

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

37E JAARGANG

WOENSDAG 10 DECEMBER 1952

No 1855

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.
Doelinden der internationale economische samenwerking	944
Het Tienjarenplan voor Suriname door <i>I. Bos</i> .	946
Het landbouwonderwijs in Nederland; de regionale behoefte aan en capaciteit van (het) landbouwonderwijs door <i>Dr Ir A. Maris en R. Rijneveld</i>	950
Het Amsterdamse taxivraagstuk door <i>Dr P. S. Pels</i>	953
Ingezonden stuk:	
Het effect van de accijnsverlaging op sigaren door <i>Drs J. Amelung</i> met naschrift van <i>J. Mandersloot</i>	956
Geld- en kapitaalmarkt door <i>Drs J. C. Brezet</i> .	957
Statistieken:	
Bankstaten	957
Overzicht van de opbrengst der Rijksmiddelen	958

Dezer dagen

ging de toekomstige President der Verenigde Staten naar Korea; of ging de oud-generaal? Het geografisch inzicht is verrijkt, het politiek inzicht kon nog niet geuit worden, dus houden wij ons aan Alice: „She could not help thinking there *must* be more to come, so she sat still and waited”.

Een houding, die de Duitse bondskanselier evenzeer aanbevelenswaardig heeft gevonden. Nadat ieder per radio in de gelegenheid was gesteld de stemming van het Parlement te horen — tot het stemmen kwam het niet — besloot de regeringsleider dat deferentie voor het recht voorrang had. Zullen nu de wapenen door de toga wijken?

Zo bereid de eigen sporen uit te wissen is de belerende premier met recalcitrante parlementariërs niet. De heer Pinay doet zijn naam eer aan: het aantal malen, dat hij het nee van de kamer heeft weten te vermijden, wordt een slechts door afronding weer te geven getal. Thans staat hij echter niet meer voor het aanvoelen van de Franse psyche: het ruimtelijk zien moge hem en zijn Regering zijn gegeven, nu, naast Indo-China, Tunis en Marokko opkomen. Hoewel het te begrijpen is, dat een man, die een dijkbreuk met de duim tracht te stoppen niet blijer wordt als anderen zeggen dat het zo niet gaat, het staat toch vast, dat door hun zwijgen de dijk niet dichttrekt.

Hoe wel? Emotioneel het knapste nieuwsbericht van deze week was de afbeelding van de jonge Koningin van Groot-Brittannië, omgeven door de premiers van de landen, die het Britse Rijk vormen. Emoties kunnen echter verheffend en vertroebelend werken; ook het Empire heeft Afrikaanse en Aziatische problemen. De woorden, die Sterne in de „Sentimental Journey” † een Fransman in de mond geeft: „Le pour et le contre se trouvent en chaque nation: there is a balance”, said he „of good and bad everywhere” zijn juist, maar alleen geschikt van de plaats, waar zij werden gezegd, de loge vèr van de scène.

Loge d'avant-scène, zo heeft de Minister van Economische Zaken de Tweede Kamer geplaatst door zijn betoog over de gedachte economische politiek. Ook hier ruimtelijk zien, in goede zin: de intregatie van Europa als een van de grondlijnen van de handeling en niet als slotfanfare. Aan de harmonisatie van een vroeger, beslist nog niet van het programma genomen, nummer, wordt thans door deskundigen — het doet nog steeds vreemd aan te lezen dat het werk van de ministers wordt voortgezet door commissies van experts — gewerkt. Enige nieuwe arrangementen van de Benelux zouden zijn gereedgekomen.

Naast deze grote stukken, tragédie de moeurs en raisonnement, vergete men de Bucolica niet. Het landbouwbeleid blijft voortdurend actief; een prijspolitiek van overheidswege gericht op exportspreiding zou van de economen veel belangstelling moeten wekken. Wellicht zijn zij niet in staat om de lijnen van fonds tot fonds te ontwarren; dit geldt begrijpelijkerwijs alleen voor niet-agrarische economen.

Economische Wetenschap en Economische Politiek

onder redactie van: Prof. Dr P. P. van Berkum, Dr
J. A. Geertman, Prof. Dr G. W. Groeneveld, Dr D. B.
J. Schouten, Dr A. C. M. van Keep.

In deze bundel wordt aandacht geschonken aan de
vraagstukken der economische wetenschap en die van
de economische politiek, waarbij voornamelijk het
accent gelegd wordt op het praktisch economisch be-
leid en op de daarmede verband houdende speciale
vraagstukken.

Een groot aantal actuele onderwerpen, die heden
ten dage in onze maatschappij van zo een eminent be-
lang zijn, worden nader beschouwd door een aantal
vooraanstaande oud-leerlingen van de Katholieke Eco-
nomische Hogeschool te Tilburg.

Deze bundel is geen hoeveelheid bijeengebrachte op-
stellen, waar ieder onderling verband in ontbreekt.

Prijs ingenaaid f 11.50, gebonden f 14.— Voor
leden van de Tilburgse Academische Economi-
sche Kring en Studenten aan de Katholieke
Economische Hogeschool te Tilburg, ingenaaid
f 8.50, gebonden f 10.50 (uitsluitend tot 1 Juli
1953).

Voor een rationeel beleid bij in- en verkoop:

H. FERRO

Economische-Geografische Gebiedsindeling van Nederland

Basis voor rayonvaststelling en marktonderzoek
gebonden f 6.75.

Drs J. DIEDERICH

Vragenlijst voor Marktonderzoek

gebonden f 6.25

Om op effectieve en rationele wijze alle problemen
van in- en verkoop het hoofd te kunnen bieden, is het
noodzakelijk dat een zo groot mogelijk aantal gegevens
ter beschikking staat.

Deze boeken veel bijdragen tot een beter
commercieel beleid, waaraan deze tijd steeds grotere
eisen stelt.

Een van de grote voordelen van de economisch-geo-
grafische gebiedsindeling is, dat zij het mogelijk maakt
tot een zekere unificatie te komen, waardoor de ver-
schillende resultaten van de verkoop met elkaar kunnen
worden vergeleken. Wij noemen slechts de bepaling
van de verkoopquota, de controle op de activiteit der
vertegenwoordigers, regionale markt diagnoses, etc.

Deze vragenlijst voor marktonderzoek — in Amerika
checklist genaamd — dient als een soort controlemiddel,
nl. om na te gaan of alles voldoende bekeken is en of
aan alle mogelijkheden wel gedacht is.

Voor een ieder die geïnteresseerd is bij inkoop en
verkoop zal deze vragenlijst bij zijn dagelijks werk van
groot nut blijken te zijn.

Een uitgewerkt onderzoek is als voorbeeld opgeno-
men. Het boekje is met witte pagina's doorschoten,
zodat de gevonden antwoorden direct opgetekend kun-
nen worden.

Deze zomer verscheen in de serie

CAPITA SELECTA DER ECONOMIE

onder redactie van prof. S. Posthuma
deel XV

Dr ANT. M. F. SMULDERS

Inkomensverdeling en Werk- gelegenheid

gebonden f 9.75.

De sinds de oorlog opgetreden verschuivingen in de
inkomensverdeling zijn in de loop van de laatste jaren
steeds meer in het middelpunt van de belangstelling
komen te staan. De vraag, in hoeverre deze verschuiv-
ingen ten gunste of ten ongunste van de verschillende
maatschappelijke groeperingen zijn uitgevallen, is bij
elke loonronde opnieuw gesteld.

Daar in de laatste jaren tevens is gebleken, dat de
discussies rondom de verschillende loonronden vaak
een eenzijdig uitgangspunt hadden en de gewenste
klarheid ontbrak, is juist voor dit vraagstuk een
nuchtere toetsing van de beschikbare feiten voor alles
een gebiedende eis.

De resultaten van dit onderzoek, die o.m. op een ver-
gaande nivellering wijzen, zijn op hun beurt in sa-
menhang met andere economische relevante factoren.
(zoals: achterstand in arbeidsproductiviteit, zwak
exportpakket, sterke bevolkingsaanwas, maatschappelij-
ke machtsverhoudingen) door de schrijver getoetst aan
de mogelijkheden van betalingsbalansevenwicht en
duurzaam hoge werkgelegenheid.

Voor een ieder, die zich ernstig interesseert voor de
economische toekomst van ons land, zal kennisneming
van dit geschrift van grote waarde zijn.



R. MEES & ZONEN

A° 1720

BANKIERS & ASSURANTIE-MAKELAARS

ROTTERDAM

AMSTERDAM - 's-GRAVENHAGE
DELFT - SCHIEDAM - VLAARDINGEN



KAS-ASSOCIATIËN N.V.

SPUISTRAAT 172, AMSTERDAM-C

BETALEN • BEWAREN • BEHEREN

Giro's naar alle banken en
giro-instellingen

beschikbare krachten

Econ. Doct. Accountant,

oud-belastingambtenaar,

biedt zijn diensten aan

als medewerker belastingconsulenten- en(of) accountants-
kantoor. Eventueel als part-time job. Br. onder no. ESB 50-3,
Bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

Uitzending naar Latijns-Amerika

gezocht door accountant (doctoraal economische wetenschap-
pen annex universitaire accountantsdiploma). Kennis van
Spaans naast die van de andere moderne talen. Br. onder no.
ESB 50-1, Bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

Zie vervolg rubriek „Beschikbare Krachten” op pag. 960.

Nevenstaande uitgaven verschenen bij H. E. Stenfert
Kroese — Leiden, en zijn verkrijgbaar bij

DE WESTER BOEKHANDEL

Algemene Binnen- en Buitenlandse Boekhandel

Nieuwe Binnenweg 331
Telefoon 32076



ROTTERDAM
Postgiro 18961

GESPECIALISEERD OP ECONOMISCH GEBIED

Gebruik voor uw bestellingen bijgevoegde antwoord-
kaart. Bij voorbaat dank.

DE ARTIKELLEN VAN DEZE WEEK

Doeleinden der internationale economische samenwerking.

Het doel van de internationale economische samenwerking zou moeten zijn het vormen van een centrum van overleg omtrent de wijze, waarop het dollarevenwicht kan worden hersteld en gehandhaafd, zulks met behoud van een zekere graad van expansie en van „full employment” in het binnenland aan de ene kant, en een redelijke mate van vrijheid ten opzichte van de buitenwereld aan de andere kant. In verband hiermede zouden, indien de huidige plannen zouden worden verwezenlijkt, tot de belemmeringen van dit centrum onder andere behoren: 1. de internationale investeringen; 2. het vraagstuk van de verhoging van de productie van grondstoffen en voedingsmiddelen, alsmede de stabilisatie van de prijzen daarvan; en 3. de verwezenlijking van een internationale clearing en het scheppen van internationale betaalmiddelen. Ten slotte zal het zich waarschijnlijk ook moeten bezig houden met de verschillende facetten van de binnenlandse economische en financiële politiek der betrokken landen, zoals ook de O.E.E.C. dit reeds enkele jaren doet in West-Europa.

I. BOS, Het Tienjarenplan voor Suriname.

Kort na de publicatie van de Aanbevelingen van de Missie van de Wereldbank — schrijver heeft deze publicatie besproken in „E.-S. B.” van 19 November 1952 — is het rapport over de Grondslagen van het Tienjarenplan voor Suriname van de Stichting Planbureau Suriname bij schrijven van 10 Juni jl. bij de Gouverneur van Suriname als Hoofd van de Landsregering ingediend. Het geeft, evenals dat van de Missie, maar uitvoeriger, beschouwingen over de sociaal-economische structuur en haar problemen, noodzaak en doel van het Tienjarenplan, en de grondslagen daarvan. Wanneer het Tienjarenplan — zo eindigt schrijver zijn bespreking in dit artikel — wordt aanvaard en uitgevoerd, dan wordt weer een basis gelegd voor een betere toekomst, en is er een goede kans dat de Phoenix van de vroegere welvaart uit zijn as herrijst, en dit land zich weer uitheft boven de drukkende omstandigheden van een steeds verder teruggaand economisch en sociaal bestel, waardoor het nu vele decennien is gekenmerkt. Dat deze vlucht dan steil omhoog zal gaan, niemand die Suriname kent en nuiter is, zal dit verwachten. Er zullen nog heel wat moeilijkheden overwonnen moeten worden, grote problemen worden opgelost. Maar er zijn dan weer ontwikkelingskansen in de verschillende sectoren van het economisch leven.

Dr Ir A. MARIS en R. RIJNEVELD, Het landbouwonderwijs in Nederland; de regionale behoefte aan en capaciteit van (het) landbouwonderwijs.

In dit artikel geven schrijvers een overzicht van de regionale spreiding van het landbouwonderwijs in Nederland. Voorts wordt de capaciteit van het landbouwonderwijsapparaat geconfronteerd met de behoefte; hierbij wordt uitgegaan van het dagonderwijs. Gezien de voortgang van de landbouwtechniek en de steeds zwaardere eisen, welke aan de boer worden gesteld, menen schrijvers, dat voor de toekomst zeker als norm kan worden gesteld, dat alle boerenzoons dagonderwijs moeten volgen. Gemeten naar deze norm zal de capaciteit van het dagonderwijs op de zandgronden en in het rivierkleigebied nog moeten worden vergroot. In de andere gebieden bestaat hiertoe zeker geen aanleiding. Wel zal volgens schrijvers in de toekomst, gezien de steeds grotere behoefte aan boeren met een ruimere algemene en vaktechnische ontwikkeling,

nog een belangrijke verschuiving in de richting van het middelbaar onderwijs moeten plaatsvinden. Bijzondere aandacht vragen ongetwijfeld de, vanuit landbouwkundig oogpunt gezien, onderontwikkelde gebieden in ons land. Voor de noodzakelijke kwalitatieve en kwantitatieve verhoging van de agrarische productie vormt de kwaliteit van de „human factor” in deze gebieden nog een belangrijk knelpunt.

Dr P. S. PELS, Het Amsterdamse taxivraagstuk.

Door de Stichting voor Economisch Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam is een rapport uitgebracht over het Amsterdamse taxivraagstuk. In zijn bespreking van dit rapport komt schrijver tot de conclusie, dat het voor het taxibedrijf in het algemeen en dat van Amsterdam in het bijzonder van grote waarde zal zijn wanneer de gezamenlijke werkgevers- en werknemersorganisaties spoedig met een complex van voorstellen zouden kunnen komen ter oplossing van het taxivraagstuk. Het rapport geeft z.i. hiertoe voorshands voldoende richtlijnen. Deze voorstellen zouden van economische en sociale aard dienen te zijn en gebaseerd op de gedachte, dat een ordening in deze bedrijfstak zowel voor de betrokken werkgevers als de werknemers van groot belang is.

— SOMMAIRE —

La collaboration internationale dans le domaine économique.

La collaboration internationale en matière économique devrait se fixer pour but la création d'un centre d'examen. Celui-ci serait chargé d'étudier la manière de combler le déficit en dollars, tout en maintenant dans une certaine mesure une politique de développement et de plein emploi sur le plan intérieur et une certaine liberté vis-à-vis des autres pays.

I. BOS, Le plan de 10 ans pour Surinam.

En juin dernier, le „Bureau du Plan de Surinam” a présenté auprès du gouverneur de la Guyane néerlandaise un rapport sur les principes de base du plan de 10 ans pour le développement de cette région; ce rapport contient des considérations détaillées sur la structure sociale et économique de Surinam, sur la nécessité, le but et les principes directeurs du plan. L'auteur discute ce rapport dans le présent article.

Dr Ir A. MARIS et R. RIJNEVELD, L'enseignement agricole aux Pays-Bas.

Dans cet article, les auteurs donnent un aperçu de la répartition par région de l'enseignement agricole aux Pays-Bas. Ensuite ils confrontent les possibilités du corps enseignant avec les besoins. Vu les progrès de la technique agricole et des exigences toujours plus lourdes qui sont imposées aux fermiers, les auteurs estiment que normalement tous les fils de fermiers devraient suivre à l'avenir les cours de jour.

Dr P. S. PELS, La question des taxis amstellodamois.

Mr Pels émet quelques considérations sur les diverses difficultés auxquelles doivent faire face les entreprises de taxi, particulièrement celles d'Amsterdam.

Doeleinden der internationale economische samenwerking

Men schrijft ons:

Evenwicht, vrijheid en expansie.

