelijke maatregelen toen nog niet tot stand waren gekomen;

b. de na het indienen der ontwerp-begroting voor 1952 belangrijk gestegen werkloosheid heeft de Regering, in overeenstemming met het gevoelen van de Staten-Generaal, genoopt tot het treffen van kostbare maatregelen ter bestrijding van die werkloosheid en ter voorkoming van een nog verdere stijging van het werkloosheidscijfer;

c. in het herzien begrotingsbeeld 1952 zijn tot zeer belangrijke bedragen uitgaven begrepen, welke vroeger reeds zijn gedaan maar om een of andere reden administratief op de begroting 1952 moeten worden verantwoord.

Aan de andere kant zijn de cijfers van de ontwerp-begroting voor 1953 weer gunstiger dan die volgens het herzien begrotingsbeeld 1952. De Minister van Financiën wijst er evenwel op, dat in het herzien begrotingsbeeld 1952 verschillende posten voorkomen voor doeleinden, waarvoor op de ontwerp-begroting 1953 geen gelden zijn uitgetrokken. Houdt men daar rekening mede, dan komen de cijfers voor 1953 in een minder gunstig licht te staan. Voor een deel is dit een gevolg van verdere maatregelen, welke moesten worden genomen in het belang van de werkgelegenheid. Doch ook bij verschillende „normale” sectoren van de rijksactiviteit trekt in 1953 een aanzienlijke stijging van het uitgavenniveau de aandacht.

De Minister van Financiën beziet deze ontwikkeling met grote zorg, omdat enerzijds ook na nauwgezette overweging aan deze hogere uitgaven redelijkerwijze niet kon worden ontkomen, doch anderzijds moet worden gevreesd, dat de voor dekking van een en ander benodigde middelen van onze nationale economie zeer zware offers zullen vragen.

Het niveau der rijksuitgaven.

De hiernavolgende tabel plaatst de uitgaven van de gehele dienst van het Rijk in een historisch perspectief. Teneinde de relatieve betekenis van de rijksuitgaven voor de Nederlandse economie daarin beter tot uiting te doen komen, zijn die uitgaven daarbij tevens uitgedrukt in een percentage van het nationaal inkomen (tegen marktprijzen). Deze verhoudingscijfers zijn, naast de in geld uitgedrukte uitgaventotalen, van belang voor het verkrijgen van een inzicht in de ontwikkeling van het uitgavenniveau.

De bedragen, die zijn opgenomen voor het nationaal inkomen in 1952 en 1953, dragen nog slechts een voorlopig karakter. Met name het bedrag voor 1953 is nog slechts een zeer ruwe schatting.

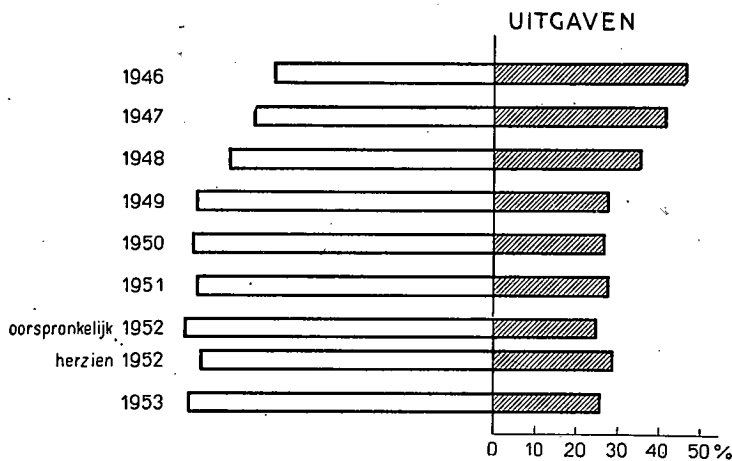
TABEL III.

Jaar	Nationaal inkomen	Uitgaven gehele dienst	Percentage nationaal inkomen
1946	9.930	4.635	47
1947	12.070	5.123	42
1948	14.230	5.162	36
1949	15.960	4.465	28
1950	17.720	4.868	27
1951	19.620	5.473	28
1952	20.500	5.156 ¹⁾	25 ¹⁾
		5.937 ²⁾	29 ²⁾
1953	21.000	5.511	26

¹⁾ Volgens de oorspronkelijk vastgestelde begroting 1952.

²⁾ Volgens het herzien begrotingsbeeld voor 1952.

Uitgaven van het Rijk in procenten van het Nat. Inkomen



Totale lengte der staven is 100 % v.h. Nat. Inkomen

Het laagste percentage na de oorlog — ongeveer 25 pCt — is nog belangrijk hoger dan in 1938, toen de rijksuitgaven 19 pCt van het nationaal inkomen uitmaakten. In dit verschil weerspiegelt zich echter de invloed van de sindsdien sterk gewijzigde omstandigheden. De Minister geeft daarom, bij wijze van openingsbalans voor de thans aangevangen nieuwe regeerperiode, een analyse van de factoren, welke sinds de afloop van de oorlog het uitgavenbeleid hebben beheerst. Hiertoe bestaat naar zijn mening des te meer aanleiding, omdat het in de begroting voor 1953 neergelegde uitgavenprogramma in grote lijnen een voortzetting vormt van het in die jaren gevoerde financieel beleid en daarvan in veel opzichten de logische consequentie is.

Bij deze analyse wordt een onderscheid gemaakt tussen de militaire en de civiele sector, aangezien de factoren, welke aan het beleid in beide sectoren ten grondslag liggen, wel onderling nauw met elkaar zijn verbonden, doch in wezen toch een verschillend karakter dragen.

