

Economisch-Statistische Berichten

Economische integratieproblemen

★

Prof. Dr H. J. Witteveen

Conjunctuur der conjunctuurpolitiek
De Millioenennota 1954

★

Prof. Dr J. Wisselink

Afschrijvingen in agrarische en industriële
bedrijven

★

Drs Th. M. Scholten

De Nederlandse civiele luchtvaart

★

H. G. Hagelen

Herverzekering van pensioenverplichtingen
bij het levensverzekeringsbedrijf

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

38e JAARGANG

No 1898

WOENSDAG 14 OCTOBER 1953



**COLLECTIEVE
PENSIOEN-VERZEKERING**



R. MEES & ZONEN

A° 1720

BANKIERS & ASSURANTIE-MAKELAARS

ROTTERDAM

AMSTERDAM - 's-GRAVENHAGE
DELFT - SCHIEDAM - VLAARDINGEN

vacatures

Grote Scheepswerf en Machinefabriek in het Rotterdamse havengebied vraagt een

BEDRIJFSECONOOM

niet ouder dan ca. 35 jaar, en met praktische ervaring op industrieel gebied, om onder leiding van de chef der bedrijfsadministratie bedrijfseconomische werkzaamheden te verrichten.

Eigenhandig geschreefde sollicitatiebrieven worden gaarne ingewacht onder letters AZA aan Nijgh & van Ditmar, Adv.-Bur. te Rotterdam.

**N.V. Hollandsche Belegging en Beheer
Maatschappij**

Keizersgracht 706, Amsterdam

zoekt voor haar Fin.-Econ. Afdeling

**FINANCIEEL-ECONOMISCH
GESCHOOLDE KRACHT**

(leeftijd 25-35 jaar)

met intensieve belangstelling voor het beleggingsvak, gedegen fondsenkennis en goed uitdrukkingsvermogen in woord en geschrift. Schriftelijke sollicitaties met voll. opg. van gen. opleiding, verrichte werkzaamheden, ervaring, referenties, enz. aan het secretariaat.

(Vervolg vacatures op achterpagina)



Uitvoering van bouw- en betonwerken onder toepassing van alle moderne bouwmethoden

VRAAGT BROCHURE WERNINK's WERKEN No. 35

**N.V. WERNINK's BETONMAATSCHAPPIJ
LEIDEN**

Directie: P. A. WERNINK Jr en Ir J. J. G. VAN HOEK

**ECONOMISCH-
STATISTISCHE BERICHTEN**

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.
Telefoon 38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam.

Redactie-adres voor België: Dr J. Geluck, Zwijnaardse
Steenweg 357, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.

Abonnementprijs, 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.

Losse nummers 75 cts.

Aangetekende stukken in Nederland aan het Bijkantoor Westzeedijk, Rotterdam-W.

Advertenties. Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de Koninklijke Nederlandsche Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon 69300, toestel 1 of 3).

Advertentie-tarief 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.

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: F. Collin; J. E. Mertens; J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. Vlerick.

Economische integratieproblemen

De landen die naar Europese eenheid streven weten dat zij zonder Engeland moeten optrekken. Europa is — voorlopig althans — „klein Europa”. De stemmen die ons van de overzijde van het Kanaal bereiken zijn veelal waarschuwend. Engeland gelooft niet in de mogelijkheid van een verenigd Europa.

Het zou niettemin van weinig ernst getuigen, indien alle Engelse argumenten zouden worden terzijde gelegd, omdat zij alleen betekenis zouden hebben als bemanteling van de Engelse onwil. Vooral wanneer een scherpe zinnig man als Meade zich verdiept in de problemen der economische unificatie, is het zaak om goede nota te nemen van zijn conclusies. In zijn boek „Problems of economic union” tracht hij na te gaan, welk minimum aan economische beschikkingsmacht door de nationale staten moet worden opgegeven in geval van een volledige economische unie¹⁾. Daarbij blijkt dat de deelnemende landen op het gebied der prijs- en loonpolitiek, belastingpolitiek, handelspolitiek en rentepolitiek hun voornaamste bevoegdheden zullen moeten overdragen aan een centrale autoriteit. Alleen op het terrein der monetaire politiek acht Meade een zekere nationale zelfstandigheid mogelijk, mits de wisselkoersen meer dan tot dusverre als instrumenten van economische politiek worden gehanteerd.