Zowel voor Europa als voor het Gemenebest is het dollarprobleem weer acuut aan het worden. Met een dollartekort op een jaarniveau van \$ 4.000 mln op de lopende rekening ziet de toekomst er inderdaad weinig florissant uit, zeker indien men bedenkt dat de Marshall-hulp thans ten einde is en de animo bij het nieuwe Amerikaanse congres voor een voortzetting der gratis hulp welhaast tot het nulpeil is gedaald.

Alom beseft men dan ook dat een nieuwe aanpak van het dollarvraagstuk nodig is. Talrijke ideeën en plannen hoe dit vraagstuk zou moeten worden opgelost zijn reeds ontworpen en worden — gelukkig ook in de Verenigde Staten — besproken. Optimisten spreken zelfs al van een „permanente” oplossing. In „The Economist” van 22 November jl. staat een aantal voortreffelijke artikelen over de omvang van dit dollarprobleem, ook voor de komende jaren alsook over de wegen waarlangs dit zou kunnen worden opgelost.

Toch blijkt, mede uit de verschillende plannen welke thans worden bestudeerd, dat er naast het herstel en de handhaving van het *evenwicht* op de dollarbalans nog andere economisch politieke doeleinden zijn, welke men zal trachten te verwezenlijken. Men denke hierbij allereerst aan de *vrijheid* van het internationale handels- en betalingsverkeer en het herstel van de convertibiliteit, een doel dat duidelijk de grondslag vormt van de overeenkomst van Bretton Woods. In feite is in de afgelopen jaren echter in vrijwel alle landen de *expansie* van de nationale productie en — in de Westelijke landen — de handhaving van de „full employment” het primaire en voornaamste doel van de economische politiek geweest.

Op het eerste gezicht en in abstracto schijnen deze drie doeleinden: expansie, vrijheid en evenwicht moeilijk verenigbaar. Niettemin streven vrijwel alle in discussie zijnde plannen er naar, zij het met verschillend accent, deze drie doeleinden op één of andere wijze te combineren. Dit moet ook wel mogelijk zijn, mits men zich goed voor ogen houdt dat deze drie doeleinden betrekkelijk zijn en men ze in verschillende graden en maten kan verwezenlijken.

Bezien wij allereerst de *vrijheid*. Enerzijds bestaan er belemmeringen in de sfeer van het goederen- en dienstenverkeer in de vorm van tarieven, contingenteringen en verschillende binnenlandse voorschriften, waarbij prioriteit aan nationale producten wordt verleend. Daarnaast heeft men de belemmeringen op het gebied van het betalingsverkeer, voornamelijk bestemd om ongewenste kapitaalexport tegen te gaan. Terwijl voor de dertiger jaren deze vrijheid (behalve ten aanzien van tarieven) vrijwel volledig was, worden in de statuten van Bretton Woods beperkingen op het internationale kapitaalverkeer in beginsel reeds toegestaan. Ten aanzien van de vrijheid doet men er daarom goed aan zijn nostalgie naar het gouden standaard tijdperk te overwinnen en in elk geval voor de komende tien jaar niet meer te verwachten dan maximaal een opheffing van de beperkingen op het betalingsverkeer voor gewone handels-transacties en een opheffing der kwantitatieve restricties. Liberalisatie noemt men tegenwoordig dit streven. Dit impliceert dus in beginsel de handhaving van de deviezencontrole. „The Economist” stelt in zijn reeds besproken artikelen het doel zelfs nog iets bescheidener, nl. non-discriminatie t.o.v. dollargoederen (zekere beper-

kingen mits maar non-discriminatoire toegepast acht dit blad dus toelaatbaar).

Dat ook de *expansie* een kwestie van maat is behoefte nauwelijks toegelicht. In de minder-ontwikkelde landen is „development” de hoeksteen van de economische politiek en met name de industrialisatie. In de Westerse landen legt men het accent meer op de handhaving van een volledige werkgelegenheid. Vooral in de minder-ontwikkelde landen bestaat de neiging de expansie, d.w.z. voornamelijk de van overheidswege direct of indirect tot stand gebrachte investeringen, te sterk op te voeren in verhouding tot de lage besparingen in deze landen. Bij onvoldoende kapitaalimport resulteert dan inflatie en een tekort op de betalingsbalans.

Ook *evenwicht* is een betrekkelijk begrip. Helemaal in evenwicht is de lopende rekening van een land nooit. Duur en omvang van het tekort hangen af enerzijds van de hoeveelheid liquide middelen en anderzijds van de omvang van het buitenlands crediet en de buitenlandse kapitaalverschaffing. Hoe meer speling men heeft hoe minder stringent de eis van het evenwicht zich doet gevoelen.

Overleg.

Voor elk land gaat het er om de juiste combinatie van expansie en vrijheid te vinden op basis van het evenwicht op de betalingsbalans. Hoe meer speling men ten aanzien van dit evenwicht heeft, hoe meer armslag men bezit t.o.v. de graad van expansie en vrijheid. Onder de gouden standaard was de vrijheid een axioma en een onaantastbaar doel. Evenwichtsstoringen werden geëlimineerd via het binnenlandse koopkrachtvolume en het binnenlandse prijspeil. De ongeschreven regels van dit stelsel konden dan ook door de binnenlandse monetaire autoriteiten van elk land als het waren „automatisch” worden toegepast. Sinds de crisis en zeker na de oorlog is dit veranderd. De binnenlandse economische ontwikkeling, dus expansie en „full employment”, werd primair en het wegwerken van tekorten geschiedde door de vrijheid t.o.v. de buitenwereld meer of minder in te krimpen.

De hinder, welke andere landen hiervan ondervonden, acuter en aanwijsbaarder dan bij de gouden standaard, leidde tot bilateraal overleg en tot handels- en betalings-accorden. De bijzondere bezwaren tegen dit zgn. bilateraalisme leidden weer tot het beseft dat men de binnenlandse economische expansiedrang toch niet die prioriteit kon geven, die men deze eigenlijk wel zou willen geven, en dat dus een zeker compromis tussen expansie en vrijheid moest worden gevonden. Anderzijds leidden deze bezwaren tot een toenemende mate van multilateraal overleg.

Redelijkerwijs kan daarom worden verondersteld dat het in de lijn der ontwikkeling ligt dat in de toekomst de internationale economische en monetaire betrekkingen tussen de Europese staten, de landen van het sterlinggebied en de Verenigde Staten en Canada in multilateraal overleg zullen worden geregeld en dat het onderwerp van dit overleg zal zijn het vinden van een juiste combinatie van expansie, vrijheid en evenwicht.

Voorlopig zullen de hier genoemde staten zich onderling wel in hoofdzaak bezighouden met het allesbeheersende dollarvraagstuk. Belangwekkend is nu echter dat enkele van de wegen, waarlangs men een oplossing op lange termijn zoekt voor dit tekort, reeds de grondslagen inhouden voor een vorm van overleg zoals dit hiervoor werd geschetst.

Behalve de orthodoxe middelen tot oplossing van het dollartekort, zoals een verlaging van de invoerrechten, een expansieve conjunctuurpolitiek en een actieve leningspolitiek door de Verenigde Staten, en deflatie, devaluatie, exportpremïering en importbeperkingen door de overige landen, worden thans de volgende middelen bestudeerd, om dit tekort enigszins duurzaam tot hanteerbare proporties terug te brengen:

1. In steeds bredere kring is men het er heden ten dage over eens, dat door een sterke *uitbreiding van de productie van grondstoffen en voedingsmiddelen*, vooral in de overzeese gebiedsdelen en minderontwikkelde landen, op lange termijn een reductie van het permanent dreigende te worden dollartekort kan worden verkregen. Dit kan zowel door een vergroting van de productie van dollarimportvervangende grondstoffen, zoals bijv. graan, tabak, katoen, steenkool, als door de productie van die grondstoffen, welke in de toekomst in sterkere mate naar het dollargebied zouden kunnen worden geëxporteerd (bijv. verschillende non-ferrometalen).
Dit vereist allereerst een doelbewuste *investeringspolitiek* van de betrokken landen. „The Economist” meent in dit verband dat voor Engeland en het Gemenebest de uitweg is dat de Dominions hun industrialisatieproces drastisch besnoeien en zich meer gaan toeleggen op de productie van voedingsmiddelen en de mijnbouw en dat Engeland primair de productie van kapitaalgoederen en zware machines stimuleert, zo nodig ten koste van de consumptiegoederenindustrie. Daarbij zal voor bepaalde projecten gedeeltelijk Amerikaans kapitaal moeten worden aangeetrokken.
2. Behalve een dergelijke investeringspolitiek eist deze opzet ook het scheppen van een behoorlijke mate van zekerheid voor de afzet. Hier denkt men in de richting van *grondstoffenovereenkomsten* op lange termijn, waarbij tevens de prijs van deze grondstoffen enigermate wordt gestabiliseerd.
3. Een mogelijkheid van geheel andere aard voor Engeland en Europa om in de toekomst dollars te verdienen is de *pooling van de defensie-inkomsten en uitgaven binnen het kader van de N.A.T.O.* De door de N.A.T.O.-landen gevoteerde gelden voor de defensie zouden in één pot moeten worden gestort en dan, op grond van een gemeenschappelijk bewapenings- en defensieplan worden besteed, daar waar de kostprijs het laagst en de productiemogelijkheden het best zijn. Op het ogenblik besteedt ieder zijn defensiegelden zoveel mogelijk in eigen land. Deze gemeenschappelijke wijze van defensiefinanciering zou Europa zeker meer dollars opleveren dan de huidige methode van „off-shore”-bestellingen.

Men zou kunnen zeggen dat bij deze drie mogelijkheden een evenwicht wordt nagestreefd door middel van expansie.

Meer armslag, vooral ten gunste van de vrijheid, zou kunnen worden gewonnen zeker in de eerstkomende jaren en bij verwezenlijking van de verschillende hiervoor aangegeven maatregelen, indien door gemeenschappelijke *vergroting van de reserves* de eis van evenwicht iets minder stringente behoefte te worden gesteld.

Ondanks de veel grotere omvang, zeker in geld, van de wereldhandel, in vergelijking met vóór de oorlog, is de internationale liquiditeit sterk afgenomen doordat het grootste deel van de internationale reserves, i.c. het goud, in handen van Amerika is en bovendien omdat de goudprijs nog steeds dezelfde is als 20 jaar geleden.

Een *verdubbeling van de goudprijs* door alle landen zou hun internationale liquiditeit aanzienlijk vergroten. Ook de goudproductie, die dank zij het huidige premiestelsel voor een zeer belangrijk deel in de zwarte handel en naar de kous verdwijnt, zou hierdoor worden gestimuleerd. Bezwaren, hoofdzakelijk van psychologische aard, komen eigenlijk alleen van de zijde van de Verenigde Staten, welke weigeren meer dan \$ 35 per ounce te betalen. Eén van de door hen aangevoerde argumenten is dat dit inflatoir zou werken in hun eigen land. Gezien de mogelijkheid dit effect monetair te neutraliseren, klinkt het argument niet erg sterk. Een ander probaat middel hiertegen zou zijn om met verdubbeling van de goudprijs de helft van hun goudvoorraad opnieuw tot verdeling te brengen tussen de andere landen, hetgeen de liquiditeit dezer landen verder ten goede zou komen.

Slechts op één manier kan de internationale liquiditeit werkelijk effectief worden vergroot, nl. door de mogelijkheid te scheppen tot *de creatie van internationaal geld*. In de afgelopen eeuwen is de behoefte aan ruilmiddelen altijd sneller gestegen dan aan officiële ruilmiddelen beschikbaar was. In de tijd dat alleen muntgeld in omloop was, boden wisselbrieven en later bankbiljetten een uitweg. Toen ten tijde van de gouden standaard de munt- en bankbiljettenomloop weer op een of andere wijze proportioneel gekluisterd werd aan de edelmetaalvoorraad heeft men zich in toenemende mate gered door middel van het girale geld. Heden ten dage is alleen de hoeveelheid internationaal ruilmiddel nog beperkt door de toevalligerwijs voortgebrachte hoeveelheid goud. Daarnaast wordt internationaal wel crediet verstrekt, maar dit is veelal slechts bilateraal bruikbaar. Wat nodig zou zijn is de schepping van een internationaal algemeen aanvaardbaar ruilmiddel door een internationale instantie, dus een soort centrale bank voor de nationale centrale banken, welke enerzijds voorschotten (in Engeland spreekt men in dit verband van „overdrafts”) verleent, waartegenover anderzijds vanzelf deposito's worden gecreëerd. Op beperkte schaal geschiedt dit thans ook in de E.P.U. Een plan dat destijds heeft voorzien in deze schepping van internationaal geld is het beroemde zgn. Keynes Plan geweest voor een Internationale Clearing Unie, een plan dat „The Economist” in zijn geciteerde artikelenreeks de moed heeft gehad opnieuw aan de orde te stellen. Dit Keynes Plan is een voorontwerp geweest voor de conferentie van Bretton Woods, waarbij ten slotte het I.M.F. is opgericht. „The Economist” stelt de oprichting van een Atlantische Clearing Unie voor, geheel op basis van dit Keynes Plan. Op de bijzondere voorzieningen van een dergelijke Atlantische Clearing Unie kan hier niet worden ingegaan. Vermeld zij slechts dat de bedragen, waarvoor de landen voorschotten kunnen krijgen van een dergelijke unie, uiteraard gelimiteerd moeten zijn. Essentieel is echter dat behoorlijk ruime marges worden vastgesteld. „The Economist” stelt in dit verband voor 50 pCt van de invoerwaarde of 5 pCt van de waarde van het nationale product. Dit laatste zou voor de Verenigde Staten bijv. een bedrag van \$ 17 mrd vertegenwoordigen. Als internationaal orgaan zou een dergelijke Clearing Unie van geheel andere aard zijn dan thans het I.M.F. is. Dit is immers niet meer dan een kleine pot van valuta van alle aangesloten landen, waaruit in liquiditeitsnood verkerende staten soms voor korte tijd een klein bedrag kunnen lenen.

Alleen indien een dergelijk plan zou lukken, zou er in afzienbare tijd een grotere kans zijn op een behoorlijke mate van vrijheid in het internationale verkeer — in elk geval waarschijnlijk van non-discriminatie ten opzichte van het dollargebied.

Natuurlijk vormen een dergelijke Clearing Unie en een vergroting van de internationale liquiditeit door het scheppen van internationaal geld, op zichzelf nog geen oplossing voor het dollartekort. Het scheidt echter wel veel meer armslag voor het opvangen van storingen

op de betalingsbalans zodat men niet onmiddellijk naar invoerbeperkingen hoeft te grijpen.

In een volgend artikel zullen de perspectieven der internationale economische samenwerking en de integratie worden gezien.

Het Tienjarenplan voor Suriname

Een overzicht van het Plan.

Kort na de publicatie van de Aanbevelingen van de Missie van de Wereldbank, die ik in mijn vorig artikel¹⁾ besprak, is het rapport over de Grondslagen van het Tienjarenplan voor Suriname van de Stichting Planbureau Suriname bij schrijven van 10 Juni jl. bij de Gouverneur van Suriname als Hoofd van de Landsregering ingediend. Dit zeer interessante rapport is samengesteld door een socioloog, drie economen en een landbouwkundige. Het is een gedegen stuk werk. Het geeft, evenals dat van de Missie, maar uitvoeriger, beschouwingen over de sociaal-economische structuur en haar problemen, noodzaak en doel van het Tienjarenplan, en de grondslagen daarvan. Ik stip er de volgende punten uit aan:

de toename van het netto-nationaal product van Sf 18,8 mln in 1938 tot Sf 80 mln in 1950, waarbij de stijging bedroeg in de agrarische sector 295 pCt, bij de nijverheid 233 pCt, bij de mijnbouw 550 pCt, bij de overige bedrijven 120 pCt en bij de handelswinst op ingevoerde consumptiegoederen 530 pCt;

de bauxietuitvoer nam toe van 0,47 mln ton in 1938 tot 2,08 mln ton in 1950 (in 1951 2,67 mln ton);

de arbeidsproductiviteit in de bauxietindustrie steeg van 100 in 1925 over 447 in 1940 tot 646 in 1950;

de bankbiljettencirculatie steeg met het 9-voudige (de girale geldmiddelen zijn hierbij niet in de beschouwing betrokken);

de geringe bevolkingsdichtheid veroorzaakt een beperkt arbeidsaanbod en relatief hoge arbeidskosten;

de uitvoer bestond in 1951 voor 80 pCt uit bauxiet; de handelsbalans toont in 1951 een invoer van Sf 45,9 mln en een uitvoer van Sf 39,7;

de overheidsmiddelen (gewone dienst) stegen van Sf 6,748 mln in 1938 tot Sf 20,545 mln (begroting) in 1951, de uitgaven van Sf 6,7 mln in 1938 tot Sf 20,5 mln (begroting) in 1951;

de eindcijfers der begroting lieten in 1948 en 1949 overschotten zien van resp. Sf 269.411 en Sf 1.023.160.