Het uitgavenbeleid in de militaire sector is achtereenvolgens in overwegende mate beheerst door de gebeurtenissen in Indonesië en de defensie-inspanning in bondgenootschappelijk verband in het kader van het Noord-Atlantische Pact.

De uitgaven van civiele aard zijn van de aanvang af in belangrijke mate beïnvloed door de sociale voorzieningen, door de noodzaak om daadwerkelijk in te grijpen ter leniging van door de oorlog ontstane noden en financiële bijstand te verlenen voor het herstel van de tijdens de oorlog aangerichte schade.

De met de oorlogsgevolgen samenhangende uitgaven in de civiele sector — waartoe in dit verband ook de rente en aflossing van de tijdens de oorlog hoog opgelopen staatsschuld zijn te rekenen — hebben, met de zware defensielasten, steeds een remmende invloed uitgeoefend op

de overige voorzieningen van civiele aard. Een overeenkomstige invloed is lange tijd uitgegaan van de toestand van de betalingsbalans, welke verleden jaar zelfs ingrijpende beperkingen noodzakelijk maakte. In de laatste tijd daarentegen leidde de gestegen werkloosheid er toe, dat de Regering, in haar zorg voor de handhaving van een zo hoog mogelijk peil van werkgelegenheid, op verschillend gebied een grotere activiteit moest gaan ontplooiën.

Behalve door deze invloeden van buitenaf wordt het niveau der civiele uitgaven echter ook voor een belangrijk deel beïnvloed door de structurele veranderingen, welke zich in een snel groeiende samenleving als de onze voltrekken en waarbij de wijzigingen in de omvang en de samenstelling der bevolking een centrale plaats innemen. Deze invloed doet zich op velerlei gebied gelden; niet alleen bij lopende uitgaven als die voor onderwijs, justitie, landbouwbeleid, volkshuisvesting, steun bij emigratie en sociale zorg, doch ook bij verscheidene der investeringsuitgaven, in het bijzonder voor zover deze worden gedaan binnen het kader van het industrialisatiebeleid.

TABEL IV.

Overzicht van de uitgaven van militaire en civiele aard sinds 1946.

(in percentages van het nationaal inkomen).

Jaar	Militaire uitgaven	Civiele uitgaven	
		lopende uitgaven	kapitaals-uitgaven
1946	5,37	37,29	4,02
1947	6,22	31,42	4,81
1948	8,07	24,93	3,27
1949	4,81	21,04	2,12
1950	5,23	17,20	5,04
1951	5,66	16,84	5,40
1952 (oorspronkelijk)	7,32	14,98	2,85
1952 (herzien)	7,53	17,50	3,93
1953	7,15	16,01	3,09

Deze cijfers tonen aan, dat de militaire uitgaven thans zwaarder drukken dan in de eerste jaren na de oorlog het geval is geweest. Daarbij moet worden bedacht, dat het percentage voor 1948 weliswaar nog hoger is, doch dit is in belangrijke mate beïnvloed door uitgaven, die vorige dienstjaren betroffen.

De uitgaven voor de verschillende onderwerpen van staatszorg.

Aan de hand van de indeling van de onderwerpen van staatszorg in de Millioenennota kan het volgende overzicht van de voor 1953 geraamde rijksuitgaven worden gegeven.

TABEL V.

Overzicht van de uitgaven voor de verschillende onderwerpen van staatszorg.

	Oorspr. begr. 1952	Begr. 1953	In pCt van het totaal 1952	In pCt van het totaal 1953
Defensie	1.500,0	1.500,0	28,6	26,7
Buitenlandse betrekkingen	47,3	54,2	0,9	1,0
Indonesië en Overzeese Rijksdelen	78,5	95,5	1,5	1,7
Politie en Justitie	214,0	216,0	4,1	3,8
Onderwijs en cultuur	455,8	510,6	8,7	9,1
Waterstaat	196,6	242,1	3,8	4,3
Verkeer	151,0	169,9	2,9	3,0
Handel en Nijverheid	112,6	146,6	2,1	2,6
Land- en tuinbouw, veeteelt en visserij	85,9	111,0	1,6	2,0
Subsidiebeleid via het L.-E.F.	110,0	80,0	2,1	1,4
Sociale voorzieningen, emigratie en volksgezondheid	566,0	632,4	10,8	11,3
Volkshuisvesting	158,1	186,8	3,0	3,3
Herstel van oorlogsschade	384,0	431,3	7,3	7,7
Diensten van algemene aard	219,8	221,6	4,2	3,9
Niet-toegerekende uitgaven voor pensioenen en wachtgelden	87,6	85,8	1,7	1,5
Nationale schuld	788,3	704,5	15,0	12,6
Uitkering aan het Gemeentefonds wegens derving van ondernemingsbel...	—	123,1	—	2,2
Afschrijvingen	90,0	105,0	1,7	1,9
Totaal	5.245,5	5.616,4	100	100

Duidelijk blijkt ook uit deze opstelling, dat de defensie-uitgaven binnen het geheel der begroting een zeer belangrijke plaats innemen. Niet minder dan 26,7 pCt van het uitgaventotaal is nodig voor militaire doeleinden.

De middelen van het Rijk.

Van de middelen, waarover de Regering voor 1953 denkt te zullen beschikken, bevat de Miljoenennota eveneens een overzicht, dat als volgt kan worden weergegeven:

TABEL VI.