Dit alles is niet bedoeld om de integratie-idee ad absurdum te voeren. „My purpose in this book is not” — aldus Meade op blz. 83/84 — „to dissuade us from embarking on an adventurous expedition to the North Pole but merely to advise us to change out of our summer suits before we start”. Niettemin is het beeld, dat Meade ons tekent van de belangrijkste voorwaarden voor economische integratie, weinig bemoedigend. Als hij inderdaad juist ziet, kunnen de voorstanders zich in hoofdzaak alleen troosten met het feit, dat de overgang van de stedelijke en gewestelijke naar de nationale souvereiniteit aan het begin van de nieuwe tijd vermoedelijk voor de tijdgenoten even onmogelijk leek, terwijl toch achteraf de onontkoombaarheid van dit proces buiten alle twijfel

¹⁾ James Edward Meade: *Problems of economic union*, 102 blz., George Allen and Unwin, London 1953.

is komen te staan. Bij het lezen van de uiteenzetting van Meade kan men zich echter niet aan de indruk onttrekken, dat hij in het bijzonder gezocht heeft naar lastige gevallen. Waarschijnlijk is dit niet opzettelijk gebeurd. Het is moeilijk, zich te onttrekken aan het eigen nationale „denkraam”!

Een uitermate belangrijk punt is ook het verband tussen het vrije verkeer van producten en van productiemiddelen (arbeid en kapitaal). Meade vertegenwoordigt hier de algemeen aanvaarde zienswijze, dat beide — behoudens enkele qualificaties — elkaars substituten zijn. Dit betekent niet dat we in feite kunnen kietzen tussen integratie langs de weg der producten en die der productiemiddelen. Terecht betoogt Meade, dat beide nodig zijn, omdat aldus de aanpassing over een breder vlak wordt verdeeld. Toch kan hij zich in een latere passage niet onttrekken aan de Engelse neiging om vooral niet teveel dingen tegelijk te willen. Hij acht het namelijk niet wenselijk, de integratie van de zijde der producten en van die der productiemiddelen op hetzelfde moment aan de orde te stellen. Indien de hiervoor weergegeven redenering evenwel juist is, ondersteunen beide benaderingswijzen elkaar.

Zo treft men in dit boek een zekere — althans voor continentale begrippen — overdosering van Engelse nuchterheid aan, welke misschien voortvloeit uit het feit, dat deze beschouwingen oorspronkelijk in de eerste plaats voor Amerikaanse oren waren bestemd. Brengt men hiervoor een zekere correctie aan, dan blijft het betoog van Meade in zoverre geldig als de mogelijkheid en in sommige opzichten de zekerheid bestaat, dat economische integratie dieper in de nationale economische zelfstandigheid zal ingrijpen dan men zich thans doorgaans realiseert. Hier is echter het Franse gezegde van toepassing, dat „il faut vouloir les conséquences de ce qu'on veut”.

Wij moeten Meade dankbaar zijn dat hij deze consequenties in het volle licht heeft geplaatst. Zijn boek behoort dan ook ongetwijfeld tot de belangrijkste literatuur over de problematiek der economische integratie.

Scheveningen.

F. HARTOG.

INHOUD

Blz.		Blz.
	Economische integratieproblemen, door Dr F. Hartog	803
	Conjunctuur der conjunctuurpolitiek: de Millioennennota 1954, door Prof. Dr H. J. Witteveen ..	805
	Afschrijvingen in agrarische en in industriële bedrijven, door Prof. Dr J. Wisselink	809
	De betekenis en de positie van de Nederlandse civiele luchtvaart, door Drs Th. M. Scholten ..	810
	Herverzekering van pensioenverplichtingen bij het levensverzekeringsbedrijf, door H. G. Hagelen	814
	Ingezonden stukken:	
	Bouwplanbewaking en bewaking onzer toekomst, door Dr J. M. E. M. A. Zonnenberg, met naschrift van Mr J. in 't Veld	816
	De demografische situatie in Italië, door Drs R. A. de Widt, met naschrift van Dr L. van Egeraat	817
	De uitbreiding van de wereldtankvloot, door R. W. van Eck	818
	Geld- en kapitaalmarkt, door Drs J. C. Brezet ...	819
	Statistiek en:	
	Bankstaten	819
	Interim-indexcijfers van groothandelsprijzen in Nederland	819
	Interim-prijsindexcijfers van het gezinsverbruik in Nederland	820
	Wisselkoersen	820

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK

Prof. Dr H. J. WITTEVEËN, Conjonctuur der conjunctuurpolitiek: de Millioenennota 1954.

De begroting 1954 stelt tegenover een aantal belastingverlagingen tot een totaal bedrag van ca f 500 mln een verhoging van de uitgaven met niet minder dan ca f 1 mrd of ongeveer 20 pCt van het totaal der begroting 1953. Dit houdt een aantal gevaren in: 1. het niveau der begroting blijft daardoor — zelfs exclusief de uitgaven voor de watersnood — op een zeer hoog peil in verhouding tot het nationaal inkomen; 2. de begroting vertoont aldus een tekort van ruim f 800 mln (met inbegrip van enkele noodzakelijke correcties). Een dergelijk tekort zal op den duur niet te handhaven zijn en maakt dus de vreugde over de voorgestelde belastingverlagingen enigszins illusoir; 3. het tekort komt uit conjunctureel oogpunt waarschijnlijk te laat. Er zijn verschillende tekenen, die er op wijzen, dat de deflatie in de particuliere sector haar kracht heeft verloren; de begroting dreigt daarom onze economie opnieuw in de richting van de inflatie te drijven. Daardoor zou onze gunstige deviezenpositie — die bij een internationale depressie een beslissende steun kan zijn — weer in de waagschaal kunnen worden gesteld. Het is derhalve van groot belang het begrotingstekort alsnog zoveel mogelijk te beperken. Wat de mogelijkheden van een anti-cyclische conjunctuurpolitiek betreft, wijzen de ervaringen van de laatste jaren er op, dat een hervorming van de tot nu toe gevolgde procedure wenselijk is.