Uit deze korte gegevens blijkt: 1. dat de betalingsbalans (bijna geheel gerepresenteerd door de handelsbalans) deficitair is; 2. de overheidsfinanciën in labiel evenwicht zijn, en 3. de nationale productie disharmonisch is. De Surinaamse volkshuishouding steunt geheel op de pijler der bauxietexploitatie. In Brits-Guyana, waar bauxiet evenzeer een belangrijk uitvoerproduct is, voert de landbouw echter nog veruit de boventoon bij de uitvoer. Deze labiele toestand is uiteraard zeer ongewenst, belemmert een gezonde ontwikkeling van de Surinaamse economie en maakt het nemen van bijzondere maatregelen nodig.

Gestreefd moet worden naar een sluitende betalingsbalans, een stijging van het reële inkomen per hoofd, een verbreding der economische basis en het scheppen van betere sociale en culturele voorwaarden voor de ontwikkeling van het volk. Dit kan slechts verwezenlijkt worden door de uitvoering van een ontwikkelingsplan over een lange termijn en met behulp van middelen van Suriname, Nederland en het buitenland. Een

beperking die aan de uitvoering wordt opgelegd vormen de productieve krachten, waarover het land de beschikking heeft.

Als minimumplan wordt, evenals door de Missie van de Wereldbank, gesteld een bedrag van Sf 100 mln, te besteden over een periode van 10 jaren. Ten aanzien van de verdeling van dit bedrag over de verschillende sectoren van het economisch leven is men bij het Planbureau in onderdelen tot een enigszins andere opstelling gekomen dan de Missie.

	P.b.	Missie
landbouw, veeteelt, visserij en bosbouw ..	Sf 46,020 mln	Sf 56,900 mln
energie, industrie en onderzoek	8,300 "	—
ondersteuning particulier initiatief	—	4,000 "
verkeer	18,405 "	17,800 "
sociale voorzieningen	19,275 "	16,800 "
algemeen beheer	3,000 "	4,500 "
reserve	5,000 "	—
	Sf 100,000 mln	Sf 100,000 mln

Hier en daar is dus het accent verlegd. De grote lijn is echter dezelfde gebleven.

Wat bij deze cijfers opvalt is het grote bedrag dat bestemd is voor niet-direct productieve doeleinden. Het Planbureau acht dit echter volkomen verantwoord. Deze bedragen moeten een waarborg vormen, dat door toekomstige verkeerstechnische en sociaal-culturele omstandigheden (vakbekwaamheid, opleiding technici en leidinggevend personeel etc.) de rentabiliteit der direct productieve investeringen zal zijn verzekerd.

Het doel van een ontwikkelingsplan, zo meent het Planbureau, is niet in de eerste plaats het bereiken van een maximaal inkomen in geld gemeten, of het kweken van een zo groot mogelijk exportoverschot, als veeleer het zodanig wijzigen der bestaande economische en socio-culturele structuur, dat daardoor ontwikkelingsmogelijkheden van een duurzaam karakter worden geschapen. Er zal wel niemand zijn die het hiermede niet eens is.

Aandacht is verder ook geschonken aan de spanningen in de monetaire sfeer die bij de ontwikkeling van het plan zouden kunnen optreden. Men berekent dat bij de uitvoering in 10 jaren van het minimumplan voor loon- en materiaalkosten, binnenlandse materialen en handelsmarges in totaal Sf 54,8 mln in Suriname zal worden uitgegeven. Waar in het plan rekening is gehouden met een bijdrage van Suriname van Sf 4 mln per jaar, totaal Sf 40 mln in 10 jaar, welk bedrag door middel van belastingheffing zal moeten worden verkregen, wordt verwacht dat bij een verscherpt inzicht in de lopende inkomsten en uitgaven van de Overheid eventuele spanningen tijdig zullen kunnen worden onderkend en opgevangen.

Naast het minimumplan dat de hoogste prioriteiten voor het economische en sociale leven omvat, stelt ook het Planbureau een supplementair plan voor van in totaal Sf 30 mln.

	P.b.	Missie
landbouw, veeteelt, visserij en bosbouw ..	Sf 10,600 mln	Sf 11,000 mln
energie, industrie en onderzoek	2,600 "	—
verkeer	5,250 "	2,600 "
sociale voorzieningen	11,550 "	16,400 "
	Sf 30,000 mln	Sf 30,000 mln

¹⁾ Zie „E.-S.B.” van 19 November 1952.

Uitvoering van dit plan zal eerst na de uitvoering van het grote plan geschieden, tenzij bij een gunstige ontwikkeling der interne financiën van Suriname dit gelijktijdig zou kunnen gebeuren.

Geheel naast deze beide projecten staat het zgn. Brokopondoplan dat voorziet in de bouw van een stuw-dam annex krachtstation voor de opwekking van energie om tot de vestiging van een aluminiumfabriek te komen. Dit bijzondere plan zou een bedrag vorderen van Sf 132 mln en een bijzondere financieringsregeling vereisen. Het hangt echter geheel af van de bereidheid der bauxietindustrie om tot de stichting van een aluminiumfabriek over te gaan. Dit neemt niet weg dat het een groots plan is dat wijde perspectieven biedt, ook voor de ontwikkelingsmogelijkheden van andere industrieën in Suriname, dat over geen andere bronnen van energie zoals steenkool of olie beschikt.

Hoe de gelden zullen worden besteed.

Een bespreking van de afzonderlijke projecten waaraan men de gelden wil besteden, past niet in het kader van dit artikel; slechts enkele opmerkingen mogen hier over sommige daarvan en over de verschillende sectoren worden gemaakt.

De landbouwsector, de primaire productiebron van elk ontwikkeld tropenland, heeft uiteraard de meeste belangstelling. En terecht, wanneer men bedenkt dat de jonge kustvlakte van Suriname beschikt over 1 miljoen ha vruchtbare cultuurgrond. Voorheen waren hier de uitgestrekte plantagegebieden die bewerkt werden met goedkope arbeidskrachten. Van de ruim 400 ondernemingen in 1860 waren er in 1900 nog 62 over, in 1950 nog 31 met een beplante oppervlakte van 5.000 ha (koffie, suiker, citrus en cacao) en in totaal 5.000 arbeiders. Van de vroegere plantagebevolking vestigde zich een groot deel als kleine landbouwer. Deze groep heeft in gebruik een areaal van 24.000 ha, waarop hoofdzakelijk rijst en andere voedselgewassen worden geteeld. Haar aandeel in de productiewaarde van agrarische voortbrengselen steeg van ca 10 pCt in 1900 tot 85 pCt in 1950. De aard van de agrarische productie is hiermede ook voor een groot deel gewijzigd. Het Planbureau heeft deze ontwikkeling der laatste halve eeuw als een beslissend gegeven voor haar plannen aangevaard en daaruit de conclusie getrokken dat de vergroting van de agrarische productie moet worden gevonden in het kleine en middelgrote boerenbedrijf dat op moderne wijze zoveel mogelijk machinaal en in coöperatief verband moet worden gedreven.

Van de landbouwprojecten zijn er 7 opbouwprojecten, gelegen in de nabijheid van Paramaribo en in Nickerie. Zij hebben ten doel inpoldering, verbetering der afwatering en bevoeiing, sanering en uitbreiding. Hierbij zijn 18.600 ha betrokken. Deze vragen inclusief drogerijen en opslagplaatsen alsmede beheer een totaal van Sf 14,24 mln. Men verwacht hiervan een geleidelijke vermeerdering van de bruto-productiewaarde die in 1962 Sf 5,478 mln zou bedragen. Eén der werken werd reeds in 1951 door het Welvaartsfonds aangevangen.

Een geheel nieuw en zeer belangrijk project is het Noord-Nickerie-project, dat de aanleg van twee polders beoogt, samen 10.000 ha, die bestemd zijn voor grote middenstandsbedrijven voor Hollandse boeren, die ervaring hebben met machinaal gedreven landbouw. Het werk wordt uitgevoerd en zal worden beheerd door de M.L.S. De kosten, onder aftrek van verwachte eigen inkomsten uit exploitatie der eerste jaren, worden gesteld op Sf 20,146 mln. Het Welvaartsfonds heeft hieraan bijgedragen Sf 1,8 mln. Voor dit werk zullen leningen worden gesloten onder garantie van de Nederlandse Staat. Reeds werd in 1950-1952 voor Sf 10,250 mln verwerkt. Men verwacht van dit project geleidelijk een

bruto-productiewaarde, die oploopt van 1956 tot 1960 en verdere jaren van Sf 1,806 tot Sf 5,880 mln per jaar. Hiermede zal tevens proefondervindelijk worden vastgesteld of Hollandse boeren zich blijvend in Suriname kunnen vestigen in machinaal gedreven landbouwbedrijven. Slaagt dit plan overeenkomstig de verwachtingen, dan bestaat het voornemen tot verdere uitbreiding.

Naast deze direct-productieve plannen is eerder het Welvaartsfonds reeds begonnen met twee experimentele landbouwprojecten, één in de iets zuidelijker gelegen oude kustvlakte met een andere grondstructuur dan de jonge kustvlakte, en een ander op een oude Gouvernementsplantage Sloopwijk, het één met het oog op een mogelijke uitbreiding van rendabele bestaansmogelijkheden in gedeeltelijk gemechaniseerde bedrijven op terreinen, welke niet behoeven te worden ingepolderd, het andere ter beantwoording van de vraag met welke kapitaalsinvestering verlaten plantagegronden weer aan het landbouwareaal kunnen worden toegevoegd, een probleem van wijde strekking. In het eerste project is reeds Sf 1,280 mln verwerkt en is nog nodig 6 ton. Voor het tweede raamt men de kosten op Sf 2,1 mln en de opbrengsten op Sf 1,3 mln, zodat nog gedurende de planperiode 8 ton nodig is.

Landbouwwetenschappelijk onderzoek, visserij en veeteelt vragen in deze sector nog Sf 4,130 mln.

Voor de bosbouw alleen heeft men Sf 6 mln gerekend. Dit project beoogt het opsporen en ontsluiten van economisch te exploiteren boscomplexen met een oppervlakte van 500.000 ha. Men verwacht hiervan een productievermeerdering van Sf 4 mln in 1950 tot Sf 13 mln in 1962 en een ongeveer gelijke stijging van de export van hout. Een zeer belangrijk project dus.

Bij de niet-direct productieve projecten voor industrie en onderzoek, waarvoor in het minimumplan een bedrag van Sf 8,3 mln wordt uitgetrokken, rekent men Sf 4,6 mln nodig te hebben voor steun aan nieuwe industrieën en Sf 2,7 mln voor het mijnbouwkundig onderzoek. Hoe belangrijk dit laatste kan zijn, bewijst de bauxietexploitatie. Ir De Munnick, oud-directeur van de Surinaamse Bauxiet Mij, die een boek schreef over „Het rijke ertsland Suriname”, is overtuigd dat nog grote rijkdommen in de bodem verborgen liggen. Behalve bauxiet en goud zijn verschillende vindplaatsen van andere metalen vastgesteld. Voor het vooronderzoek van het Brokopondoplan heeft men in deze sector 3 ton gereserveerd.

De sector verkeer vraagt voor wegaanleg en wegverbetering, aanschaffing van materieel, binnenscheepvaart, zeeverkeer e.d. in totaal Sf 18,405 mln. Het is duidelijk dat bij de ontsluiting van de verschillende gebieden in kustgebied en bosland de wegaanleg een eerste vereiste is, alsmede uitbreiding van het verkeersapparaat op de rivieren en de zee.

Onder de sociale voorzieningen, waarvoor Sf 19,275 mln nodig wordt geacht, ressembleren grote bedragen te besteden voor volksgezondheid, onderwijs, watervoorziening, stadverbetering, volkscredietwezen en welvaartszorg.

Na deze korte opsomming van de besteding van Sf 92 mln (dat is dus het dubbele in Nederlands geld) in de verschillende sectoren van het economisch en sociaal leven van Suriname, waarmee uiteraard slechts een zeer oppervlakkig beeld kon worden gegeven, zal bij menigen de vraag zijn gerezen: en de plantages, zijn die dus ten dode opgeschreven? Heeft de grote landbouw in Suriname geen toekomst meer? Een antwoord op deze vragen is voor de Nederlandse ondernemerswereld van groot belang, nu het Oosten op

²⁾ Zoals wel algemeen bekend is, heeft Suriname, dat ruim 4 maal zo groot is als Nederland, 200.000 inwoners, waarvan 20.000 bosnegers en Indianen, en leeft deze bevolking op ca 30.000 ha cultuurgrond.

AUSTIN A 70 HEREFORD



Wie ver en veel reizen

geven de voorkeur aan

Austin

A 70 HEREFORD

U moest eigenlijk eens gedurende een willekeurige half uur aan een willekeurige autoweg alle langsrijdende wagens bekijken en de Austins tellen! U ziet ze altijd en overal, honderden Austins! Zij, die ver en veel reizen, geven de voorkeur aan Austin! Zij kennen die rustige kracht, die snelle, en soepele acceleratie, het plezierige comfort en de voortreffelijke vering, die de hobbels uit elke weg haalt! Bovenal kennen zij, die ver en veel reizen, de volstrekte betrouwbaarheid van Austin, een verzekering tegen alles wat op pech lijkt!

Prijs f 9195.-
ondernemersprijs

extra voor schuifdak f 120.-, extra voor verwarmingsinstallatie met luchtverversing en voorruitverwarming f 155.-

- ★ 70 pk kopkleppenmotor
- ★ Synchro-mesh versnellingsbak
- ★ Stuurschakeling
- ★ Onafhankelijke voorwielvering
- ★ Vol-hydraulische remmen
- ★ Onafhankelijk van elkander verstelbare voorbanken met plaats voor drie personen
- ★ Dunlopillo-schuimrubberkussens op voor- en achterbanken
- ★ Grote gebogen voor- en achterruiten
- ★ Royale bagageruimte
- ★ Opvallend brede deuren
- ★ Echt lederen bekleding
- ★ Uit voorraad te leveren



Austin

— Let eens op hoeveel U'er op de weg ziet!

R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.

140 DEALERS EN SUBDEALERS, OVERAL IN NEDERLAND.

drift is geslagen en de productenstroom uit die richting begint te vertragen.

Zoals reeds eerder is opgemerkt is het arbeidsvraagstuk in Suriname het voornaamste knelpunt. Het land is nu eenmaal dun bevolkt, of beter gezegd, het land heeft een geringe bevolking; gerekend naar het bewoonde oppervlak is Suriname zelfs dicht bevolkt. Missie en Planbureau beide hebben daarmede bij het ontwerpen van hun plannen rekening moeten houden. Bij gebruikmaking van de door de bauxietexploitatie verbeterde omstandigheden — deze exploitatie is uitputtend, dus van tijdelijke aard — achtte men een snelle toename van de productie in de andere sectoren dringend gewenst. Daarbij kon slechts worden uitgegaan van het aanwezige arbeidspotentieel²⁾ en de natuurlijke toename daarvan. Alleen voor hogere technische en leidinggevende krachten zal een beroep op Nederland of het buitenland moeten worden gedaan. Op deze wijze wil men het doel benaderen om Suriname weer „self-supporting” te maken en een basis te leggen voor *verdere ontwikkeling*.