	(in mln gld.)
Kostprijsverhogende belastingen	2.229
Belastingen op winst, inkomen en vermogen	2.270
Winsten en andere baten van bedrijven	41
Overige lopende inkomsten van de Staat	311
Totaal der lopende inkomsten	4.851
Ontvangen aflossingen	145
Overige kapitaalinkomsten van de Staat	23
Totaal der kapitaalinkomsten	168
Totaal inkomsten	5.019

¹⁾ Zoals blijkt uit tabel II worden de inkomsten van de Staat op f 5.124 mln geraamd. Het verschil ad f 105 mln is het bedrag der afschrijvingen.

Van de opbrengst der voornaamste belastingen, vóór en ná de aftrek van de percentages, die aan het Provinciefonds en het Gemeentefonds toevloeien, wordt hier ten slotte het volgende overzicht gegeven:

TABEL VII.

	voor aftrek		na aftrek		Percentage v.h. totaal 1953
	Oorspr. vast-gest. 1952	1953	Oorspr. vast-gest. 1952	1953	
Omzetbelasting	1.300	1.200	1.158	1.068	23,7
Invoerrechten	450	400	401	356	7,9
Accijnzen	451	467	395	409	9,1
Vereveningsheffing	275	240	275	240	5,3
Motorrijtuigenbelasting	70	80	70	80	1,8
Overige	75	85	67	76	1,7
Totaal kostprijsverhogende belastingen	2.621	2.472	2.366	2.229	49,5
Inkomstenbelasting	940	875	837	779	17,3
Loonbelasting	665	650	593	579	12,9
Vennootschapsbelasting	515	775	459	690	15,3
Vermogensbelasting	80	85	71	76	1,7
Rechten van successie, overgang en schenking	85	90	75	80	1,8
Overige	63	75	57	66	1,5
Totaal belastingen op winst, inkomen en vermogen	2.348	2.550	2.092	2.270	50,5
Totaal der ten behoeve van het Rijk geheven belastingen	4.969	5.022	4.458	4.499	100

Slotbeschouwing.

In de slotbeschouwing schetst de Minister van Financiën de ontwikkeling der Nederlandse economie in het afgelopen jaar, in het licht waarvan de Rijksbegroting 1953 dient te worden beoordeeld.

Geconstateerd kan dan worden, dat de Nederlandse economie thans een aanmerkelijk evenwichtiger beeld vertoont dan een jaar geleden en dat met name in het verloop van de betalingsbalans een verheugende wijziging ten goede is ingetreden.

Tegenover deze verbetering staat, dat de druk der militaire inspanning onverminderd blijft voortbestaan en zelfs nog in betekenis zal toenemen. Bovendien valt er enige teruggang in de binnenlandse productie en een toeneming van de werkloosheid te constateren. In een jaar tijds liep de industriële productie met bijna 2,5 pCt terug, terwijl het aantal werklozen gemiddeld 43.000 hoger was.

Inmiddels is op grond van de feitelijke ontwikkeling der werkloosheid een aantal maatregelen genomen, die grotendeels een belasting betekenen van het rijksbudget, hetzij door verhoging van uitgaven, hetzij door verlaging van inkomsten. Als zodanig kunnen o.a. worden genoemd de additionele uitgaven voor openbare werken, zomede de voorschotten aan lagere publiekrechtelijke lichamen ten behoeve van de werkverruiming, de versnelling van de oorlogsschade-uitkeringen en de extra financiering van de bouw van premiewoningen, terwijl daartegenover een aantal belastingfaciliteiten is verleend, met name ten aanzien van de omzetbelasting en de tabaksaccijns. Met deze maatregelen was in totaal een bedrag gemoeid van ca f 200 mln. Daarnaast zijn ook andere belastingverlagingen van kracht geworden, resp. voorgesteld, tot een gezamenlijk bedrag van ca f 120 mln, welke weliswaar niet rechtstreeks de werkverruiming tot doel hebben, doch niettemin, hetzij vanwege hun strekking — zoals de faciliteiten in verband met de exportbevordering — hetzij uitsluitend vanwege hun koopkrachtverruimende werking, de werkgelegenheid ten goed kunnen komen.

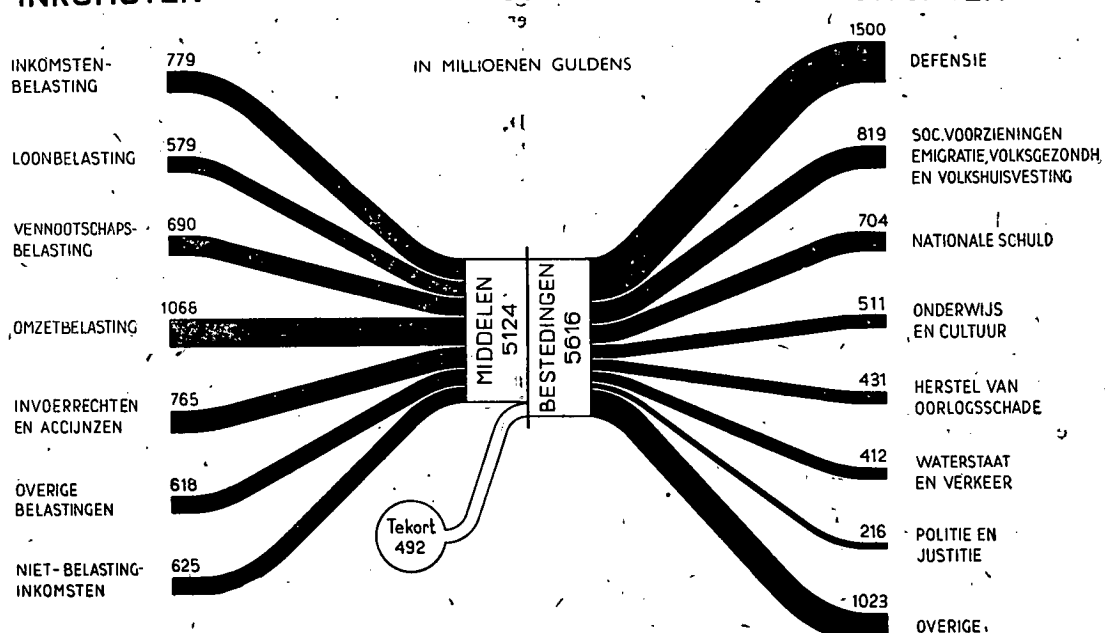
Beziet men nu de in de naaste toekomst te verwachten ontwikkeling, dan verdienen de volgende punten de aandacht.