Prof. Dr J. WISSELINK, Afschrijvingen in agrarische en in industriële bedrijven.

Schrijver behandelt de vraag, of er een principieel verschil bestaat tussen afschrijving op de gebouwen van een boerderij in Friesland of Groningen en afschrijving op fabrieksgebouwen in Twente en Brabant. De basis van de afschrijving is de instandhouding van het productie-apparaat op langere en op lange termijn. Het is niet voldoende dat de tegenwoordige ondernemer nu zijn brood kan verdienen met een agrarisch productie-apparaat of een industrieel productie-apparaat. Een toekomstige generatie moet ook kunnen leven. Het productie-apparaat moet de ontwikkeling van de techniek en de bedrijfsorganisatie volgen. Met een verouderd productie-apparaat begint men het, afhankelijk van de mate van achterstand, veelal na 10 of 15 jaar reeds af te leggen tegenover een binnenlandse en/of buitenlandse concurrent, die de ontwikkeling wel volgde en op tijd moderniseerde. De afschrijving moet structureel worden gezien en zij moet toereikend zijn om elke productie-factor up to date te houden of te brengen. De bedenkingen die tegen de algemene structurele visie kunnen worden aangevoerd, acht schrijver voor het onderhavige geval irrelevant.

Drs Th. M. SCHOLTEN, De betekenis en de positie van de Nederlandse civiele luchtvaart.

Schrijver wijdt een beschouwing aan de economische betekenis van de K.L.M. aan de hand van de volgende aspecten: vorming van goodwill, verkrijging en besparing van deviezen, verschaffing van werk en bevordering van het toerisme. In de zeven na-oorlogse jaren werden de productie en verkoop (in tonkilometers) en het aantal plaats- resp. passagierskilometers bijna verviervoudigd; de vracht in tonkilometers was in 1952 ruim twaalf maal zo groot als in 1946. Dit moest gepaard gaan met een

sterke expansie van de vloot en van het personeel. De financiële resultaten zijn echter niet florissant te noemen. De vergelijking van de winsten van de K.L.M. met die van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die ook internationaal vervoer verzorgen valt ten gunste van de K.L.M. uit. Vergeleken met Europese luchtvaartmaatschappijen slaat de K.L.M. een goed figuur, daar bijna alle andere Europese maatschappijen regelmatig met grote of vrij grote verliezen werken. Een verklarende factor van deze verliezen acht schrijver de Europese levensstandaard.

H. G. HAGELEN, Herverzekering van pensioenverplichtingen bij het levensverzekeringsbedrijf.

De werkgever, die zijn werknemers in het genot wenst te stellen van aanspraken op ouderdoms-, weduwe- en wezenpensioen, kan o.a. elke werknemer een zodanige aanspraak op de onderneming zelve verlenen. De onderneming zal daartoe in de loop der jaren de nodige reserves opbouwen en later het pensioen uitkeren. Ook kan ze een aanspraak geven op een door de onderneming op te richten pensioenfonds. Deze mogelijkheden worden door de verleden jaar ingegane Pensioen- en Spaarfondsenwet beperkt. Deze wet zal het inschakelen van levensverzekeringmaatschappijen in de hand werken. Uitgaande van de veronderstelling, dat een onderneming besluit haar pensioenen geheel of gedeeltelijk bij een levensverzekeringmaatschappij onder te brengen, geeft schrijver raad aan werkgevers die dienaangaande aanbiedingen van levensverzekeringmaatschappijen ontvangen. Hierbij schenkt schrijver vooral aandacht aan „bijzondere” verzekeringvormen.

SOMMAIRE

Prof. Dr H. J. WITTEVEËN, Conjoncture de la conjoncture politique: le budget 1954.

Le budget 1954 menace à nouveau de conduire l'économie néerlandaise dans la direction de l'inflation. Il est de grande importance de limiter encore une fois, autant que possible, le déficit budgétaire.

Prof. Dr J. WISSELINK, Amortissements dans les entreprises agricoles et industrielles.

L'auteur traite la question de savoir s'il existe une différence de principe entre amortissement des bâtiments d'une ferme Frise ou de Groningue et l'amortissement des bâtiments de fabrique en Twente ou en Brabant.

Drs Th. M. SCHOLTEN, La signification et la position de l'aviation civile néerlandaise.