Het probleem, of de vele duizenden hectaren verlaten plantagegrond weer in cultuur gebracht zouden kunnen worden, is een vraagstuk op zichzelf en een heel moeilijk vraagstuk dat diepgaande studie vereist, waarmede Missie en Planbureau zich niet hebben kunnen bezig houden. De Missie merkt ten deze slechts op dat, indien men deze gronden als plantages wil handhaven, dan de drie problemen; productie, afzet en arbeidskrachten onverwijld aangepakt moeten worden (bijlage 1-7). Volgens Ir J. Floor, die werkzaam was ten behoeve van de steunverlening en voorlichting van de Surinaamse plantagelandbouw, is het verval der plantagecultuur ook te wijten aan een verouderde en ondoelmatige bedrijfsvoering³⁾. Het Planbureau meent dat indien het grootlandbouwbedrijf door een vervaagende mechanisatie der werkzaamheden het vraagstuk der hoge arbeidskosten tot een oplossing kan brengen, alleen nog succes met de plantagecultuur kan worden verwacht (blz. 52). In dit verband wijst het op de mechanisatieproeven op de suikeronderneming „Mariënborg” van de Ned. Handel-Maatschappij. Blijkens het laatste jaarverslag dezer Maatschappij (blz. 13) ging zij over tot de aanschaffing van moderne landbouwmachines voor de openmaak der nieuwe tuinen, en verwacht zij weer een geleidelijke opvoering van de productie. De laatste berichten uit Suriname wijzen er op, dat het hier inderdaad in de goede richting gaat. Dat dit vraagstuk Suriname niet loslaat blijkt ook uit de entamering door het Welvaartsfonds van het experimentele project op de Gouvernementsplantage Slootwijk, dat reeds hierboven werd genoemd, en dat het Planbureau wil overnemen. De M.L.S., die de uitvoering van de proeven in handen heeft, kan hier veel tot klaarheid brengen.

En wat ten slotte het vraagstuk van de arbeidskrachten betreft, in 1948 is nog aan een immigratieplan een begin van uitvoering gegeven: de immigratie uit de overbevolkte Brits-Westindische eilanden. Deze pogingen zijn niet geslaagd omdat, naar het oordeel van Dr Kruyer⁴⁾, ernstige fouten zijn gemaakt, o.a. bij de selectie en bij de huisvesting der nieuwe immigranten. Wanneer deze fouten in de toekomst worden vermeden, dan zijn hier nog mogelijkheden aanwezig.

Wanneer ik dan nog eens verwijs naar het geologisch analoge buurland Brits-Guyana, dat met dezelfde moeilijkheden te kampen heeft gehad als Suriname, en dat in 1948, omgerekend in Surinaams geld, voor Sf 36 mln landbouwproducten uitvoerde tegenover Suriname voor Sf 2,2 mln, dan ben ik er mij van bewust dat deze vergelijking ten dele mank gaat, omdat het eerstgenoemde cijfer bevat Sf 26,3 mln voor suiker en Sf 5,8 voor rum,

en de suiker jarenlang beschermd is geweest door „imperial preference” in Engeland en door voorkeursrechten in Canada. Ik weet ook dat de bevolking in Brits-Guyana dubbel zo groot is als in Suriname, men veel eerder en veel sterker de immigratie heeft bevorderd en men de plantagebevolking veel meer aan de onderneming heeft weten te binden.

Maar evenzeer weet ik, dat de suiker en de rum in 25 fabrieken werden geproduceerd waardoor de productiekosten sterk zijn verlaagd, terwijl men de opbrengst per hectare heeft weten op te voeren. In Suriname heeft die concentratie en die rationalisering niet plaatsgevonden. Zou nu in de toekomst in Suriname, eventueel met andere producten, met moderne bedrijfsvoering en organisatie op grote eenheden, en bij een zich zo sterk wijzigende structuur van de wereldproductie en wereldhandel niets meer te bereiken zijn? Gegeven als primaire voorwaarden de aanwezigheid van grote oppervlakten zeer vruchtbare grond, gunstig gelegen aan grote rivieren in een klimaat dat door de Missie van de Wereldbank wordt gekenschetst als „op zo bewonderenswaardige wijze geschikt voor tropische gewassen”, dan moeten hier nog mogelijkheden aanwezig zijn voor het grootbedrijf, en bestaat er alle aanleiding voor de Nederlandse ondernemingsgeest, die zijn sporen op dit gebied verdiend heeft, door een diepgaand onderzoek een afdoend antwoord te geven op deze vragen.

Het ontworpen Tienjarenplan voor Suriname wordt gekenmerkt door een realistisch inzicht in het Surinaamse probleem. In vroegere rapporten als dat van het Surinaamse Studie Syndicaat van 1919 is men steeds tot de conclusie gekomen, dat de bevolking moest worden uitgebreid door sterke bevordering van de immigratie, een voor die tijd, toen dit middel nog met minder weerstand kon worden toegepast, voor de hand liggende conclusie. Men bleef daarbij in de sfeer van het grote landbouwbedrijf en de productie van artikelen voor de wereldmarkt. De concurrentie met het goedkoop producerende Oosten was daarmede niet opgelost.

De huidige plannen richten zich op verbetering van het bestaande in het kleine- en middelgrote landbouwbedrijf, daarbij gebruik makend van de gewijzigde en, dank zij de vergrote inkomsten uit de bauxietexploitatie, zeer verbeterde omstandigheden, en van de aanwezige arbeidskrachten. Langs deze weg wil men een gezonde basis leggen voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Daarbij kunnen de stijgende wereldbehoefte aan voedsel en de ingetreden wijziging in de productie door de revolutionaire omkeer in het Oosten op de duur van grote betekenis voor Suriname worden. Zwakke punten bij de uitvoering der plannen blijven het arbeidsvraagstuk, dat verrassingen zou kunnen baren; de ontwikkeling van het prijspeil dat zich nu beweegt op ca 250 pCt van 1938; en daarmede verband houdend de betalingsbalans. De ontwerpers der plannen zijn zich daarvan degelijk bewust, en hebben middelen tot bestrijding van eventuele tegenslagen op dit gebied aangegeven.

Intussen vindt de ontwikkeling van het economisch leven geleidelijk voortgang. Wanneer het Tienjarenplan wordt aanvaard en uitgevoerd — het Planbureau doet daartoe een dringend beroep op het Surinaamse volk — dan wordt weer een basis gelegd voor een betere toekomst, en is er een goede kans dat de Phoenix van de vroegere welvaart weer uit zijn as herrijst, en dit land zich weer uitheft boven de drukkende omstandigheden van een steeds verder teruggaand economisch en sociaal bestel waardoor het nu vele decennien is gekenmerkt. Dat deze vlucht dan steil omhoog zal gaan, niemand die Suriname kent en nuchter is, zal dit verwachten. Er

²⁾ J. Floor, De Surinaamse landbouw, West-Indische Gids, 1948, blz. 104.

⁴⁾ Dr G. J. Kruyer, Suriname en zijn buurlanden, blz. 120 v.v.

zullen nog heel wat moeilijkheden overwonnen moeten worden, grote problemen worden opgelost. Maar er zijn dan weer ontwikkelingskansen in de verschillende sectoren van het economisch leven. Enkel en enkele hebben die reeds spoedig na de laatste oorlog gezien en benut. En met succes. Mogen er in de eerstvolgende jaren nog

velen volgen. Suriname, zo schreef Dr E. J. à Campo, de President-Directeur van het Planbureau Suriname, in het Surinamenummer van Oost en West, zoekt weer een markt; het kan weer een markt worden voor de Nederlandse belegger. Tot beider voordeel, voeg ik hieraan toe.

Dordrecht.

I. BOS.

Het landbouwonderwijs in Nederland

De regionale behoefte aan en capaciteit van (het) landbouwonderwijs

De regionale spreiding van het landbouwonderwijs.

De totstandkoming van het landbouwonderwijsapparaat heeft, zoals in het eerste deel van dit artikel ¹⁾ is betoogd, zijn beslag gekregen in niet meer dan 50 jaar, waarbij in de eerste periode van de ontwikkeling het accent voornamelijk viel op het avondonderwijs, terwijl in de laatste decennia een grote uitbreiding is gegeven aan het dagonderwijs. Voor de verhoging van de kwaliteit van de factor „arbeid” in de landbouw moet deze ontwikkeling van het grootste belang worden geacht.

Door middel van een cartogram is voorts een indruk gegeven van de spreiding der 257 landbouwscholen over ons land. Het zal evenwel duidelijk zijn, dat voor een goed inzicht in de huidige stand van het onderwijs in de verschillende gebieden het van belang is per gebied kwantitatieve gegevens te hebben over de omvang en de onderlinge verhouding van de verschillende vormen van onderwijs. Deze cijfers kunnen als graadmeter voor de belangstelling voor de diverse onderwijsinstellingen worden gebruikt. De betekenis van de verschillende onderwijsvormen kan evenwel niet zonder meer worden afgemeten naar het totaal aantal leerlingen per instelling; de duur der opleiding is immers niet gelijk. Het aantal leerlingen per jaarklasse (totaal aantal leerlingen per opleiding gedeeld door duur opleiding) geeft daarom een betere indruk van de bestaande belangstelling.

Wil men evenwel geïntegreerd zijn over de uiteindelijke graad van geschooldheid, dan dient op deze cijfers nog een correctie te worden aangebracht. Er zijn nl. agrarische jongeren, die twee soorten landbouwonderwijs volgen; op de landbouwwinterscholen komt een niet onbelangrijk aantal jongeren voor, dat reeds agrarisch onderwijs heeft genoten, hetzij op de lagere landbouwschool, hetzij op de algemene landbouw cursus.

In tabel 1 zijn de cijfers over de uiteindelijke graad van geschooldheid (kolom 3 t/m 5) vermeld. De in deze tabel onderscheiden gebieden zijn verkregen door samenvoeging van de 83 landbouwgebieden in ons land tot groepen van landbouwgebieden, waarbij enkele landbouwgebieden op grond van de geografische ligging bij een in structuur afwijkende groep zijn ingedeeld. De letters en cijfers bij de gebieden in de tabel corresponderen met die van het, in het eerste deel van dit artikel afgedrukte, cartogram.

Uit tabel 1 blijkt duidelijk, dat er tussen de gebieden nog aanzienlijke verschillen bestaan wat de uiteindelijke graad van geschooldheid betreft. Op de zandgronden — met uitzondering van het zandgebied in de 3 Noordelijke provincies — is het dagonderwijs van veel minder betekenis dan in de overige gebieden; de algemene landbouw cursus staat hier in het middelpunt van de belangstelling. De lagere landbouwschool blijkt in de weidestrekken, en vooral in de rivierkleigebieden, te domineren. De betekenis van het middelbaar onderwijs voor de scholing van boerenzonen springt in het bijzonder in de zee-

kleigebieden — behoudens het zeeleigebied van Zuid-Holland — in het oog.

Zoals reeds gezegd, moet om een indruk te krijgen van de uiteindelijke bestemming der leerlingen een correctie worden aangebracht op de cijfers van het aantal leerlingen per jaarklasse. In tabel 2 wordt nog een overzicht gegeven van de agrarische vooropleiding van de leerlingen op landbouwwinterscholen.

TABEL 2.

Agrarisch vooronderwijs

Gebied	Agrarisch vooronderwijs van leerlingen op landbouwwinterscholen	
	Algemene landbouw-cursus	Lagere landbouwschool
	In pCt van het totaal aantal ll.	
A. Zeeleigebieden		
1. Noordelijk Zeeleigebied	15	26
2. Z.W. Zeeleigebied	21	17
a. in Zuid-Holland	21	18
b. in Zeeland	21	17
Totaal N. en Z.W. Zeeleigebieden ..	17	21
B. Weidestrekken		
1. Noordelijk weidegebied	30	30
a. in Friesland	37	37
b. in Overijssel	18	19
2. Westelijk weidegebied	24	31
a. in Zuid-Holland/Utrecht ..	20	32
b. in Noord-Holland	26	29
Totaal N. en W. weidestrekken	26	30
Gebied	Agrarisch vooronderwijs van leerlingen op landbouwwinterscholen	
	Algemene landbouw-cursus	Lagere landbouwschool
	In pCt van het totaal aantal ll.	
C. Rivierkleigebieden		
1. Centrale rivierkleigebieden	17	28
2. Zuid-Limburg	17	39
Totaal Centr. en Z. Rivierkleigebieden ..	17	33
D. Zandgronden		
1. Noordelijk zandgebied	23	40
2. Oostelijk zandgebied	36	29
3. Centraal zandgebied	36	35
4. Zuidelijk zandgebied	36	35
Totaal zandgronden	33	34

Naast deze graad van geschooldheid van de agrarische jongeren is evenwel niet minder belangrijk de vraag, of een voldoende aantal agrarische jongeren überhaupt enige vorm van landbouwonderwijs volgt. Het gaat hier dus om de vraag, of er, in verband met de straks te bezetten plaatsen, niet te weinig of — minstens even belangrijk — teveel agrarische jongeren landbouwonderwijs volgen. Om deze vraag te beantwoorden dient men te weten hoeveel plaatsen, of beter, hoeveel boerderijen jaarlijks voor de nieuwe generatie vrijkomen. Bij de beantwoording van deze vraag stellen wij ons op het standpunt, dat het aantal bedrijven niet meer mag toenemen.

¹⁾ Gepubliceerd in „E.-S.B.” van 3 December 1952, blz. 927.

TABEL 1.

De stand van het landbouwonderwijs in Nederland (per 1 Januari 1951)

Gebied	Totaal aantal leerlingen dag- en avond- onderwijs	Eindbestemming der leerlingen			Aantal grondgebruikers (Hoofdberoep landbouwer)	Leerlingen per grondgebruiker	
		Middelbare onderwijs- instellingen	Lagere landbouw- scholen	Algemene landbouw- cursussen		Totaal aantal leerlingen per jaarklasse in pCt van het aantal grond- gebruikers	Aantal leerlin- gen dagonderwijs in pCt van het aantal grond- gebruikers
		in pCt van het totaal aantal leerlingen				7	8
1	2	3	4	5	6	7	8
A. Zeekleigronden							
1. Noord. Zeekleigebied ..	1.238	41	42	17	10.399	3,5	2,9
2. Z.W. Zeekleigebied	1.676	32	46	22	15.723	3,3	2,6
a. in Zuid-Holland	350	18	62	20	4.273	2,4	1,9
b. in Zeeland	897	43	38	19	8.941	3,1	2,5
Totaal N. en Z.W. Zeeklei- gronden	2.914	36	41	23	26.122	3,4	2,7
B. Weidestrecken							
1. Noord. Weidegebied	1.565	25	47	28	12.285	3,8	2,7
a. in Friesland	699	38	52	10	5.572	3,2	2,9
b. in Overijssel	866	16	43	41	6.713	4,3	2,5
2. West. Weidegebied	2.642	19	53	28	18.503	4,2	3,1
a. in Zuid-Holland/Utr.	1.826	13	54	33	12.161	4,6	3,1
b. in Noord-Holland	816	33	53	14	6.342	3,6	3,1
Totaal N. en W. Weidestrecken	4.207	21	51	28	30.788	4,1	2,9
C. Rivierkleigronden							
1. Centr. Rivierkleigebied ..	1.016	16	60	24	10.561	2,8	2,1
2. Zuid-Limburg	690	16	67	17	5.684	3,3	2,8
Totaal Centr. en Z. Rivier- kleigronden	1.706	16	63	21	16.245	3,0	2,4
D. Zandgronden							
1. Noordelijk Zandgebied ..	3.391	22	52	26	30.304	3,2	2,4
2. Oostelijk Zandgebied ..	3.330	23	38	39	31.827	3,3	2,0
3. Centraal Zandgebied ..	1.472	12	42	46	15.463	3,1	1,7
4. Zuidelijk Zandgebied ..	6.274	14	39	47	37.702	5,4	2,9
Totaal Zandgronden	14.467	18	42	40	115.296	4,0	2,4

Uit onderzoekingen is gebleken, dat op de zandgronden en rivierkleigebieden men gemiddeld op 32-jarige leeftijd boer wordt en dit onder normale omstandigheden blijft tot zijn 65ste jaar; de duur van het bedrijfsleiderschap is dus ongeveer 33 jaar. Dit wil dus zeggen, dat in het algemeen op de zandgronden per 100 bedrijven²⁾ jaarlijks 3 opvolgers (boerenzoons) nodig zijn, die in een voorafgaande periode in een of andere vorm landbouwenderricht hebben moeten ontvangen. Voor de zeekleigronden en de weidestrecken liggen deze cijfers in verband met de heersende opvolgingsgewoonten — men wordt hier op een vroeger tijdstip zelfstandig en is dus langer boer — wat lager; het jaarlijkse aantal opvolgers kan hier gesteld worden op 2,85. Hiernaast is er evenwel nog een aantal boerenzoons, dat in de toekomst een werkkring vindt in de periferie van de landbouw (Voorlichtingsdienst, landbouwkundig onderzoek, agrarische organisaties), of die zullen emigreren. Ook deze zoons hebben behoefte aan landbouwonderwijs. Dit aantal menen wij te kunnen schatten op 1 zoon per 100 bedrijven per jaar, zodat het totaal aantal zoons dat landbouwonderwijs behoeft, per jaar voor de zandgronden en rivierkleigebieden op ongeveer 4,0 kan worden gesteld, voor de weidestrecken en de zeekleigebieden op 3,85.