In de eerste plaats de nog steeds bestaande achterstand in de militaire uitgaven, welke als het ware de ontwikkeling in het jongste verleden heeft geflatteerd. Het geleidelijk op peil komen van deze uitgaven betekent een aanzienlijke belasting der overheidsfinanciën. Daarnaast staat, dat in het afgelopen jaar belangrijke bedragen aan de circulatie zijn onttrokken als gevolg van het inhalen van achterstand

INKOMSTEN

1953

UITGAVEN



in de belastingheffing; voor het jaar 1953 kan evenwel op een bate van enige betekenis uit dezen hoofde niet meer worden gerekend.

Bij het beoordelen van de geschetste ontwikkeling moet men in aanmerking nemen, dat de recente verbetering van het betalingsverkeer met het buitenland ten dele is tot stand gekomen onder invloed van factoren, die geen permanent karakter dragen. Met name wijst de Minister op het relatief lage niveau van de invoer. Voorts dient te worden bedacht, dat de Nederlandse export, alhoewel deze zich tot dusverre bevredigend heeft kunnen ontwikkelen, nog steeds kwetsbaar is. Te denken valt hierbij o.a. aan de geringe geografische spreiding en aan de opkomende concurrentie van andere landen.

De hierboven genoemde factoren lijken, naar het oordeel van de Minister, de conclusie te wettigen, dat op een zo gunstige betalingsbalanspositie, als Nederland in de afgelopen twee maanden heeft gekend, niet blijvend kan worden gerekend, en dat men de spectaculaire verbetering van de goud- en deviezenpositie stellig niet mag zien als maatstaf voor de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse economie. Voorzichtigheid ten aanzien van Nederlands externe positie blijft dus geboden. Voorkomen dient te worden, dat de deviezenreserves opnieuw als gevolg van een evenwichtsverstoring een aanzienlijke aderlating zouden ondergaan. Dit neemt niet weg, dat binnen de aldus gestelde grenzen het handhaven van een hoog niveau van werkgelegenheid een van de voornaamste doelstellingen blijft van het regeringsbeleid. Maatregelen op korte termijn, zoals die, welke in de afgelopen maanden zijn getroffen, kunnen hierbij een tijdelijke verbetering van de werkgelegenheidssituatie bewerkstelligen. Een fundamentele oplossing van het probleem verschaffen zij echter niet. Men zal niet uit het oog moeten verliezen, dat het vraagstuk van de werkgelegenheid in Nederland, gegeven de snelle toeneming van de beroepsbevolking, vooral een structureel karakter draagt. Afgezien van een actieve emigratiepolitiek zal men de oplossing voor alle partijen moeten blijven zoeken in een krachtige industrialisatiepolitiek, gesteund door maatregelen ter bevordering van de export.

De conclusie lijkt gewettigd, dat het misplaatst zou zijn, op grond van de in het recente verleden bereikte verbetering van de betalingsbalans te optimistische verwachtingen te koesteren ten aanzien van de ontwikkeling in de naaste toekomst. Bij het bepalen van het budgetaire beleid dient met name ten aanzien van voorstellen, die zouden leiden tot hogere uitgaven dan wel lagere inkomsten, mede met dit perspectief rekening te worden gehouden.

Duitslands petroleumpotentieel

Het kan bekend worden geacht, dat Duitsland vroeger de grootste petroleumproducent van West-Europa was. Hoe de situatie op petroleumgebied in Oost- en West-Duitsland thans is, zullen wij in dit artikel nagaan.

Er is een goed jaar geleden een artikel verschenen in het zeer bekende Amerikaanse blad „The Christian Science Monitor”, waarbij een kaartje was afgedrukt aangevende exploitatiecentra en oliereserves in Europa (Rusland niet inbegrepen). Voor West-Duitsland kwamen daarop Heide en Hannover voor, doch niet het rijke petroleumgebied in Emsland. De productie liep aldaar op van 79.729 ton in 1946 tot 504.545 ton in 1950 of van 12,3 pCt. tot 45,1 pCt der gehele Westduitse productie.

Wat de oliegebieden aangaat, staat Oost-Europa er zeker niet slechter voor dan West-Europa, maar van een stelselmatige exploratie der in aanmerking komende gebieden en van een doelbewuste terhandneming van de exploitatie van ontdekte velden is in Oost-Europa zo goed als geen sprake. Wel van roofofbouw.