L'auteur se penche sur certains faits qui illustrent la signification économique de la „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij”. L'écrivain étudie ensuite les résultats financiers de la K.L.M. et les compare avec ceux des sociétés américaines et européennes.

H. G. HAGELEN, Réassurance des pensions obligatoires, par la société d'assurance-vie.

Par l'entrée en vigueur de la loi sur les pensions et l'épargne est améliorée la prise en charge des pensions par les sociétés d'assurance-vie. Partant de la supposition qu'une entreprise décide de soumettre ses pensions en tout ou en partie, l'auteur conseille les patrons qui reçoivent de telles offres par les sociétés d'assurance-vie.

Conjunctuur der conjunctuurpolitiek: de Millioenennota 1954

De Millioenennota 1954 met de bijbehorende voorstellen tot belastingverlaging heeft een merkwaardig karakter. In ruime kring hebben deze staatsstukken wel in de eerste plaats de belangstelling getrokken door de betrekkelijk opzienbarende verlaging van de loon- en inkomstenbelasting, die thans is voorgesteld. Deze belastingverlaging is uiteraard zeer warm ontvangen. „Nagenoeg algemeen juichte men de indiening van dit wetsontwerp toe...”, zo begint het dezer dagen verschenen Verslag van de Commissie van Voorbereiding uit de Tweede Kamer. Deze juichtonen zijn begrijpelijk. Reeds lang wordt de hoge belastingdruk als een ernstig euvel gevoeld; het stemt daarom zeker tot vreugde, wanneer eindelijk een begin wordt gemaakt met een zekere verlichting van deze druk, met name voor de midden-groepen.

Men juiche echter niet te vroeg! Wanneer men zich door de eerste opwelling van blijdschap over de in uitzicht gestelde belastingverlaging niet laat afhouden van een nauwkeuriger onderzoek van de begroting in haar geheel, wordt de vreugde spoedig overschaduwd door een gevaarlijke tendentie, die zich in de begroting aftekent en die voor de toekomst weinig goeds schijnt te voorspellen.

Het merkwaardige van de begroting 1954 is namelijk, dat tegenover de in totaal voorgestelde belastingverlagingen, waarvan de kosten op niet minder dan ca f 500 mln worden geschat³⁾, ook een zeer belangrijke stijging van de uitgaven wordt geprojecteerd.

Het uitgavetotaal van de Gehele Dienst, dat in de oorspronkelijke begroting 1953 op f 5.690 mln was gesteld, stijgt in de begroting 1954 met ruim f 800 mln tot f 6.512 mln. Daarbij komt dan bovendien nog een aantal additionele uitgaven, die met stelligheid worden verwacht, maar om formele redenen niet in de begroting konden worden opgenomen, tot een bedrag van circa f 250 mln. *De totale uitgavenstijging bereikt daarmede de indrukwekkende omvang van ruim f 1 mrd.* Dit is een stijging van niet minder dan 20 pCt, die overeenkomt met bijna 5 pCt van het nationaal inkomen.

Een nader inzicht in de oorzaken van deze stijging der uitgaven geeft de volgende ruwe samenvatting van een aantal gegevens uit de Millioenennota.

Stijging van uitgaven 1953²⁾-'54

Militaire uitgaven	f	50 mln
Watersnood	„	400 mln
Salarisverbetering rijkspersoneel	„	50 mln
Additionalle uitgaven (Commissie Achterstellige Betalingen, Bijslag op pensioenen enz.) ..	„	250 mln
Stijging van de normale uitgaven voor de verschillende Ministeries (excl. Oorlog en Marine)	„	300 mln
Totaal	f	1.050 mln

Het meest verontrustende feit, dat bij deze meer gedetailleerde beschouwing naar voren komt, ligt hierin, dat naast de reeds zeer belangrijke stijging van verschillende bijzondere uitgaven, die in de huidige omstandigheden min of meer onvermijdelijk zijn, zoals de uitgaven voor de defensie en voor de watersnood en de

additionele uitgaven met betrekking tot de Commissie Achterstellige Betalingen, ook de normale uitgaven voor de verschillende Ministeries zulk een krachtige stijging van circa f 300 mln te zien geven. In verhouding tot het totaal van deze uitgaven, dat in de begroting 1953 ongeveer f 3.500 mln bedroeg (de Buitengewone Dienst II blijft hier buiten beschouwing) is dit een stijging van bijna 10 pCt.

Dit gaat uiteraard ver uit boven datgene, wat voor een normale uitbreiding van overheidsdiensten in verband met de bevolkingsgroei nodig zou kunnen worden geoordeeld. Blijkbaar is hier een tendentie aan het werk tot verruiming van de werkzaamheid van de Overheid en tot vergroting van het ambtelijk apparaat³⁾. Deze belangrijke stijging van de uitgaven houdt verschillende gevaren in, die de vreugde over de belastingverlaging helaas aanzienlijk moeten temperen.

Het niveau der begroting.