Door bovenstaande normen te confronteren met de werkelijke situatie — dit is het totaal aantal bij het landbouwonderwijs betrokken leerlingen per jaarklasse uitgedrukt in procenten van het aantal grondgebruikers (kolom 7 en 8 van tabel 1) — kan blijken, of de belangstelling voor het landbouwonderwijs al of niet voldoende groot of zelfs te groot is. De mogelijkheid bestaat nl., dat in gebieden met een geringe migratietraditie en/of hoge geboortecijfers niet alleen de zoonopvolger, maar in vele gevallen ook nog een tweede en wellicht een derde zoon landbouwonderwijs volgt.

Zo blijkt uit tabel 1, dat in het Zuidelijk zandgebied en in mindere mate ook in de weidegebieden deze cijfers te hoog zijn. Het absolute aantal zoons, dat in deze ge-

²⁾ Voor het aantal bedrijven is hier genomen het aantal grondgebruikers met meer dan 1 ha cultuurgrond, wier hoofdberoep bovendien landbouwer is (C.B.S.-indeling).

bieden enigerlei vorm van landbouwonderwijs volgt, is te groot. Dit betekent niet alleen een verspilling van geld en energie, maar bovendien voor de betrokkenen veel leed, omdat een deel van deze overtollige boerenzoons later als ongeschoolden in de andere bedrijfstakken terecht komt en daardoor ook in de laagst betaalde loonklasse. Overigens behoeft de grote belangstelling voor het onderwijs in deze gebieden nog niet samen te gaan met een hoge graad van geschooldheid; dit blijkt duidelijk uit de cijfers in de kolommen 3, 4 en 5. Opvallend laag zijn bedoelde cijfers in het Centrale zand- en rivierkleigebied en het Zuidhollands zeekleigebied; in het laatste gebied wordt dit vnl. veroorzaakt door de situatie op Voorne en Putten en een gedeelte van Goeree en Overflakkee. Men zou hieruit een gebrek aan belangstelling voor het onderwijs kunnen afleiden. Men dient hiermede evenwel voorzichtig te zijn, aangezien er meerdere factoren zijn, welke het schoolbezoek kunnen beïnvloeden.

De capaciteit van het landbouwonderwijs geconfronteerd met de behoefte.

Na de grote uitbreiding welke vooral in het laatste decennium aan het landbouwonderwijs is gegeven (vnl. dagscholen), dringt zich de vraag op, of de huidige capaciteit in de verschillende gebieden voor de toekomst voldoende is. Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal men zich eerst moeten uitspreken over de meest geschikte vorm van onderwijs voor de toekomstige generatie. Het komt ons voor, dat, gezien de voortgang van de landbouwtechniek en de steeds zwaardere eisen welke aan de boer worden gesteld, het zeker niet overdreven is om aan te nemen, dat in de toekomst alle boerenzoons *dagonderwijs* moeten volgen.

Hiervan uitgaand kan de capaciteit van het landbouwonderwijsapparaat worden bepaald door het aantal eerste klassen van de bestaande dagscholen en de op korte termijn op te richten scholen te vermenigvuldigen met de optimale leerlingenbezetting, dit is ongeveer 25 per klasse. Immers, het aantal leerlingen dat tot de eerste klas kan worden toegelaten bepaalt de jaarcapaciteit van het on-

derwijsapparaat. Het is evenwel de vraag, of in gebieden met een betrekkelijk geringe dichtheid van de bedrijven (bijv. door de aanwezigheid van woeste grond), in verband met de beperkte invloedssfeer van de scholen, ook inderdaad deze optimale bezetting per klasse bereikt zal worden. Indien de weerstanden om een grotere afstand te overwinnen onoverkomelijk zijn, zal de vestiging van een aantal onderbezette scholen de enige oplossing zijn. De in tabel 2 berekende capaciteit geeft dan ook een maximum aan.

Naast de bepaling van de capaciteit van het landbouwonderwijs moet de behoefte aan het onderwijs worden berekend. In de vorige paragraaf is de methode om deze behoefte globaal te benaderen reeds aangegeven. Het resultaat van deze berekening was dat, aannemende dat het aantal bedrijven niet noemenswaard zal toe- of afnemen, per jaar op de zandgronden en rivierkleigebieden, de weidegebieden en zeekleigebieden resp. 4,0 en 3,85 zoons per 100 bedrijven behoefte hebben aan landbouwonderwijs. Voor de bepaling van de behoefte dient op deze cijfers nog een correctie te worden aangebracht in verband met de dubbele agrarische opleiding welke een aantal leerlingen volgt. Er van uitgaande, dat in de toekomst de stroom van leerlingen naar lagere landbouwscholen en landbouwwinterscholen zich in dezelfde verhouding over beide onderwijsinstellingen verdeelt als thans het geval is (cijfers van tabel 1 naar boven afgerond) en dat het percentage leerlingen, dat een dubbele opleiding aan een dagschool volgt, gelijk zal blijven (cijfers van tabel 2), kan de betreffende correctie worden berekend. Overigens dienen deze gecorrigeerde behoeftecijfers nog als een minimum te worden beschouwd, aangezien in sommige gebieden een aantal leerlingen afkomstig is uit andere beroepsgroepen (bijv. de landarbeidersstand). Bij de bepaling van de behoefte is het moeilijk hietmede rekening te houden, te meer daar de mogelijkheid bestaat dat voor de scholing van landarbeiders aparte scholen zullen worden opgericht.

Uit tabel 3 blijkt, dat de capaciteit van het dagonderwijs op de zandgronden en rivierkleigebieden (in het bijzonder in het Centrale zand- en rivierkleigebied) en het Zuidhollands zeekleigebied, gemeten naar de in het begin van deze paragraaf gestelde normen, nog te gering is. In deze gebieden zal de capaciteit van het dagonderwijs

in de toekomst moeten worden vergroot. In de andere gebieden bestaat hiertoe zeker geen aanleiding.

Er is in het voorgaande verondersteld, dat in de toekomst alle boerenzoons dagonderwijs zullen volgen. Voor enkele gebieden — met name de zandgronden — betekent dit een belangrijke wijziging in de bestaande onderwijsgewoonten. Het mag als vanzelfsprekend worden verondersteld, dat deze verschuiving van het avond- naar het dagonderwijs niet op korte termijn te verwezenlijken zal zijn.

Hiernaast kan men zich afvragen, of binnen het raam van het dagonderwijs in de meeste gebieden niet een verschuiving in de richting van het middelbaar vakonderwijs noodzakelijk is. Stelt men zich de huidige verhouding tussen lager en middelbaar onderwijs nog eens voor ogen (tabel 1), dan blijken de verschillen tussen de onderscheidene gebieden zeer groot te zijn. In het bijzonder in het Centrale en Zuidelijke zandgebied, op de rivierkleigebieden en het Zuidhollandse en Utrechtse weidegebied neemt het middelbaar onderwijs nog een positie van zeer ondergeschikte betekenis in. Zoals reeds is opgemerkt, doet de voortgang van de landbouwtechniek en ook de groei van het agrarisch organisatie- en verenigingsleven een steeds grotere behoefte ontstaan aan boeren met een ruimere algemene en vaktechnische ontwikkeling. Er zal dan ook in de toekomst, vooral in de zo juist genoemde gebieden, nog een belangrijke verschuiving moeten plaatsvinden in de richting van het middelbaar landbouwonderwijs om in deze toenemende behoefte te kunnen voorzien.

Samenvatting.

De economische positie van ons land maakt de voortbrenging van hoog-gekwalificeerde producten tot een gebiedende eis. In het bijzonder ook in de agrarische bedrijfstak is de kwaliteit van de aangewende arbeid, m.a.w. het peil van de vakbekwaamheid van de arbeidskrachten, een punt van vitaal belang.

Met betrekking tot de landbouw is daarom een overzicht gegeven van (1) de belangstelling voor het landbouwonderwijs; (2) de uiteindelijke graad van geschooldheid van de boerenzoons en (3) de capaciteit van het onderwijsapparaat. Vanzelfsprekend zijn meerdere factoren op het schoolbezoek van invloed. Eén hiervan, de afstand tot de school, is onderzocht; er bleek een duidelijk verband

TABEL 3.

De capaciteit van en behoefte aan (het) landbouwonderwijs.

Gebieden	Capaciteit		Behoefte		Jaarcapaciteit in pCt van het aantal onderw. behoeftige zoons (kol. 3 in pCt van kol. 5)
	Aantal te klassen van dagscholen	Jaarcapaciteit in aantal leerlingen	Aantal grondgebruikers	Aantal onderwijs-behoeftige zoons per jaar	
1	2	3	4	5	6
A. Zeekleigebieden					
1. Noordelijk Zeekleigebied	18	490	10.399	445	110
2. Zuid-Westelijk Zeekleigebied	26	560	15.723	636	88
a. in Zuid-Holland	4	100	4.273	170	59
b. in Zeeland	18	355	8.941	365	97
Totaal N. en Z.W. Zeekleigebieden	44	1.050	26.122	1.086	97
B. Weidestrekken					
1. Noordelijk Weidegebied	18	455	12.285	513	89
2. Westelijk Weidegebied	40	1.010	18.503	763	132
a. in Zuid-Holland/Utrecht	28	710	12.161	493	144
b. in Noord-Holland	12	300	6.342	270	111
Totaal N. en W. Weidestrekken	58	1.465	30.788	1.276	115
C. Rivierkleigebieden					
1. Centraal Rivierkleigebied	11	280	10.561	436	64
2. Zuid-Limburg	7	180	5.684	240	75
Totaal Centr. en Z. Rivierkleigebieden	18	460	16.245	676	68
D. Zandgronden					
1. Noordelijk Zandgebied	42	1.070	30.304	1.308	82
2. Oostelijk Zandgebied	39	985	31.827	1.354	73
3. Centraal Zandgebied	16	400	15.463	640	63
4. Zuidelijk Zandgebied	57	1.460	37.702	1.617	90
Totaal Zandgronden	154	3.915	115.296	4.919	80

te bestaan tussen de grootte van het leerlingenbezoek en de afstand tot de school.

Aangezien Nederland vanuit landbouwkundig oogpunt gezien grote verschillen vertoont, is getracht een regionaal overzicht te krijgen in de stand van het landbouwonderwijs. In overeenstemming met de aard van dit artikel zijn de gebieden vrij groot genomen; een bespreking van het landbouwonderwijs per provincie zou vanzelfsprekend verdere detaillering eisen, zowel naar gebied als naar grootte der bedrijven.

Uit dit landelijk overzicht blijkt evenwel reeds, dat de verschillen tussen de gebieden zeer groot zijn.

ad 1. De belangstelling voor het onderwijs bleek in absolute zin in sommige gebieden — met name in het Zuidelijk zandgebied en in mindere mate ook in de weidegebieden — te groot te zijn. Niet alle boerenzoons, die in deze gebieden thans landbouwonderwijs volgen, zullen in de toekomst een bedrijf kunnen krijgen. Dit betekent niet alleen een verspilling van tijd en energie, maar voor de betrokkenen ook veel leed. Immers, als zij op latere leeftijd de landbouw de rug toekeren, komen zij als ongeschoolden in de andere bedrijfstakken terecht met alle consequenties van dien. In enkele gebieden — het Centrale zand- en rivierkleigebied en het Zuidhollands zee- en rivierkleigebied — moet de belangstelling voor het landbouwonderwijs nog onvoldoende worden genoemd.

ad 2. Geheel anders is het gesteld met de graad van geschooldheid; in sommige gebieden blijkt de belangstelling voor het landbouwonderwijs wel groot te zijn, terwijl de graad van geschooldheid daarentegen laag is. Wat de graad van geschooldheid betreft staan de Noordelijke zee- en rivierkleigebieden en Zeeland bovenaan. Overwegend is hier het dagonderwijs; het middelbaar en het lagere dagonderwijs nemen er een ongeveer gelijke plaats in. De

zandgebieden (uitgezonderd het Noordelijk zandgebied) geven een volkomen ander beeld te zien. Het avondonderwijs neemt hier de belangrijkste plaats in, onmiddellijk gevolgd door het lager dagonderwijs; het percentage leerlingen, dat middelbaar dagonderwijs volgt is laag. In de rivierkleigebieden en de weidestrecken trekt de lagere landbouwschool de meeste belangstelling; het Zuidhollandse zee- en rivierkleigebied en de Noordelijke Zandgebieden sluiten zich hierbij aan. Van de weidestrecken staan Friesland en Noord-Holland bovenaan; in tegenstelling tot de andere weidegebieden hebben hier ook de landbouwinterscholeren een vrij belangrijke positie.

ad 3. Ten slotte is de capaciteit van het landbouwonderwijsapparaat geconfronteerd met de behoefte; hierbij werd uitgegaan van het dagonderwijs. Gezien de voortgang van de landbouwtechniek en de steeds zwaardere eisen, welke aan de boer worden gesteld, kan men voor de toekomst zeker als norm stellen, dat alle boerenzoons dagonderwijs moeten volgen.

Gemeten naar deze norm zal de capaciteit van het dagonderwijs op de zandgronden en in het rivierkleigebied nog moeten worden vergroot. In de andere gebieden bestaat hiertoe zeker geen aanleiding.

Wel zal in de toekomst, gezien de steeds grotere behoefte aan boeren met een ruimere algemene en vaktechnische ontwikkeling, nog een belangrijke verschuiving in de richting van het middelbaar onderwijs moeten plaatsvinden. Bijzondere aandacht vragen ongetwijfeld de, vanuit landbouwkundig oogpunt gezien, onderontwikkelde gebieden in ons land. Voor de noodzakelijke kwalitatieve en kwantitatieve verhoging van de agrarische productie vormt de kwaliteit van de „human factor” in deze gebieden nog een belangrijk knelpunt.

¹s-Gravenhage.

Dr Ir A. MARIS.
R. RIJNEVELD.

Het Amsterdamse taxivraagstuk

Het taxibedrijf in de grote steden is de laatste jaren één van die sprekende voorbeelden van de nauwe samenhang, welke tussen de sociale en economische vraagstukken in een bedrijfstak bestaat.

Uit het hiernavolgende moge namelijk blijken, hoezeer in het taxibedrijf bij de behandeling van een regeling van lonen en andere arbeidsvoorwaarden daarbij onmiddellijk de economische problemen in het taxibedrijf naar voren werden gebracht, niet alleen van werkgeverszijde, doch ook in bijzondere mate van werknemerszijde.

Als uitgangspunt voor een beschouwing over de verschillende moeilijkheden in het taxibedrijf, in het bijzonder in Amsterdam, dient in aanmerking te worden genomen, dat onder de vigeur van de geleide loonpolitiek voor het taxibedrijf een door het College van Rijksbemiddelaars vastgestelde regeling van lonen en andere arbeidsvoorwaarden geldt, nadat ter zake enkele jaren geleden door de betrokken werkgevers- en werknemersorganisaties in het taxibedrijf dienovereenkomstige voorstellen waren gedaan. In verband met de bijzondere geaardheid van het taxibedrijf in Amsterdam, werd een afzonderlijke regeling vastgesteld, evenwel op basis en overeenkomstig de structuur van de meer algemene landelijke regeling.