Het tegenwoordige Oost-Duitsland is nimmer rijk aan

petroleum geweest, maar in het jaar 1946 waren er toch plannen uitgewerkt om beringen te gaan verrichten aan de grens van Saksen en Hannover. Zij konden echter niet tot uitvoering worden gebracht, omdat al het beschikbare boormateriaal naar Rusland bleek te zijn overgebracht. Het gebied Hannover in West-Duitsland produceerde daarentegen in 1948 327.207 ton en in 1950 496.536 ton olie, zijnde resp. 51,5 en 44,3 pCt der gehele productie in West-Duitsland.

De synthetische bereiding van olieproducten uit bruinkolen is echter in Oost-Duitsland reeds in 1927 met kracht ter hand genomen in de Leuna-Werke van de I. G. Farben met behulp van het zgn. Bergius-hydreringsprocédé.

In het kader van het vierjarenplan ging men er in 1936 toe over meer hydreringsinstallaties te doen bouwen, terwijl ook het Fischer-Tropsch-procédé een ruimere toepassing ging vinden¹⁾.

Voor het jaar 1943 was de capaciteit in acht fabrieken circa 1,8 miljoen tegen 5,8 miljoen voor geheel Duitsland. De totale productie bedroeg in 1943 7,2 miljoen ton. Daartoe droeg Oost-Duitsland 21 pCt bij, zijnde minder dan geproduceerd had kunnen worden.

Dat de hierbedoelde fabrieken tijdens de tweede wereldoorlog niet ongemoeid zijn gelaten, ligt voor de hand; vooral de Leuna-Werke hebben zware bomaanvallen moeten doorstaan.

Voor alle fabrieken tezamen waren de productiecijfers:

	(in tonnen)				
	1938	1942	1943	1944	1945
	660.000	1.444.000	1.458.000	750.600	65.600
					(4 maanden)

De directe en de indirecte oorlogsschade beloopt ruw geschat 920 miljoen R.M., waarbij echter nog een bedrag komt van 140 miljoen R.M. voor herstelwerkzaamheden, die reeds tijdens de oorlog moesten worden verricht, ten einde de bedrijven zo lang mogelijk te kunnen laten functioneren. Wij tekenen hierbij aan, dat de bombardementen gericht waren tegen de eigenlijke productiebedrijven; de zgn. „Schwelereibetriebe” (teerbranderijen) en de andere „Destillations-anlagen” bleven zo goed als alle volledig buiten schot. Zo ook bijna alle raffinaderijen.

Toen de Russen het land bezet hadden, richtten zij dadelijk hun volle aandacht op de synthetische bereiding van olieproducten. Van herstel van de gebombardeerde installaties kwam slechts zeer weinig terecht wegens de demonteringen, die op uitgebreide schaal plaatsvonden (650 miljoen R.M. alleen voor de petroleumbedrijven).

De beschikbaar komende olieproducten gaan voor het grootste deel het land uit — het beste van het beste komt er slechts voor in aanmerking —, ook al rekent men de bezetters nog zo vaak voor, dat zij al lang aan hun trek gekomen zijn.

De synthetische bereiding van olieproducten in Oost-Duitsland herstelde zich, na de inzinking in 1945, vrij snel tot 800.000 ton in 1949. Over 1950 hoopte men een productie van 893.000 ton te bereiken (454.000 ton benzine en 439.000 ton „Dieselkraftstoff”). Daarnaast kwamen er grote hoeveelheden paraffine, smeeroïlen, teer etc. ter beschikking, maar met dat al blijft de totale productie nog ver ten achter bij die in de jaren 1940 t/m 1943.

De raffinaderijen zijn volledig afhankelijk van invoer van ruwe olie. In 1949 had men in 2 raffinaderijen 120.000 ton ruwe olie moeten verwerken, maar Oostenrijk kon het als voornaamste leverancier niet verder brengen dan tot 30.000 ton.

De Sovjet-Unie beheert zelve de voornaamste produc-

¹⁾ Het verschil tussen deze procédés is hierin gelegen, dat bij het Bergius-procédé der kolenvloeibaarmaking in de loop der bewerking aan de kolen-substantie een nieuwe stof (waterstof) wordt toegevoegd, terwijl bij het tweede systeem de methode bestaat in de distillatie bij lage temperatuur van de bruinkool (uitvoeriger bij L. Nauwelaerts, Petroleum, 1936, blz. 215/216).

tiebedrijven. De rest is het eigendom der Oostduitse Regering. Privaatbezit vormen de raffinaderij te Kettlitz-Freital in Saksen en 6 kleine smeervetfabrieken van in totaal 26.

Met de behoeften van Oost-Duitsland zelf wordt slechts in zeer geringe mate rekening gehouden. Het grootste deel toch van de productie valt onder de categorie „herstelbetalingen” en wordt uitgevoerd.

Verder streeft men er naar fijnere soorten benzine met een hoog octaangehalte te doen produceren, doch voor de speciale loodbewerking om een octaangehalte van 68 te verkrijgen, ontbreken de daarvoor benodigde machinerieën.

Wij hopen te hebben kunnen aantonen, dat de petroleum-situatie in Oost-Duitsland nog altijd zeer ongunstig afsteekt bij die in de jaren 1940-1943.

In het tweede deel van ons artikel zal blijken dat dit ook het geval is in vergelijking tot de petroleum-situatie in West-Duitsland en dat het Westen te dezen aanzien een steeds grotere voorsprong op het Oosten verkrijgt.

* *

Uit deze laatste zinsnede mag men nu echter niet afleiden dat West-Duitsland geen petroleumproblemen zou kennen.

Aan het systematisch opgezette boekje van Dr Heinrich Hassmann²⁾ ontleen wij dat de petroleumproductie tijdens het Nazi-regiem zeer krachtig is gestimuleerd. Zij bedroeg in 1938, 1939 en 1940 resp. 552.074, 740.783 en 1.056.187 ton.