Om te beginnen moet een te hoog niveau van de begroting in verhouding tot het nationaal inkomen *steeds een zeker gevaar voor inflatoire tendenties in zich bergen.* In mijn diërede heb ik destijds de stelling van Colin Clark gememoreerd, dat in het algemeen inflatie zou ontstaan, wanneer de overheidsuitgaven meer dan 25 pCt van het nationaal inkomen zouden bedragen⁴⁾. Dit percentage kan worden aangevochten, maar men kan er nauwelijks aan twijfelen, dat een hoog niveau van de overheidsuitgaven inflatoire gevaren oproept. De Millioenennota geeft een overzicht, waaruit blijkt, dat het niveau der totale uitgaven (exclusief de uitgaven voor de watersnood en de nog te verwachten additionele uitgaven) sinds 1949 vrijwel constant gebleven is op een peil van 28 pCt van het nationaal inkomen.

Over dit verloop van de totale uitgaven spreekt de Minister zich in de Nota in deze bewoordingen uit:

„... dan blijken de civiele uitgaven zich de laatste jaren op een relatief constant niveau te bewegen, welk niveau onder de huidige omstandigheden in zekere zin als blijvend moet worden gezien en redelijkerwijze nauwelijks voor vermindering vatbaar”⁵⁾.

Tegenover een dergelijke al te gemakkelijke berusting past zeker een krachtig protest. Men beseffe wel, dat het hier gaat om het niveau van de begroting *in verhouding tot het nationaal inkomen.* Moeten wij er maar in berusten, dat de begroting steeds in dezelfde mate als het nationaal inkomen zal blijven stijgen? Wie enige ernst wil maken met de bestrijding van het gevaar van een steeds verdergaande inflatie zal — zo bezuiniging al uitgesloten wordt geacht — toch in elk geval zo veel mogelijk moeten waken tegen een stijging van uitgaven, opdat de zware last der begroting door de groei van ons nationaal product geleidelijk beter draagbaar wordt.

Het begrotingstekort.

Belangrijker dan een beoordeling van de uitgaven op zichzelf is een beschouwing van het verband tussen uit-

¹⁾ In de Memorie van Antwoord bij het Wetsontwerp fiscale voorzieningen in het belang van de werkgelegenheid op lange termijn, worden de totale lasten van het gehele complex maatregelen op f 312 mln geschat (blz. 8) — waarbij dan nog enkele posten P.M. zijn opgenomen. Het belastingverlies, waartoe de thans voorgestelde verlaging van de loon- en inkomstenbelasting zal leiden, wordt geraamd op ca f 190 mln.

²⁾ Voor 1953 zijn de cijfers van de oorspronkelijke begroting genomen. Een deel van de hogere uitgaven (o.a. voor de watersnood) beïnvloedt ook reeds de herziene begroting 1953.

³⁾ Zo zal de sterkte van het Burgerlijk Rijkspersoneel stijgen van 103.628 volgens de begroting 1953 tot 109.776 in 1954. Daarmee wordt de geleidelijke daling, die van 1947 tot 1951 kon worden bereikt, weer omgezet in een stijging van 95.654 op 1 Januari 1952 via 99.654 in begin 1953 naar het thans genoemde totaal van 109.776 in de begroting 1954.

⁴⁾ „Crisis der conjunctuurpolitiek”, 1951, later overgenomen in „Conjunctuurtheorie en conjunctuurpolitiek”, Haarlem 1952, blz. 66.

⁵⁾ Millioenennota, blz. 5. In een latere passage geeft de Minister blijk de gevaren van het te hoge niveau der begroting wel te gevoelen. Hij zegt dan: „De ondergetekende ziet in deze ontwikkeling zekere gevaren. Hoezeer ook alle uitgaven op zichzelf bezien redelijk en verantwoord moeten worden geacht, de voor dekking benodigde middelen vragen van onze volkshuishouding zware offers”.

gaven en ontvangsten. Hier ligt een donkere schaduw over de met zoveel vreugde ontvangen belastingverlaging. De stijging van de overheidsuitgaven brengt nl. mee, dat deze belastingverlaging alleen kan worden doorgevoerd dank zij een tekort op Gewone Dienst, Buitengewone Dienst I en Landbouwegalisatiefonds van f 401 mln. Dit tekort geeft echter nog geen juist beeld van de werkelijke situatie.

Wil men een beeld krijgen van de monetaire gevolgen van de begroting, dan is het nodig om de volgende correcties aan te brengen.

1. Ontvangsten uit de tegenwaarderekening en direct uit de tegenwaarderekening gefinancierde extra-uitgaven geven wel een formele ontlasting van de begroting, maar nemen de monetaire gevolgen van de aldus gefinancierde uitgaven niet weg. Deze posten moeten dus aan het tekort worden toegevoegd.
2. De nog te verwachten additionele uitgaven moeten in het beeld worden betrokken.
3. Anderzijds kunnen de afschrijvingen bij een beoordeling van de monetaire gevolgen van de begroting buiten beschouwing blijven.