In de eerste jaren na de oorlog waren de bedrijfsresultaten in het taxibedrijf van dien aard, dat de genoemde loonregeling voor de betrokken ondernemers geen moeilijkheden opleverde. Naarmate echter het openbare vervoerswezen meer aan de behoefte van het publiek kon voldoen en daarnaast het aantal particuliere auto's toenam, bleek er sprake te zijn van een „taxivraagstuk”, hetgeen nog werd geaccentueerd door de in de laatste ja-

ren gestegen bedrijfsonkosten. In die zelfde tijd vond verder enkele malen een algemene loonsverhoging van 5 pCt plaats, welke dus ook voor het taxibedrijf gold. Naar aanleiding daarvan werd van de zijde van de werkgeversorganisaties in het taxibedrijf betoogd, dat deze loonsverhoging economisch voor hen niet te dragen was. Deze situatie deed zich vooral in de grote steden voor en in bijzondere mate in Amsterdam. Tegelijkertijd kon worden vastgesteld, dat incidenteel in die jaren „geëxperimenteerd” werd om in de grote steden de positie van het taxibedrijf te versterken, waarvoor enerzijds tariefwijzigingen tot stand werden gebracht (zowel verhogingen als verlagingen!) en anderzijds meer technische veranderingen in deze bedrijfstak (standplaatsen, telefooncentrale, enz.). Van enige verbetering kon echter nauwelijks worden gesproken, zodat de moeilijkheden rond de hierboven genoemde regeling der arbeidsvoorwaarden bestendig blijven.

Voor de instanties, betrokken bij of belast met het vaststellen der lonen, i.c. de Stichting van den Arbeid en het College van Rijksbemiddelaars, was het door het ontbreken van exacte gegevens niet terstond mogelijk een scherp inzicht te verkrijgen in de juiste bedrijfseconomische situatie in het taxibedrijf. Dit werd evenwel noodzakelijk geacht, omdat de inkomensvorming der chauffeurs voor een belangrijk deel afhankelijk is van het zgn. opgereden bedrag, dit is de bruto-opbrengst van de door hem gereden taxi. Bij de beoordeling van de vast te stellen loonregeling diende uiteindelijk ook de hoogte van het inkomen van de taxichauffeur in acht te worden genomen, vooral in vergelijking met die van de chauffeurs in andere bedrijfstakken.

Onder die omstandigheden werd in September 1950 door

het College van Rijksbemiddelaars een voorlopige beslissing genomen, welke hierop neerkwam, dat het inkomen van de taxichauffeur in Amsterdam zou bestaan uit een grondloon van f 18 per week, vermeerderd met een provisionele toeslag van f 6, alsmede met 10 pCt van het opgereden bedrag. Wat dit opgereden bedrag betreft werd uitgegaan van de veronderstelling, dat dit niet meer dan f 130 per week zou bedragen. Deze loonregeling was echter in zoverre conditioneel, dat zij voor een herziening in aanmerking zou komen, zodra in Amsterdam ten gevolge van een door de werkgevers voorgenomen *reorganisatie* van het taxibedrijf of anderszins, het gemiddeld opgereden bedrag de genoemde f 130 per chauffeur per week zou gaan overschrijden. Met betrekking tot de hier gewenste sanering kon geen eensgezinde opvatting bij de betrokken werkgevers worden verkregen, hetgeen bijv. tot uiting kwam in het feit, dat een gedeelte van hen voor een inkrumping van het wagenpark bleek te zijn en een ander gedeelte daartegen. Daarna werd van werkgeverszijde een voorstel gedaan tot wijziging van de loonregeling, hetgeen evenwel op verzet van de betrokken werknemersorganisaties stuitte, omdat men van die zijde stelde, dat aan het verlangen van de Overheid om tot een reorganisatie van het taxibedrijf te komen tot dusverre niet was voldaan.

Op verzoek van de Stichting van den Arbeid was inmiddels door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Juni 1951 een rapport aan het College van Rijksbemiddelaars uitgebracht betreffende de economische situatie in het taxibedrijf te Amsterdam. In een bespreking van de Stichting van den Arbeid met de betrokken werkgevers- en werknemersorganisaties, werden de hoofdpunten van dit laatstgenoemde rapport uitvoerig besproken. Vastgesteld kon worden dat er voldoende aanleiding zou bestaan, wanneer door de werkgevers- en werknemersorganisaties gezamenlijk voorstellen zouden kunnen worden gedaan om de moeilijkheden in het Amsterdamse taxibedrijf op te lossen.

In dit verband werd door de Stichting van den Arbeid in Augustus 1951 aan de werkgevers- en werknemersorganisaties in het Amsterdamse taxibedrijf de opdracht gegeven in onderling overleg tot een dergelijk complex van voorstellen te geraken, waarna dan opnieuw met deze Stichting de gehele situatie onder ogen zou worden gezien. Als gevolg daarvan vond in September een aantal commissoriale besprekingen plaats, waarbij schrijver dezes als voorzitter fungeerde en bij welk overleg behalve de eerdergenoemde organisaties, ook vertegenwoordigers van het College van Rijksbemiddelaars, de gemeente Amsterdam, de Rijksverkeersinspectie, de verkeerspolitie te Amsterdam, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, alsmede het Ministerie van Economische Zaken aanwezig waren. Tijdens deze besprekingen werd het van de zijde van de samenwerkende werknemersorganisaties, verenigd in de Unie Verkeer, noodzakelijk geacht, dat op wetenschappelijke wijze het Amsterdamse taxivraagstuk diepgaand zou worden onderzocht, waarvoor de medewerking van de ondernemers in het taxibedrijf werd gevraagd. Deze laatste stonden hier enigszins sceptisch tegenover, waarna de Unie Verkeer zich tenslotte zelfstandig wendde tot Prof. Haccoû, directeur van de Stichting voor Economisch Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam, met het verzoek door deze Stichting het Amsterdamse taxibedrijf in studie te laten nemen. Genoemd initiatief van de zijde van de vakbeweging valt op zichzelf toe te juichen, ook omdat blijktens het ultimo Augustus 1952 gepubliceerde rapport ¹⁾ een voldoende aantal richtlijnen naar voren is gekomen, op grond waarvan een gezondmaking van het Amsterdamse taxibedrijf zou kunnen plaatsvinden.

Blijkens het voorwoord van dit rapport is de onderhavige studie door een drietal punten begrensd:

- a. de vraag, waarom een taxi wordt gebruikt;
- b. de vraag of de huidige tariefstelling juist is;
- c. de vraag of in deze bedrijfstak een overcapaciteit aanwezig is.

Bij dit laatste punt is nagegaan op welke wijze aan de betrokkenen in het taxibedrijf een redelijk inkomen kan worden verschaft, onder waarborging van het dienstbetoon voor het publiek. Door deze beperking zijn, zoals in het rapport wordt vermeld, buiten beschouwing gelaten een onderzoek naar de efficiency van de huidige bedrijfsvoering²⁾ en de vraag of, en zo ja, op welke wijze op de bestaande kostprijzen kan worden bezuinigd. Het is te betreuren, dat juist deze twee punten buiten beschouwing zijn gebleven, omdat het hierboven genoemde rapport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat juist enige aanwijzingen geeft, dat in het bijzonder ook deze kwesties de aandacht van het taxibedrijf zouden moeten hebben.

Aan het feitelijke onderzoek, waaromtrent in het hierbesproken rapport een aantal belangwekkende gegevens worden vermeld, gaan enige beschouwingen vooraf over de algemene betekenis van het taxibedrijf. Hierbij wordt in aanmerking genomen, dat het particuliere initiatief in deze bedrijfstak in sterke mate gebonden is aan een aantal door de overheid te stellen regelen, zoals bijv. het Vergunningenstelsel en de contrôle, welke door de Rijksverkeersinspectie op de wagens plaatsvindt. Hoewel het taxibedrijf is ingesteld op het onregelmatig personenvervoer kan men een taxi niet als een openbaar vervoermiddel beschouwen. Aangezien de passagier bepaalt van en naar welke plaats en op welk tijdstip hij vervoerd wenst te worden en in verband met de lengte van de af te leggen rit, zou men de functie van de taxi, aldus het rapport, kunnen vergelijken met een verplaatsing te voet. Uiteraard leent het taxibedrijf zich in bijzondere mate voor „micro-bedrijfjes”, zodat in het belang van het taxibedrijf als zodanig (de onderlinge concurrentie, gebruik van standplaatsen, de kwaliteit van de wagens enz.) een zekere blijvende overheidsbemoeiing noodzakelijk wordt geacht. Hetzelfde geldt met betrekking tot het tarievenvraagstuk. Bij de *probleemstelling*, welke aan het onderzoek ten grondslag ligt, blijkt men te zijn uitgegaan van een viertal punten:

- a de vraag welke vorm, grootte en inrichting een levenskrachtig taxibedrijf dient te hebben;
- b het huidige tarief, waarbij de vraag wordt gesteld of de opbouw en de hoogte daarvan juist zijn;
- c het vraagstuk van de „norm-kostprijs”, dat een belangrijk onderdeel van deze studie vormt;
- d de vraag hoe het taxibedrijf reageert op een wijziging van het tarief.

Verder blijkt uit ingestelde enquêtes o.a., dat ca 60 pCt van de ritten plaatsvindt door „aanloop” van de passagiers op standplaatsen. Een derde gedeelte van de ritten vindt plaats na telefonische bestelling, terwijl 6 pCt geschiedt door het onderweg aanhouden van taxi's. Eveneens volgens deze enquêtes blijkt de gemiddelde passagiersbezetting 1,68 te bedragen en de gemiddelde ritlengte 3,64 km. De passagiersbezetting neemt echter in de loop van de dag toe. Ook over de doeleinden en de redenen van het gebruikmaken van een taxi zijn bijzonderheden verkregen, alsmede omtrent het type-passagier. Wat dit laatste betreft, blijkt bijv. dat $\frac{1}{4}$ gedeelte van alle ritten wordt gemaakt door vrouwelijke passagiers.

De *vraag* naar taxi's is uiteraard sterk afhankelijk van de perioden van het jaar (klimatologische omstandigheden, feestdagen, enz.), van de dagen van de week (op Zaterdag blijkt het meeste gereden te worden, daarna ge-

¹⁾ „Het Amsterdamse Taxi-vraagstuk”, deel I: samenvattende beschouwing. Publicatie van de Stichting voor Economisch Onderzoek van de Universiteit te Amsterdam, deel 3a. Deel II, waarin het grondmateriaal, enquête-gegevens e.d. zijn verzameld, is nog ter perse.

²⁾ Op blz. 13 wordt hierover weliswaar een positieve opmerking gemaakt.

volgd door resp. Donderdag en Zondag) en uiteraard ook van de uren van de dag (spitsen tussen 9 en 10 uur, 2 en 3 uur, 5 en 6 uur, 7 en 8 uur, 11 en 12 uur).

De vraag naar taxi's is ook voor de ochtend-, middag- en avonduren geanalyseerd. Hierbij is een niet geheel duidelijk onderscheid gemaakt tussen een inelastische, „min of meer elastische”, en elastische vraag. Voor de ochtenduren zou er in dit verband een verhouding zijn van 45 : 33 : 22 (de inelasticiteit wordt in het rapport verklaard door „noodzaak-ritten”). Dat hieruit geconcludeerd zou mogen worden dat in de morgenuren de vraag naar taxi's „betrekkelijk ongevoelig voor tariefwijzigingen” zou er zijn, lijkt mij enigszins twijfelachtig wanneer men daar de andere cijfers inzake de elasticiteit tegenover stelt.

Voor de middaguren wordt een verhouding geschat van 36 : 34 : 30 en voor de avonduren 27½ : 33½ : 39.

Met betrekking tot het aanbod van taxi's wordt er op gewezen, dat hier het Vergunningenstelsel, dat van de jaren dertig dateert, van invloed is. Het aantal vergunningen bedraagt 610½, terwijl in September 1951 608 auto's in het taxibedrijf diensten verrichtten. Het grote bedrijf (Atax, A.R.M.) omvat 129 taxi's, terwijl voor de resterende 479 taxi's 437 „ondernemers” aanwezig blijken te zijn. Deze micro-ondernemers zijn dan de zgn. eigenrijders, waarvan de meesten verenigd zijn in kleinere of grotere groeperingen. Geconstateerd wordt, dat het aanbod van taxi's in elastisch is, in welk verband nog wordt opgemerkt, dat de chauffeur zijn prestaties zou kunnen opvoeren, waardoor het aantal ritten zou kunnen worden vergroot. De „normale prestatie” van de chauffeur blijkt tussen de 22 en 25 stadsritten per dienst te liggen en volgens „de bedrijfstak” zou het absolute maximum gesteld kunnen worden op 35 stadsritten. Terecht wordt in dit rapport opgemerkt, dat in deze bedrijfstak de functie van de ondernemer een ietwat eigenaardige is. Bezie men hem als leider in het taxibedrijf, dan zou deze functie beperkt zijn tot het selecteren van personeel, het verstrekken van directieven aan de chauffeurs en het voeren van enig financieel en administratief beleid. Door het Vergunningenstelsel ligt het initiatief van de omvang van het aanbod in de handen van het gemeentebestuur, terwijl het initiatief van de dienstbaarheid bij de chauffeur berust.

Uitgaande van de functie van de taxi en in aanmerking nemende de gegevens omtrent de vraag naar taxi's, wordt in dit rapport een combinatie van eigenrijders bepleit, waarbij deze combinaties onderhevig moeten zijn aan een „straffe leiding”. Op deze wijze wordt verwacht dat „aan de vrijgevochtenheid en zelfs bandeloosheid in deze door de Overheid gelicentieerde bedrijfstak” een einde zal komen. De hierbij bepleite combinaties zouden een „modelbedrijf” moeten vormen, welke combinaties in verband met de voordelen van het grote bedrijf „de best mogelijke structuur van het taxibedrijf” worden geacht. Als de meest gewenste omvang voor dergelijke combinaties wordt gedacht aan 150 à 200 wagens.

Met betrekking tot de bedrijfs- en tariefpolitiek wordt de „eerste aanslag” van 80 ct à f 1 als een belemmering voor de vraag naar taxi's gezien. In Parijs, Brussel en Antwerpen is het bedrag van de eerste aanslag aanzienlijk lager. Bepleit wordt deze aanslag niet hoger dan 40 ct te doen zijn. Op basis van een in dit rapport berekende kostprijs wordt een tariefsverlaging wenselijk geacht ³⁾, in welk verband wordt voorgesteld, dat bij betaling aan de passagiers een kwitantie wordt verstrekt „bij voorkeur verkregen door een automatisch registrerend apparaat in de taxi, dat tevens de controle voor de bedrijfsleiding mogelijk maakt” ⁴⁾. Een dergelijke wijziging in de tarieven wordt echter in een noodzakelijk verband gebracht „met een

efficiënte reclame”. Bovendien zal het bedrijf „actieve dienen te worden dan het in de afgelopen tijd is geweest”.

In een afzonderlijke paragraaf wordt stilgestaan bij de beloning van de chauffeur. De beschouwingen en de suggesties daaromtrent zijn naar mijn mening niet in alle opzichten even duidelijk en zouden althans niet zonder meer direct kunnen worden gerealiseerd. Hoewel er alleszins reden bestaat het loonsysteem als zodanig voor het taxibedrijf te herzien (waarbij o.a. aan een garantieloos zou kunnen worden gedacht) biedt de onderhavige paragraaf daartoe echter voorshands nog onvoldoende mogelijkheden.

In deze paragraaf worden naast een algemene beschouwing over het fooienstelsel, enkele opmerkingen gemaakt over de „prestaties” van de chauffeur. Het feit dat in het horecabedrijf nog een fooienstelsel bestaat (waarover op zichzelf verschillende opmerkingen zouden zijn te maken) kan m.i. geen argument zijn om het fooienstelsel in het taxibedrijf of in het bioscoopbedrijf te handhaven, zij het ook dat men zich in dit rapport uitspreekt voor het „op den duur opheffen” van dit fooienstelsel.

Een basisloon-met-premiestelsel zou acceptabel kunnen zijn, indien men enig inzicht had in de objectieve, dus kwantificeerbare prestaties van de chauffeurs en in de wijze waarop deze prestaties zouden kunnen worden ten grondslag gelegd in een prestatiebeloning (merit-rating bijv.). De vraag kan in dit verband worden gesteld wat in deze bedrijfstak onder „een normale prestatie” van een chauffeur wordt verstaan en op welke wijze boven-normale prestaties gemeten en extra beloond zouden kunnen worden. Wellicht dat in het nadere beraad van partijen in de toekomst hieraan meerdere aandacht geschonken kan worden, omdat niet alleen de „sanering” van deze bedrijfstak van belang is, doch ook het totstandkomen van een zo goed mogelijk loonsysteem voor de werknemers.