Het Elzasegebied ging na de oorlog verloren, maar toch wist men de productie steeds meer te vergroten, met dit gevolg dat in 1950 een nieuw record werd bereikt met 1.118.616 ton, waarmede voor ca $\frac{1}{3}$ in de behoeften des lands kon worden voorzien.

Een grotere productie is voor West-Duitsland van het grootste belang. Bij een productie van 2 miljoen ton per jaar — waarop men het oog gericht houdt — zou een bedrag van 175 miljoen D.M. per jaar aan deviezen kunnen worden bespaard. Voorts zou een hogere productie het levenspeil der bevolking in de arme grensgebieden kunnen verhogen, terwijl tenslotte aan de aanvoer van ruwe olie uit gebieden, die 1.200 km van Duitsland verwijderd liggen, — uit politiek oogpunt bezien — risico's zijn verbonden.

De oliereserves in West-Duitsland worden op 38 miljoen ton geschat³⁾. Overal worden proefboringen verricht, waarbij ook naar aardgas wordt gezocht, maar daarmede zijn geweldige bedragen gemoeid, welke blijkbaar nog niet kunnen worden gedekt.

Men is bezig grote raffinaderijen te bouwen, waarvoor er in Duitsland niet genoeg kapitaal is. Zelfs in zo onvoldoende mate, dat 70 pCt van het benodigde kapitaal uit den vreemde — Verenigde Staten, Engeland en Nederland — zal moeten worden betrokken.

Er is een rapport verschenen van het Petroleum-Comité van de O.E.E.C. te Parijs betreffende de coördinering van de raffinagecapaciteit in de O.E.E.C.-landen, waarin de invoer van eindproducten in West-Duitsland voor 1952/1953 wordt gesteld op 310.900 ton. Als men nu bedenkt dat Hassmann voor 1949 een invoer van 1.095.174 ton vermeldt, dan wordt het wel zeer duidelijk, welke zware eisen de O.E.E.C. in dit opzicht aan West-Duitsland meent te kunnen stellen.

Dat het het land niet aan energie ten deze ontbreekt, staat vast. In alle delen van het land vinden, zoals gezegd, boringen plaats, waarbij men zelfs gaat tot 12.632 voet diepte. Ook heeft men diepzeeboringen te het Noordzeegebied ondernomen.

²⁾ „Erdöl in Deutschland. Geschichte. Gebiete. Probleme”, 1950.

³⁾ Op een totaal van 47 miljoen voor geheel West-Europa (Economische Voorlichting, 6-7-1951).

Wij maakten reeds gewag van de vermoedelijke petroleumreserves tot een totale hoeveelheid van 38 miljoen ton. Bij een nog te bereiken jaarlijkse productie van 2 miljoen ton kan West-Duitsland dus nog circa 20 jaren op volle toeren blijven draaien, maar vermoedelijk nog wel langer, omdat de praktijk heeft uitgewezen, dat men met de raming van de zich in de aardbodem bevindende petroleum-schatten veelal aan de lage kant is gebleven en dat men in dit opzicht herhaaldelijk voor verrassingen wordt geplaatst.

Er mag dus wel op worden gerekend dat West-Duitsland zijn afhankelijkheid van het buitenland, wat de invoer van eindproducten betreft, steeds kleiner zal kunnen doen worden.

Maar aan zijn financiële afhankelijkheid van het buitenland zal het zich — dunkt ons — voorsalsnog zeer moeilijk kunnen ontworsten.

Haarlem.

F. S. NOORDHOFF.

Geraadpleegde lectuur:

N.-Y. Times van 21 October 1951.

The Christian Science Monitor van 3 April 1951.

Wochenbericht van 4 Januari 1952 van het Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung.

N.-Y. Herald Tribune van 1 Maart 1952.

The Christian Science Monitor van 20 Juni 1950.

Dr Heinrich Hassmann. Erdöl in Deutschland (94 blz.).

Het Financ. Dagblad van 31 Aug. 1951.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

De geldmarkt onderging gedurende de verslagweek enige verruiming. De markt-disconto's vertoonden over de gehele linie een daling; in de markt was tegen 1 pCt, de afgifteprijs van de Agent voor nieuwe jaarspromessen, geen papier met looptijd korter dan een jaar meer te verkrijgen. Het feit dat callgeld onveranderd $\frac{3}{4}$ pCt noteerde en het voor de laatste maanden lage saldo van Nederlandse banken bij de Centrale Bank ad f 31 mln per 8 September jl. wijzen er inmiddels op, dat vol-belegd zijn nog steeds het parool op de geldmarkt is. De geldgevers slaan momenteel met argusogen de hoogte van het saldo van het Rijk bij de circulatiebank alsmede de omvang van de schatkistpapierportefeuille van laatstgenoemde instelling gade. Zij koesteren nl. de vrees dat, wanneer de deviezenaanwas en daarmede de toevloeiing van nieuwe middelen aan de banken dit najaar verdere voortgang zou vinden, er aan de beschikbaarstelling van schatkistpapier door het Rijk en De Nederlandsche Bank wel eens een einde zou kunnen komen.

De kapitaalmarkt.