In tabel I is van deze correcties een overzicht gegeven, waaruit blijkt, dat het gecorrigeerde tekort van de begroting 1954 op f 828 mln moet worden gesteld. Voegt men daarbij nog de uitgaven van de Buitengewone Dienst II exclusief de aflossingen, dan bereikt het totale inflatoire effect van de begroting een omvang van f 1.562 mln ⁹⁾. In dezelfde richting wijst de schatting van het kastekort, dat in de Millioenennota op f 800 à f 1.100 mln wordt gesteld, maar dat met inachtneming van de nodige correcties tot f 1.200 à f 1.500 mln stijgt.

Natuurlijk kan een deel van dit tekort worden gedekt door het uitgeven van langlopende leningen op de kapitaalmarkt. Stelt men dit deel bij benadering gelijk aan de uitgaven van de Buitengewone Dienst II, dan blijft echter een inflatoir verkend tekort van ca f 800 mln over.

TABEL I.

Analyse van de Rijksbegroting

	1952	1952	1953	1953		1954
	Begroting	Uitkomst	Begroting	Herziene begroting	Begroting	Begroting
1. Overschot (+) of tekort (—) op Gewone Dienst, Buitengewone Dienst I en Landbouwegalisatiefonds tezamen	310	1.796	77	60	—	401
2. Correctie i.v.m. ontvangsten uit tegenwaarderekening	— 91	— 827	—	— 433	—	170
3. Correctie i.v.m. uit tegenwaarderekening gefinancierde additionele uitgaven, die niet in de begroting zijn opgenomen		— 91		— 107	—	120 ¹⁾
4. Correctie i.v.m. afschrijvingen (+)	90	101	105	105		113
5. Met zekerheid te verwachten additionele uitgaven (—) voor 1954						250
6. Gecorrigeerd overschot of tekort (1 + 2 + 3 + 4 + 5)	309	1.070	182	— 268		828
7. Uitgaven (—) op de Buitengewone Dienst II exclusief aflossingen	— 617	— 697	— 683	— 715		734
8. Totaal deflatoir (+) of inflatoir (—) effect van de begroting (6 + 7)	— 308	+ 373	— 501	— 983		1.562
	1952	1952	1953	1953	1953	1954
	Verwacht	Gerealiseerd	Verwacht	1e halfjaar gerealis.	2e halfjaar verw.	Verwacht
9. Kasoverschotten (+) of kastekorten (—) o.v.v.	+ 125	+ 541	— 700	+ 89	— 440 à — 540	— 800 à — 1.100
10. Idem, met inachtneming van te verwachten additionele uitgaven, inclus. die via tegenwaarderekening (regel 3 en 5)	+ 34	+ 541		+ 89	— 550a à — 650	— 1.200 à — 1.500 ¹⁾

¹⁾ De additionele uitgaven via de tegenwaarderekening zijn geschat op f 120 mln. De Millioenennota vermeldt slechts, dat deze uitgaven hoger zullen zijn dan in 1953 (blz. 34 bijlagen).

Een dergelijk tekort kan voor een bepaald jaar ter bestrijding van een conjuncturele deflatie eventueel aanvaardbaar zijn, maar kan op den duur natuurlijk niet worden gehandhaafd. Bedenkt men dan, dat het meestal bijzonder moeilijk blijkt te zijn om op eenmaal toegestane uitgaven weer te bezuinigen dan ligt de conclusie voor de hand, dat ten gevolge van de uitgavenpolitiek der Regering de huidige belastingverlaging waarschijnlijk niet meer dan een tijdelijke vreugde zal kunnen zijn.

⁹⁾ De ontvangsten van de Buitengewone Dienst II zijn bij deze berekening buiten beschouwing gelaten; deze bestaan nl. voor het overgrote deel uit ontvangen aflossingen, waartegenover ook de te verrichten aflossingen zijn weggelaten, en uit de opbrengst van de in het verkeer gebracht staatsgeld.

Tegen deze conclusie zou men alleen het argument kunnen aanvoeren, dat de uitgaven voor de watersnood, en op langere termijn ook die voor de oorlogsschadevergoedingen, zullen verminderen. Dit argument wordt echter door de Minister zelf beantwoord, wanneer hij in zijn slotbeschouwing het volgende stelt:

„Eenzijds zal het budgetaire en monetaire effect van de belastingverlagingen na 1954 aanvankelijk nog toenemen. Anderzijds mag niet worden vergeten, dat, als gevolg van niet-financiële factoren, bij de militaire uitgaven thans een zeer grote achterstand is ontstaan. Uit hoofde van de door ons land in internationaal verband aanvaarde verplichtingen, zal deze achterstand in de toekomst moeten worden ingelopen....”

Wij mogen er dus niet op rekenen, dat het huidige begrotingstekort vanzelf zal verdwijnen; de belastingverlaging blijft daarom ten minste met een zeer zware hypotheek belast.