Uit de ingestelde onderzoeken komt men ten slotte tot de volgende voornaamste conclusies:

- 1e er bestaat geen aanleiding tot inkrimping van het wagenpark;
- 2e een tariefverlaging is mogelijk, alsmede een „verlevendiging” van het bedrijf (reclame, enz.);
- 3e wederinvoering van de garage-taxi wordt wenselijk geacht, mits deze in handen komt van een grote bedrijfseenheid;
- 4e invoering van een premie-loonstelsel;
- 5e de functie van de ondernemer in het taxibedrijf is zeer beperkt;
- 6e een wettelijke plicht tot concentratie wordt niet noodzakelijk geacht, omdat de economische verhoudingen, mits de Overheid nauwkeurig op de tariefstelling toeziet, tot een grotere concentratie zullen leiden;
- 7e bij de financiering van de combinaties van eigenrijders zal enige overheidshulp nodig zijn;
- 8e er zullen meerdere standplaatsen moeten komen, alsmede een betere voorziening van de woonwijken gedurende de nacht;
- 9e maatregelen zullen getroffen moeten worden om het „benzine verslinden” bij de standplaatsen (het optrekken) tegen te gaan. Op het ogenblik is hiermee per jaar ca f 80.000 gemoeid, zoals voor het gehele Amsterdamse bedrijf wordt geraamd;
- 10e een meerder dienstbetoon van het taxibedrijf is gewenst, terwijl de ongewenste praktijken en „bandeloosheid” gecontroleerd dienen te worden door eigen bedrijfsorganen;
- 11e de overheidscontrole bij de wagens en de taxa-meter dient scherper en onverwachts te zijn;
- 12e „door samenwerking van bedrijf en Overheid zijn hier bij een lager tarief, dat mogelijk en dus wenselijk is, belangrijke resultaten te bereiken; ten behoeve hiervan

³⁾ Voor bijzonderheden hieromtrent wordt verwezen naar blz. 58 van het rapport.

⁴⁾ Zie blz. 59.

dienen zo nodig ongewenste elementen uit het bedrijf te worden verwijderd" ⁵⁾).

De verwachting mag worden uitgesproken, dat het resultaat van de onderzoeken van de S.E.O. in de kringen van belanghebbenden (zowel werkgevers als werknemers), doch ook bij de desbetreffende overheidsinstanties en andere organen, welke met het taxibedrijf te maken hebben, in de eerstkomende tijd de nodige aandacht zal trekken.

Voor het taxibedrijf in het algemeen en dat van Amsterdam in het bijzonder zal het van grote waarde zijn wanneer de gezamenlijke werkgevers- en werknemersorganisaties spoedig met een complex van voorstellen zouden kunnen komen, waartoe het hierboven aangehaalde rapport voorhands voldoende richtlijnen geeft. Deze voorstellen zouden dus van economische en sociale aard dienen te zijn en gebaseerd op de gedachte, dat een ordening in deze bedrijfstak zowel voor de betrokken werkgevers als de werknemers van groot belang is.

⁵⁾ Zie blz. 62.

Voorshotsen.

Dr P. S. PELS.

INGEZONDEN STUK

Het effect van de accijnsverlaging op sigaren

Drs J. Amelung te 's-Gravenhage schrijft ons:

Met interesse las ik het artikel „Het effect van de accijnsverlaging op sigaren” van de hand van J. Mandersloot in „E.-S.B.” van 5 November jl. De grote afwijking, die schrijver constateert tussen de berekende en de gerealiseerde vraagelasticiteit zie ik echter nog als een voorbarige conclusie, zodat ik het op prijs stel mijn inzichten hiertegenover te stellen.

Allereerst meen ik dat bij schrijver een misverstand bestaat ten aanzien van de berekende vraagelasticiteit. In de aangehaalde „handelingen” wordt de prijselasticiteit gesteld op -0,55 mits de verhouding van de sigarenprijs t.o.v. de prijs van kerftabak ¹⁾ ongewijzigd blijft. Hoewel ook laatstgenoemde verhouding door de accijnsverlaging een verandering onderging, werkt schrijver toch met een elasticiteit van -0,55. Indien zowel de verhouding van de prijs van sigaren en de kosten van levensonderhoud als de verhouding van genoemde tabaksproducten in aanmerking wordt genomen, dan blijkt de prijselasticiteit te bedragen -0,99 met als standaardfout 0,22. Met grote waarschijnlijkheid ligt de „ware” prijselasticiteit dus tussen -1,4 en -0,6.

Voorts werkt schrijver in zijn artikel met een prijsindex van 90 (1951 = 100). Mijs inziens geeft dit cijfer echter een index van de gemiddelde prijs van de gebanderolleerde sigaar weer, waarbij een eventuele kwaliteitswijziging van het pakket geheel in de index wordt opgenomen. Een groep sigarenfabrikanten, die ruim 90 pCt van de totale productie van sigaren verzorgt, voerde uniforme prijsverlagingen in, die voor de verschillende prijsklassen uiteenliepen. Een werkelijke prijsindex verkrijgt men door de prijsindices, die voor de verschillende prijsklassen gelden, te wegen met de mate waarin deze prijsklassen gedurende het basisjaar 1951 in het pakket gebanderolleerde sigaren aanwezig waren. Volgens een dergelijke berekening bedraagt de prijsindex niet 90 maar 87. Het verschil vormt een kwaliteitsindex ter grootte van 103, die weergeeft dat de prijsverlaging niet alleen doorwerkte op de omvang van het verbruik, maar eveneens een verschuiving van het verbruik ten gevolge had naar betere kwaliteiten. Bij een benadering van de mate waarin het verbruik zal toenemen als gevolg van verlaging van de prijs zal in eerste instantie moeten worden uitgegaan van de prijsindex, t.w. 87.

¹⁾ Hierbij hadden ook sigaretten genoemd dienen te worden.

. Voornamelijk heb ik bezwaar tegen het hanteren van de banderollecijfers, waarmede schrijver het werkelijke verbruik bij wijze van benadering wil weergeven. Ook hij ziet de voorraadveranderingen als een punt waarvoor een correctie op de banderollecijfers moet worden aangebracht. Maar wie garandeert hem dat de voorraadvergroting sinds Juni geen groter vormen heeft aangenomen dan de door hem veronderstelde, die op ongeveer 8 pCt neerkomt van het gemiddelde maandverbruik in 1951? De cijfers, die het Economisch Instituut voor de Middenstand in zijn omzetstatistiek van de detailhandel in tabaksfabrikaten publiceert, spreken een geheel andere taal dan de banderollegegevens, waaruit schrijver een afzetvergroting van 26 pCt afleidt. Volgens de cijfers van het genoemde instituut zou de volume-index van de omzet gedurende de maanden Juni tot en met September 1952 106 hebben bedragen (1951 = 100). Dit zou inhouden dat sinds de accijnsverlaging een omvangrijke voorraadtoeneming van gebanderolleerde sigaren zou zijn opgetreden, die zowel bij de detailhandel als bij de fabrieken een plaats kan hebben gevonden. Bij hantering van de maandcijfers der banderolering en van de omzetcijfers van het E.I.M. blijkt dat van Juni tot en met September de toeneming van de voorraad gebanderolleerde sigaren een orde van grootte heeft van de gemiddelde maandomzet over het jaar 1951, wat aanzienlijk meer is dan de door schrijver aangenomen verandering. Van Februari tot en met Mei 1952 trad een voorraadvermindering op ter grootte van ca 30 pCt van de genoemde maandomzet.

Hoewel ik enige cijfers plaatste tegenover de getallen, die door de schrijver in zijn artikel werden genoemd, zou ik er van willen afzien hieruit een conclusie te trekken over de juistheid van de berekende prijselasticiteit. Over de periode na de accijnsverlaging zijn slechts voor 4 maanden cijfers beschikbaar, die een zeer wisselvallig beeld vertonen. De uit hun gemiddelde af te leiden prijselasticiteit (in de hierboven nader omschreven zin) van ca -0,5 (prijzdaling 13 pCt, omzetsijging 6 pCt) moet dan ook nog evenzeer onvoldoende gefundeerd worden geacht als de door schrijver berekende -2,6. Hierbij komt dat een elasticiteitsberekening gebaseerd op een enkele prijswijziging in de meeste gevallen zeer onbetrouwbaar is. De grootte van de voorraadtoeneming, die uit de cijfers van het E.I.M. zou volgen, doen mij nog meer terugschrikken voor een definitief oordeel. Wanneer deze toeneming inderdaad zou hebben plaats gevonden zal dat zeker blijken uit de ontwikkeling van de banderollecijfers in de komende maanden. Indien deze laatste geen vermindering vertonen is het waarschijnlijk dat andere factoren in het spel zijn, die het ongelijke verloop van detailhandelomzetten en banderolering veroorzaken.

's-Gravenhage.

Drs J. AMELUNG.

Naschrift.

Gaarne wil ik beginnen Drs Amelung mijn dank te betuigen voor zijn beschouwingen naar aanleiding van mijn publicatie over het effect van de accijnsverlaging op sigaren.

Zijn betoog komt hierop neer, dat ik dat effect te rooskleurig zou hebben geschilderd door uit te gaan van de — in verband met voorraadveranderingen reeds gecorrigeerde — banderollecijfers. Hij is van mening, dat ik met die voorraadveranderingen in onvoldoende mate zou hebben rekening gehouden en hij beroept zich dan in het bijzonder op cijfers van het E.I.M. Laatstbedoelde cijfers berusten echter op steekproefgewijze verkregen gegevens van een aantal vrijwillig-medewerkende speciaalzaken. De grootte van de onvermijdelijke foutenkans, die bij dergelijke steekproeven een rol speelt, is onbekend. Ik ben dan ook van mening, dat aan de cijfers van het E.I.M. zeker niet die bewijskracht mag worden toegekend, die mijn geachte opponent zich veroorlooft.

De veronderstelling van Drs Amelung „... dat sinds de accijnsverlaging een omvangrijke voorraadtoeneming van gebanderolleerde sigaren zou zijn opgetreden, die zowel bij de detailhandel als bij de fabrieken een plaats kan hebben gevonden” mist dientengevolge en ook om andere redenen voldoende grond. Bij de fabrieken heeft in de maanden sedert de accijnsverlaging geen voorraadvorming van enige betekenis plaatsgevonden, want over het algemeen kunnen de fabrieken de orders ternauwernood, dan wel met een min of meer grote achterstand, uitvoeren. De handel had zich vóór de accijnsverlaging reeds sterk bevoorradat omdat de regeling met betrekking tot de restitutie van het accijnsverschil op de voorraden bepaalde voordelen voor de handel inhield.

Dat de handel na de accijnsverlaging de reeds omvangrijke voorraden nog verder belangrijk zou hebben vergroot, is op plausibele gronden hoogst onwaarschijnlijk te achten. Immers, het conditiekartelcontract verplicht de sigarenfabrieken tot aflevering onder rembours. De handel moet zijn voorraden dus steeds geheel zelf financieren. Een voorraadvorming, die het noodzakelijke niveau te boven gaat, zou zeer zware eisen aan die eigen financiering stellen, met alle verdere oneconomische consequenties van dien. Er is geen logisch motief aan te voeren waarom de handel een nog grotere voorraadvorming doelmatig of voordelig zou hebben geacht.

In het laatste gedeelte van zijn betoog erkent Drs Amelung dat zijn becijferingen tot een conclusie omtrent de prijselasticiteit van sigaren leiden, die „onvoldoende gefundeerd” moet worden geacht. Zijn becijferingen doen hem tenslotte „terugschrikken voor een definitief oordeel”.

Volledig kan ik mij verenigen met de laatste volzin van zijn betoog. In dat verband verdient vermelding, dat het banderollecijfer voor sigaren en senioritas tezamen over de maand October jl. 79,89 miljoen stuks aangeeft tegenover een maandelijks gemiddeld (gecorrigeerd) banderolleverbruik over de periode Juni t/m September 1952 van 75,32 miljoen stuks. Zou de handel, ondanks de verplichting tot betaling onder rembours, bij zijn door mijn opponent vermeende voorraadvorming dan waarlijk niet van ophouden weten?

Utrecht.

J. MANDERSLOOT.

De kapitaalmarkt.

Op de aandelenmarkt werd gedurende de verslagweek de langzame stijging van het aandelenkoersniveau hervat. Dat deze stijging nog niet groot is blijkt wel uit het feit, dat de algemene aandelenindex, die zich maandenlang in de nabijheid van 134 bewoog, thans 137 bedraagt. Voorts zal nog moeten blijken, of deze stijging verdere voortgang zal vinden, wanneer er weer aandelenemissies en stockdividenden verschijnen. Van Ommeren kondigde gedurende de afgelopen week de emissie van f 6,6 mln aandelen à 132½ pCt aan, de Nederlandsche Bank-Unie gaat f 1,25 mln aandelen à 140 pCt emitteren, terwijl de handel in stockdividenden, die als interim dividend over 1952 uitgekeerd worden, spoedig zal beginnen.

Op de obligatiemarkt houdt de vaste stemming aan; ook thans boekten o.a. verscheidene staatsfondsen een koerswinst. Een ander symptoom hiervan was de sterke overtekening van de obligatie-emissie van de Bank voor Nederlandsche Gemeenten, de provincie Gelderland en de gemeente 's-Gravenhage, waarvan de condities ongunstiger waren dan die, welke het rentegamma toestaat.

	28 Nov. 1952	5 Dec. 1952
Aand. indexcijfers.		
Algemeen	136,8	137,1
Industrie	195,8	196,4
Scheepvaart	155,3	153,0
Banken	126,9	128,1
Indon. aand.	41,4	41,8
Aandelen.		
A. K. U.	150¼	151½
Philips	153¾	154¼
Unilever	176¾	177
H. A. L.	142¾	140¾
Amsterd. Rubber	75	75
H. V. A.	82¼	82
Kon. Petroleum	305¾	301¾
Staatsfondsen.		
2½ pCt N.W.S.	77¾	77¾
3-3½ pCt 1947	93¾	93½/16
3 pCt Invest. cert.	94	94½/16
3½ pCt 1951	97	97½
3 pCt Dollarlening	93¾	93¾/16
Diverse obligaties.		
3½ pCt Gem. R'dam 1937 VI ...	96¾	96½
3½ pCt Bataafsche Petr.	98¾	98¾
3½ pCt Philips 1948	96¾	97
3¼ pCt Westl. Hyp. Bank	92½	90¾

J. C. BREZET.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

De ultimoverkraping, die tegen het einde van de vorige week op de geldmarkt optrad, was slechts van korte duur; reeds met ingang van Dinsdag 2 December werd de callrente weer van ¾ pCt tot haar minimum van ½ pCt verlaagd.

Wat het schatkistpapier betreft, streven sommige geldgevers de laatste tijd er naar langer in korter lopend papier om te ruilen. Papier met een looptijd tot enkele maanden blijft daardoor gezocht, terwijl dat met 9-11 maanden looptijd enigszins wordt aangeboden. Daar de inzichten op dit punt tussen de verschillende marktpartijen niet ver uiteenlopen en voorts ook de ontwikkeling van hun middelenpositie in het algemeen vrij gelijksoortig is, blijven deze ruilingen echter van relatief bescheiden omvang.

Uit een publicatie van de kaspositie der gemeenten per 1 November 1952 blijkt, dat deze zich ook in October verder in gunstige zin heeft ontwikkeld. Voor zover de gemeenten in anticipatie van investeringen voor de woningbouw, die in 1953 zullen geschieden, reeds in 1952 lang geld opnamen, komt in deze verbeterde kaspositie eigenlijk een deflatoire tendentie tot uitdrukking, waartegenover het volgend jaar de inflatoire invloed van het besteden van deze middelen zal staan.