Op de aandelenmarkt vond gedurende de verslagweek een koersdaling plaats, welke de algemene aandelenindex met 2 punten deed teruglopen. De flauwe stemming, welke de laatste tijd in Wallstreet voor aandelen heerst, blijft niet geheel zonder invloed op Amsterdam. Van Amerikaanse aankopen in aandelen Koninklijke wordt thans niet meer vernomen. Toestroming van nieuwe middelen naar de Nederlandse effectenmarkt uit dezen hoofde blijft derhalve achterwege. Voor zover bovengenoemde aankopen voorheen werden geëffectueerd via converteerbare obligaties Koninklijke, afkomstig uit portefeuilles van institutionele beleggers, ondervindt ook het aanbod van kapitaal voor niet-risicodragende belegging daarvan de weerslag. In verhouding tot de „natuurlijke” aanwas van voor belegging beschikbare middelen is het wegvallen van dit extra-aanbod bij de institutionele beleggers echter veel minder

belangrijk dan bij de particuliere. Dit wordt o.a. gedemonstreerd door het aanhoudend succes van de meeste emissies van 4¹/₄ pCt gemeenteleningen. Weliswaar moet in aanmerking worden genomen, dat de institutionele beleggers de hiervoor benodigde gelden voor een deel pas in de toekomst werkelijk behoeven te fourneren, maar anderzijds gaat hiernaast het verstrekken van onderhandse leningen door hen geregeld voort. Zo werd gedurende de afgelopen week bekend, dat de K.L.M. een dergelijke lening ten bedrage van f 28 mln kan afsluiten. Wanneer men leest, dat de beleggingen van een levensverzekeringmaatschappij f 600 mln bedragen, en van bijv. het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds f 1.600 mln, dan wordt nog eens duidelijk, hoe aanzienlijk de beleggingscapaciteit van de institutionele beleggers hier te lande wel is, en hoe groot de betekenis van de door hen gevolgde beleggingspolitiek is.

Aand. indexcijfers.	5 Sept. 1952	12 Sept. 1952
Algemeen	136,6	134,5
Industrie	192,7	189,9
Scheepvaart	154,6	153,6
Banken	120,5	120,3
Indon. aand.	44,1	42,8

Aandelen.		
A.K.U.	153 ¹ / ₂	152
Philips	157	154 ¹ / ₂
Unilever	174 ¹ / ₂	171
H.A.L.	144	141
Amsterd. Rubber	78 ¹ / ₂	75 ¹ / ₂
H.V.A.	93	89 ¹ / ₂
Kon. Petroleum	322 ¹ / ₂	315

Staatsfondsen.		
2 ¹ / ₂ pCt N.W.S.	75 ⁷ / ₁₆	75 ⁷ / ₁₆
3-3 ¹ / ₂ pCt 1947	90 ¹¹ / ₁₆	91 ¹⁵ / ₁₆
3 pCt Invest. cert.	91 ⁷ / ₈	92 ⁷ / ₁₆
3 ¹ / ₂ pCt 1951	95 ³ / ₄	96
3 pCt Dollarlening	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₈

Diverse obligaties.		
3 ¹ / ₂ pCt Gem. R'dam 1937 VI ...	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ pCt Bataafsche Petr.	97 ¹ / ₂	97 ¹³ / ₁₆
3 ¹ / ₂ pCt Philips 1948	94 ⁷ / ₈	94 ¹⁵ / ₁₆
3 ¹ / ₄ pCt Westl. Hyp. Bank	90	88 ¹ / ₂

J. C. BREZET.

STATISTIEKEN

INDEXCIJFERS VAN BRUTO-LONEN EN SALARISSEN VAN MANNELIJKE ARBEIDSKRACHTEN IN NEDERLAND ¹⁾

(30 Juni 1947 = 100).

Periode	Volgens regelingen in het vrije bedrijf				
	Lonen			Salarissen	
	Nijverheid (gem. van 40 takken)	Landbouw (akkerbouw en veehouderij)	Transport (gem. van 5 takken)	Nijverheid landbouw en transport	Metaalindustrie bankbedrijf, levensverzekering
1947 gem.	101	100	100	101	100
1948 gem.	105	104	101	105	101
1949 gem.	109	111	108	109	107
1950 gem.	116	121	116	117	116
1951 gem.	125	130	125	126	124
1952					
Juni	127	131	126	127	125
Juli ²⁾	130	135	128	130	127

¹⁾ Bron: C.B.S.

²⁾ Excl. kinderbijslag.

³⁾ De stijging is het gevolg van een als compensatie toegekende loonsverhoging, gelijk aan de door de werknemer te betalen premie voor de verplichte werkloosheids- en wachtgeldverzekering.

WERKLOOSHEID EN WERKVERRUIMING IN NEDERLAND ¹⁾

Maand	Geheel werklozen	Geheel wachtgelders	Geregistreerde D.U.W.-arbeiders ²⁾
31 Juli 1951	51.100	300	17.700
31 Aug. 1951	61.400	400	16.500
30 Sept. 1951	64.400	500	17.300
31 Oct. 1951	73.700	500	14.100
30 Nov. 1951	92.000	700	19.600
31 Dec. 1951	119.100	1.200	29.100
31 Jan. 1952	137.100	2.100	35.700
29 Febr. 1952	134.700	1.600	38.100
31 Mrt 1952	113.500	500	39.000
30 April 1952	101.100	500	35.100
31 Mei 1952	86.600	1.100	31.800
30 Juni 1952	79.900	1.000	31.200
31 Juli 1952	88.400 ³⁾		28.700