Tekort en conjunctuur.

Hierboven werd reeds gesteld, dat een begrotingstekort in de orde van grootte van bijna f 1 mrd alleen bij een ernstige conjuncturele deflatie te verdedigen zou zijn. Daarmee komen wij tot de vraag, die bij de beoordeling van de begroting op dit moment beslissend moet zijn: is voor 1954 in de particuliere sector een zo sterke deflatie te verwachten, dat de inflatoire werking van de overheidssector hierdoor zal worden gecompenseerd? Of m.a.w. zal de begroting 1954 voldoen aan de eisen van een anti-cyclische begrotingspolitiek? In de slotbeschouwing van de Millioenennota wordt de norm van een anti-cyclische begrotingspolitiek uitdrukkelijk erkend als een der belangrijkste criteria, waaraan de begroting moet worden getoetst. In dit verband brengt de Nota dan de conjuncturele ontwikkeling in ons land gedurende de afgelopen jaren in herinnering: in de periode van medio 1951 tot medio 1953 toonde de betalingsbalans zeer belangrijke overschotten en tekende zich dienovereenkomstig in het binnenland een deflatieproces af. Wanneer men zou mogen verwachten, dat dit deflatieproces zich in 1954 zou voortzetten, zou het inderdaad een eis van juiste conjunctuurpolitiek kunnen zijn, om een dergelijke ontwikkeling door het scheppen van een belangrijk begrotingstekort tegen te gaan.

Maar het merkwaardige is, dat juist nu dit tekort wordt voorgesteld, verschillende tekenen er op wijzen, dat de deflatoire tendenties in onze economie in snel tempo aan het verdwijnen zijn.

Daarop wijst om te beginnen de feitelijke ontwikkeling van werkgelegenheid, productie en invoer. Al deze grootheden vertonen na de daling in 1951 en 1952, in 1953 weer een herstel. Zo is de werkloosheid van September 1952 tot September 1953 gedaald van 102.000 tot 58.000 personen; de algemene productie-index in de industrie kwam in Juni 1953 op 163 tegenover 138 in dezelfde maand van het vorig jaar en de hoeveelheids-index van de invoer kwam in het tweede kwartaal van dit jaar op 149 tegenover 124 in het dieptepunt van het derde kwartaal 1952.

Wanneer men wat dieper in de geheimen der toekomst wil doordringen dan deze indicaties veroorloven, moet men zich afvragen, welke oorzaken tot een deflatie in de particuliere sector leiden. Deze oorzaken liggen in de eerste plaats bij de particuliere investeringen en daarnaast eventueel bij de neiging tot sparen. Van het verloop der investeringen geven de volgende cijfers van het C.B.S. een duidelijk beeld.

Investerings in bedrijven

	1951	1952				1953 1e kw.
		1e kw.	2e kw.	3e kw.	4e kw.	
Netto-investeringen in vaste activa	2.000	460	540	470	480	390
Voorraadvorming en toename onderhanden werk	1.060	- 130	- 210	- 170	- 120	- 60

Deze gegevens tonen aan, dat vooral de investeringen in voorraden een scherpe daling te zien hebben gegeven. De overgang van een voorraadvorming van ruim f 1 mrd in 1951 tot een voorraaddaling van ruim f 600 mln in 1952 moet zonder twijfel de belangrijkste factor geweest zijn, die een deflatie in de particuliere sector heeft veroorzaakt. Er zijn nu evenwel tekenen, die er op wijzen, dat deze voorraadintering tot een einde begint te komen. Reeds voor het eerste kwartaal 1953 schrijft het C.B.S. de voorraaddaling uitsluitend aan agrarische seizoenfactoren toe⁷⁾. En men kan op grond van sterke aprioristische redenen verwachten, dat in de naaste toekomst weer een positieve voorraadvorming zal optreden. Empirische conjunctuuronderzoekingen hebben nl. aange-toond, dat in het verleden naast de „normale” conjunctuurcyclus met een periode van ongeveer 9 jaar ook een kortere schommeling is opgetreden met een periode van 3 à 4 jaar. Deze korte cyclus kan naar alle waarschijnlijkheid aan voorraadschommelingen worden toegeschreven⁸⁾. Wanneer men er nu van uit zou mogen gaan, dat het mechanisme van deze voorraadcyclus niet is veranderd, hetgeen redelijk lijkt, dan zou men dus kunnen verwachten, dat een voorraaddaling, die in het vierde kwartaal 1951 begon, tussen het tweede en vierde kwartaal 1953 weer voor een voorraadstijging zou gaan plaats maken. Dit zou dan betekenen, dat de belangrijkste oorzaak voor deflatoire tendenties in de particuliere sector zou verdwijnen.