STATISTIEKEN

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

(Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Goudvoorraad	Tegede op het buitenland	Vorderingen op het buitenland i.v.m. betalingsaccorden	Handelspapier op België en overheidseffecten	Voorschotten op overheidsfondsen	
						9 Oct. 1952
	35.675	1.754	17.443	13.503	285	
	35.675	1.755	17.509	12.546	204	
	35.674	1.941	16.900	12.432	241	
	35.674	1.827	17.100	13.532	282	
	35.506	1.955	17.312	13.835	285	
	35.297	2.125	17.393	13.237	224	
	35.547	1.878	16.446	11.996	266	

Data	Deel- en paspunt	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi:				Verbindenissen t.o. het buitenland, v.m. betalingsaccorden	
			Schatkist		Banken in het buitenland	Diverse rekeningen courant	E.B.U.-landen	Ander
			gewone rek.	Acc. Econ. Sam. w.				
9 Oct. 1952	322	96.046	2	1.344	392	1.316	974	730
16 Oct. 1952	335	95.158	7	1.342	402	1.274	1.171	763
23 Oct. 1952	340	94.826	4	1.350	402	1.192	811	767
29 Oct. 1952	348	95.194	2	1.350	412	1.768	1.163	790
6 Nov. 1952	329	96.480	5	1.353	393	1.437	1.126	811
12 Nov. 1952	344	95.972	5	1.354	393	1.427	1.133	816
20 Nov. 1952	362	94.979	5	1.310	394	1.620	306	

OVERZICHT VAN DE OPBRENGST DER RIJKSMIDDELEN *).

STAAT I. Ontvangsten op niet-kohierbelastingen. Kalenderjaar 1952. × f l mln

Benaming der middelen	Jan. 1952	Febr. 1952	Maart 1952	April 1952	Mei 1952	Juni 1952	Juli 1952	Aug. 1952	Sept. 1952	Oct. 1952	Totaal 1 Jan. 1952 t/m ult. Oct. 1952	Raming jaar 1952 ²⁾
Loonbelasting	69,7	60,6	38,8	59,6	54,2	39,6	68,4	53,7	36,2	78,9	568,8	640,0
Dividendbelasting	— 1,7	9,4	3,7	1,1	7,6	8,4	17,6	5,8	3,6	3,3	62,7	65,0
Commissarissenbelasting	1,4	0,7	0,4	1,0	0,4	0,9	1,9	0,7	0,1	1,5	10,0	10,0
Vereveningsheffing	30,3	24,8	15,6	25,1	23,2	15,3	30,1	23,4	14,3	30,8	233,0	260,0
Rechten op invoer	29,9	31,8	36,0	40,6	40,5	37,1	43,8	30,6	30,7	33,1	299,1	375,0
Accijns op gedistilleerd	9,4	8,6	8,2	8,4	9,0	8,4	10,3	10,2	8,7	10,3	88,0	105,0
Accijns op bier	0,9	1,3	1,4	1,6	2,1	1,7	0,8	0,6	1,4	1,5	15,4	17,0
Accijns op suiker	7,7	8,1	7,4	6,7	7,7	7,3	7,2	7,2	10,7	7,6	79,0	87,0
Accijns op tabak	31,4	23,0	26,6	25,6	28,2	21,6	22,1	28,7	29,4	25,3	262,4	305,0
Omzetbelasting	113,8	104,8	69,3	105,5	105,0	62,5	114,0	101,8	63,8	119,0	940,5	1.150,0
Rechten van zegel ¹⁾	4,0	2,8	3,3	3,3	3,6	3,4	3,1	3,1	3,6	3,6	35,1	40,0
Rechten van registratie	3,9	5,1	3,6	3,2	3,7	3,6	3,6	2,9	2,9	4,5	37,1	45,0
Rechten van successie	8,3	6,7	7,4	7,0	7,8	6,1	6,8	9,3	7,0	8,0	73,1	90,0
Motorrijtuigenbelasting	6,1	5,6	5,5	14,0	8,5	5,4	4,5	4,3	5,5	5,5	66,9	75,0
Totaal	314,9	293,3	227,0	302,6	301,4	221,4	334,3	282,3	218,1	333,0	2.771,3	3.264,0
¹⁾ Hieronder begrepen wegens zegelrecht van nota's van makelaars en commissarissen in effecten, enz.	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,7	0,4	0,3	0,4	4,2	

²⁾ Herziene raming volgens Millioenennota 1953.

STAAT II. Ontvangsten op kohierbelastingen. × f l mln

Benaming der middelen	Jan. 1952	Febr. 1952	Maart 1952	April 1952	Mei 1952	Juni 1952	Juli 1952	Aug. 1952	Sept. 1952	Oct. 1952	Totaal 1 Jan. 1952 t/m ult. Oct. 1952	Raming jaar 1952 ²⁾
Inkomstenbelasting	122,1	118,3	115,1	104,5	113,2	94,5	95,1	91,9	114,0	135,6	1.104,4	92,6
Vermogensbelasting	9,7	9,9	10,1	8,6	8,9	8,0	8,1	7,8	11,9	9,4	92,6	92,6
Vennootschapsbelasting	84,1	105,2	171,9	48,5	91,6	33,5	42,3	163,5	111,8	54,6	907,0	907,0
Grondbelasting ¹⁾	8,7	3,4	2,1	2,5	4,0	6,8	12,4	12,3	13,7	11,2	77,0	77,0
Personele belasting ¹⁾	4,4	5,4	6,8	7,4	9,3	8,8	7,8	5,7	5,1	5,2	66,0	66,0
Ondernemingsbelasting ¹⁾	14,8	14,3	18,1	11,5	12,2	9,6	7,5	4,8	8,5	4,3	105,7	105,7
Totaal	243,8	256,6	324,1	183,1	239,2	161,3	173,3	286,0	265,1	220,3	2.352,8	

¹⁾ Incl. gemeentelijke en provinciale opcenten, resp. vermenigvuldigingsfactor.

STAAT III. Ontvangsten op buitengewone middelen. Kalenderjaar 1952. × f l mln

Benaming der middelen	Januari 1952	Februari 1952	Maart 1952	April 1952	Mei 1952	Juni 1952	Juli 1952	Aug. 1952	Sept. 1952	Oct. 1952	Totaal 1 Jan. 1952 t/m ult. Oct. 1952	Raming jaar 1952 ²⁾
Vermogensaanwasbelasting	15,0	8,4	4,3	5,2	5,8	4,8	3,6	1,3	5,8	2,2	56,4	75,0
Vermogensheffing ineens	1,8	1,8	1,3	2,1	1,2	1,2	1,9	2,1	1,8	1,3	16,5	15,0
Totaal	16,8	10,2	5,7	7,3	7,0	6,0	5,5	3,3	7,6	3,5	72,9	90,0

²⁾ Herziene raming volgens Millioenennota 1953.

STAAT IV. Aanslagregeling der kohierbelastingen ¹⁾. × f l mln

Benaming der middelen	Nog te ontvangen op alle t/m ult. 1951 opgelegde aanslagen per 31 Dec. 1951		In Jan. t/m Oct. '52 opgelegde aanslagen boekingsstijdvak 1951/1952		In Jan. t/m Oct. '52 opgelegde aanslagen boekingsstijdvak 1952/1953		Totaal ontvangen in Jan. t/m Oct. 1952 op alle opgelegde aanslagen		Nog te ontvangen op alle opgelegde aanslagen per ult. Oct. 1952	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Inkomstenbelasting	972,0	500,0	537,5	1.104,4	905,0					
Vermogensbelasting	75,1	50,7	39,9	92,6	73,2					
Vennootschapsbelasting	219,7	— 39,4	992,3	907,0	265,6					
Grondbelasting ²⁾	14,9	0,6	92,2	77,0	30,7					
Personele belasting ²⁾	19,5	48,9	24,3	66,0	26,7					
Ondernemingsbelasting ²⁾	94,8	33,0	—	105,7	22,1					
Totaal	1.396,1	593,8	1.686,2	8	1.323,4					

¹⁾ Bij deze staat geldt: kolom 1 + 2 + 3 — 4 = 5.²⁾ Incl. gemeentelijke en provinciale opcenten, resp. vermenigvuldigingsfactor.

*) In verband met afrondingen behoeven de in de staten vermelde totalen niet met de som der afzonderlijke posten overeen te stemmen.

STAAT V

Vergelijking tussen de ramingen en de aanslagen der kohierbelastingen.

x f 1 mln

Benaming der middelen	Raming jaar 1951	Opgelegd t/m ult. Oct. 1952 boekings-tijdvak 1951/1952	Raming jaar 1952 ¹⁾	Opgelegd t/m ult. Oct. 1952 boekings-tijdvak 1952/1953
Inkomstenbelasting	937,5	1.019,8	815,0	537,5
Vermogensbelasting	79,5	83,7	83,0	39,9
Vennootschapsbelasting	445,0	685,5	885,0	992,3
Grondbelasting ²⁾	28,0	91,7	28,0	92,2
Personele belasting ¹⁾	25,7	69,9	27,0	24,3
Ondernemingsbelasting ²⁾	—	33,0	—	—
Totalen	1.515,7	1.983,6	1.838,0	1.686,2

¹⁾ Excl. gemeentelijke en provinciale opcenten, resp. vermenigvuldigingsfactor.²⁾ Herzien raming volgens Miljoenennota 1953.**TOELICHTING BIJ HET OVERZICHT VAN DE OPBRENGST DER RIJKSMIDDELEN.****Staat I en II.**

Deze staten vermelden de werkelijk in elke maand ontvangen bedragen (kasadministratie).

Bij de omzet- en loonbelasting en vereveningsheffing moet de afdracht in principe éénmaal per kwartaal geschieden, nl. in Januari, April, Juli en October.

Staat III.

Ook hier zijn de werkelijk ontvangen bedragen vermeld (kasadministratie).

Staat IV.

Uit deze staat kan worden afgelezen hoe ver de belastingdienst is gevorderd

met het opleggen van aanslagen en tevens, welk bedrag nog moet worden ontvangen op reeds opgelegde aanslagen.

De kolommen 2 en 3 betreffen de door de belastingdienst in 1952 opgelegde voorlopige en definitieve aanslagen (debiteurenadministratie).

Een voorlopige of definitieve aanslag inkomstenbelasting 1951 behoort normaliter in het boekings-tijdvak 1951/52 te worden opgenomen; een — uiteraard voorlopige — aanslag inkomstenbelasting 1952 in het boekings-tijdvak 1952/53.

Staat V.

Deze staat maakt een vergelijking mogelijk tussen de in totaal t/m einde van de maand opgelegde aanslagen en de raming. In deze staat zijn — in tegenstelling met staat IV — de aanslagen in de grondbelasting, personele belasting en ondernemingsbelasting vermeld exclusief de gemeentelijke en provinciale opcenten, resp. vermenigvuldigingsfactor, daar deze laatste ook niet in de raming zijn opgenomen.

Advertentie-opdrachten

voor de eerstvolgende uitgave dienen uiterlijk 16 December v.m. in het bezit te zijn van:

Advertentie-afdeling E.-S. B. - Postbus 42 - Schiedam
Tel. 69300 - Toestel 1 of 3

Elke onderneming van betekenis

in het bezit van bedrijfsauto's, haalt de kosten, verbonden aan

één of meer abonnementen

op het bekende weekblad

„BEDRIJFSVERVOER”

welks inhoud met ingang van 1953 weer verder wordt uitgebreid en verbeterd, er vele malen uit. Technisch staat het blad aan de spits en het brengt alle nieuwe snufjes snel en uitvoerig; terwijl mede zeer veel aandacht wordt geschonken aan de economische kant van de zaak. De prijs bedraagt slechts

f 9.50 per jaar voor E.V.O.-leden,
f 14.50 voor niet-leden

Wie zich met ingang van 1 Januari a.s. abonneert, ontvangt het op 20 December a.s. verschijnende, uitgebreide Kerstnummer gratis!

Een proefnummer wordt gaarne op aanvraag gratis toegezonden.

**ADMINISTRATIE „BEDRIJFSVERVOER”,
POSTBUS 42, SCHIEDAM, TEL. 69300, TOESTEL 1 of 3**

**vacatures**

Burgemeester en Wethouders van Zeist roepen sollicitanten op voor de betrekking van

ADJUNCT COMMIES**1e KLASSE**

ter secretarie (afd. financiën).

Jaarwedde f 3911,— - f 4527,— (5 jaarl. per. verhogingen) inclusief de bekende toelagen.

Diploma toelagen: Staatspraktijkdiploma voor handel en administratie of voor bedrijfsadministratie f 120.—, Boekhouden M.O. f 144.—, Gemeentefinanciën f 120.—; maximum der diploma-toelagen f 200.—. Kindertoelage en verplaatsingskosten volgens rijksregeling.

Vereisten: bezit algemeen erkend praktijkdiploma boekhouden, alsmede staatspraktijkdiploma voor bedrijfsadministratie (of vergevorderde studie).

Diploma gem. financiën, bekendheid met salaris- en loonadministratie en ervaring administratie gemeente-bedrijven strekken tot aanbeveling.

Eigenhandig geschreven sollicitaties op zegel met uitvoerige inlichtingen en vermelding van dit tijdschrift binnen 10 dagen na het verschijnen van dit blad aan de Burgemeester.

Geen bezoek dan na oproeping.

Maakt gebruik van de rubriek „Vacatures” voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies. Het aantal reacties, dat deze annonces tengevolge hebben is door ons uitermate bevredigend; begrijpelijk: omdat er bij geen grote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert!

vacatures

HET CENTRAAL SOCIAAL WERKGEVERS-VERBOND
Kneuterdijk 8 — Den Haag



zoekt voor spoedige indiensttreding

EEN DR OF DRS IN DE
ECONOMISCHE WETENSCHAPPEN

of

MEESTER IN DE RECHTEN

die als staffunctionaris in het bijzonder met de verzorging van sociaal-economisch documentatie-werk zal worden belast.

Vereisten: ruime ervaring op het gebied van de Nederlandse sociaal-economische verhoudingen en gewend publicistische arbeid te verrichten. Brieven met zo volledig mogelijke gegevens te richten aan het Secretariaat van het Verbond.

ADVERTEER REGELMATIG!

Bekende Levensverzekering-Maatschappij zoekt een

MEDEWERKER in de
BUITENDIENST

met volledige vakbekwaamheid, die bij gebleken geschiktheid de leiding van de buitendienst op zich kan nemen. Academische vorming is niet vereist, strekt tot aanbeveling.

Brieven met uitvoerige inlichtingen over vooropleiding, levensloop en huidige werkkring moeten, vergezeld van een recente foto, uiterlijk 29 December 1952 in het bezit zijn van het Psychotechnisch Laboratorium voor beroepskeuze en selectie van personeel, Westeinde 7, Amsterdam.

**Beschikbare
krachten**

Accountant N.I.V.A.

academisch gevormd, komt per 1 Januari a.s.

ter beschikking

Br. onder no. ESB 50-4, Bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

HANDEL-MAATSCHAPPIJ

H. Albert de Bary & Co. N.V.

AMSTERDAM-C. • HEERENGRACHT 450

Alle Bankzaken

INTERNATIONAAL HANDELSCONTACT
FINANCIERING VAN DE BUITENLANDSE HANDEL

ECONOMISCH-STATISTISCHE
BERICHTEN

Uitgave van het Nederlands
Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam (West)

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 Hoochweg 122, Rotterdam.

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 Koninklijke Nederl. Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon 69300, toestel 1 of 3) Advertentietarief f 0,30 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.

DE TWENTSCHE BANK N.V.

Maandstaat op 30 November 1952

Kas, Kassiers en Dag-geldleningen . . . f.	19.187.920.43
Nederlands	
Schatkistpapier . . .	556.400.000.-
Ander Overheidspapier . . .	38.334.400.-
Wissels	4.681.657.16
Bankiers in Binnen- en Buitenland.	31.028.065.19
Effecten en Syndicaten . . .	11.864.067.40
Prolongatiën en Voor-schotten tegen Effecten . . .	19.047.471.54
Debiteuren	187.810.422.22
Deelnemingen (incl. Voorschotten)	10.048.835.24
Gebouwen	3.500.000.-
Belegde Reserve voor Verleende Pensioenen . . .	625.965.28

f. 882.528.804.46

Kapitaal f.	45.000.000.-
Reserve	16.500.000.-
Bouwreserve	1.000.000.-
Deposito's op Termijn . . .	178.207.621.75
Crediteuren	623.421.461.45
Geaccepteerde Wissels . . .	384.774.48
Door Derden	
Geaccepteerd	2.397.524.73
Overlopende Saldi en Andere Rekeningen . . .	14.991.456.77
Reserve voor Verleende Pensioenen	625.965.28

f. 882.528.804.46