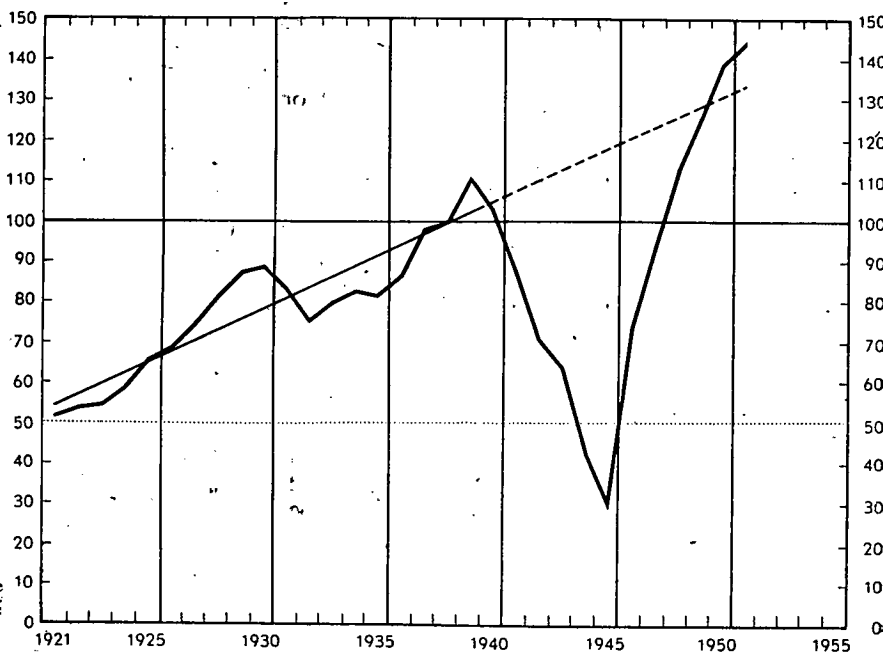
¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin C.B.S.”.

²⁾ Incl. vorstwerklozen, zieken, arbeiders, die ongevallenuitkering ontvangen benevens een aantal personen, dat in het „vrije bedrijf” werk vond, zonder dat de arbeidsbureaux hiervan tijdig bericht ontvingen.

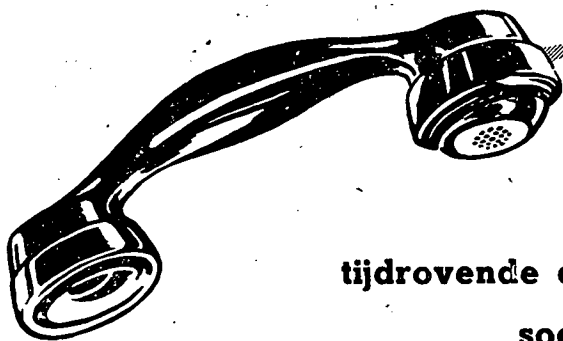
³⁾ Incl. wachtgelders.

GRAFIEKEN

Ontwikkeling van het industriële productievolume gedurende 1921 t/m 1951 (1938 = 100, excl. bouwnijverheid); trend in de periode 1921 t/m 1939



Bron: „Veertiende verslag van de Nederlandse Regering aangaande de werking van het Europese Herstel-Programma”.



Ieder bedrijf
heeft te kampen met
tjdrovende administratie voor
sociale voorzieningen.

Gelukkig kunt U die van een
pensioenregeling voor Uw personeel
afwentelen op een levensverzekeringmaatschappij.

Verricht dan ook geen onnodig werk, maar
vertrouw Uw pensioenvoorziening toe aan

63272

Het Bureau voor Personeelverzekering van

AMSTLEVEN

N.V. AMSTERDAMSCH MIJ VAN LEVENSVZERKERING * NIEUWE SPIEGELSTRAAT 17 TE AMSTERDAM

INTERIM-INDEXCIJFERS VAN GROOTHANDELSPRIJZEN
IN NEDERLAND 1) 2).

1948 = 100	1949	1950	1951	31 Mei 1952	30 Juni 1952	31 Jul 1952
Voedingsmiddelen:						
plantaardige	99	122	142	148	146	131
dierlijke	103	103	105	111	111	114
totaal	101	112	122	128	127	122
Grondstoffen voor:						
houtwaren	94	115	172	161	143	141
chem. producten	100	115	145	144	142	141
textielwaren	106	154	193	144	146	147
leer en leerwaren	116	152	194	112	118	124
metaalwaren	105	112	182	184	181	176
papier 3)	59	89	225	169	147	116
hulpstoffen	115	129	157	174	174	174
totaal	108	128	171	165	163	162
Afgewerkte prod.:						
glas, aardewerk, enz.	104	107	125	128	128	128
houtwaren	98	100	110	114	111	112
chem. producten	105	110	137	136	134	122
textielwaren	108	136	166	136	134	135
leer- en rubberwaren	109	123	160	137	135	134
papierwaren	98	107	182	168	153	141
metaalwaren	103	116	147	147	147	147
gefabriceerde voed. en genotmiddel.	105	113	131	136	134	134
overige producten	95	98	131	128	128	125
totaal	104	116	143	136	134	133
Algemeen indexcijfer	104	117	143	140	139	136

1) Bron: „Statistisch Bulletin C.B.S.“.

2) De wegingscoëfficiënten zijn vastgesteld overeenkomstig de verhoudingen in 1948.

3) In de reeks „grondstoffen voor papier“ is papierhout vervangen door houtslip; de cijfers over 1949 en 1950 hebben resp. betrekking op de maanden September en Juni.

Abonneert U op de E.-S.B.

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.).

Abonnementsprijs, franco per post, voor Nederland en de 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 0,43 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 opgaaf van
redenen te weigeren.

Losse nummers 75 cts.