Hiertegenover moet wel rekening worden gehouden met de mogelijkheid, dat de investeringen in kapitaal-goederen een daling zouden gaan vertonen. Het laatst bekende cijfer voor het eerste kwartaal 1953 toont reeds een niet onbelangrijke vermindering en het is bekend, dat in de Vierde Industrialisatienuota de verwachting is uitgesproken, dat de investeringen in 1953 f 400 mln lager zullen zijn dan in 1951. In een dergelijke daling van de industriële investeringen ligt het grote gevaar van een daling der conjunctuur. De onlangs gepubliceerde investeringsenquête van het C.B.S. raamt echter de investeringen in de gehele industrie in 1953 enkele procenten hoger dan in het topjaar 1951⁹⁾. En onlangs zijn zelfs nog gunstiger schattingen gegeven door Mr J. Milius, die de waarde der totale industriële investeringen voor 1953 op 107 pCt van die in 1951 schat¹⁰⁾. Op dit zeer belangrijke punt zijn de meningen der deskundigen dus blijkbaar verdeeld. De indruk, die men uit de verschillende mededelingen krijgt, is, dat de waarde der investeringen in elk geval nog geen zeer belangrijke daling behoeft te vertonen. Wanneer men dan bovendien met een zeker gunstig effect van de belastingverlagingen rekening houdt, lijkt het niet zeer waarschijnlijk, dat zich hier in het komende jaar een belangrijke deflatiehaard zal ontwikkelen.

Tenslotte moet voor het komende jaar ook rekening worden gehouden met de invloed van de algemene loon-



ROTTERDAMSCH E BANK

VOORLICHTING OP HET
GEBIED VAN DE INTER-
NATIONALE HANDEL EN
HET INTERNATIONALE
BETALINGSVERKEER

250 VESTIGINGEN IN NEDERLAND

(Ingezonden mededeling)

stijging van 5 pCt en de huurverhoging. De loonstijging zal naar alle waarschijnlijkheid de neiging tot consumeren groter maken en dus de neiging tot sparen kleiner. De inkomensstijging van de arbeiders zal immers ten dele ten koste gaan van de winsten, ten dele ook van de vaste geldinkomens van renteniers en dergelijke. Bij beide groepen is de marginale neiging tot sparen waarschijnlijk groter dan bij de arbeiders. Hiertegenover staat echter, dat de huurverhoging tot grotere besparingen zou kunnen leiden, die evenwel ten dele dadelijk voor investeringsdoeleinden zullen worden gebruikt (bijv. onderhoud van het huizenbezit). Weegt men deze invloeden tegen elkaar af, dan lijkt het aannemelijk om van de loon- en huurverhoging per saldo een zekere inflatoire invloed te verwachten.

Wanneer wij na deze beschouwingen de balans opmaken, blijkt derhalve dat in 1954 in de particuliere sector waarschijnlijk geen belangrijke deflatoire krachten meer werkzaam zullen zijn. In dit licht bezien, moet onze conclusie over de begroting 1954 geheel anders zijn dan die van de Minister: met deze begroting worden de grenzen van het financieel mogelijke niet slechts bereikt maar ruimschoots overschreden. Daar in de particuliere sector geen belangrijke deflatoire tendenties meer te verwachten zijn, moet men vreezen, dat het omvangrijke tekort van de begroting 1954 onze economie opnieuw in de richting van de inflatie zal drijven. Dit zou zeer te betreuren zijn. De gunstige situatie van de betalingsbalans laat weliswaar nog een ruime marge voor inflatoire maatregelen open. Maar men make hiervan vooral geen lichtvaardig gebruik. Het recente verleden heeft wel geleerd in welk een snel tempo het beeld der betalingsbalans radicaal kan veranderen. En het ware zeer kortzichtig om onze gunstige deviezenpositie op te offeren aan een voor de werkgelegenheid onnodige binnenlandse inflatie. Want een gunstige deviezenpositie is een conditio sine qua non voor het voeren van een conjunctuurpolitiek in het geval van een werkelijke internationale depressie.

Conjunctuurpolitiek perspectief.

Wij moeten deze conclusie tenslotte in een wat ruimer perspectief bezien. Daartoe zijn in tabel I naast de cijfers

⁷⁾ Zie het Maandschrift van het C.B.S. van Augustus 1953.

⁸⁾ Men zie hiervoor bijv. L. A. Metzler, „The Nature and Stability of Business Cycles”, Review of Economics and Statistics, 1941.

⁹⁾ Doordat de prijzen der investeringsgoederen zijn gestegen, betekent dit, dat het volume der investeringen met enige procenten lager zou komen te liggen.

¹⁰⁾ Zie „E.-S.B.” van 2 September 1953, blz. 693.

voor 1954 de overeenkomstige cijfers van 1952 en 1953 weergegeven. De tabel geeft ons dan een verrassend beeld van de kolossale veranderingen, die zich in de begroting voltrokken. De uitkomst van de begroting 1952 liet op de Gewone Dienst, Buitengewone Dienst I en Landbouwegalisatiefonds een gecorrigeerd overschot zien van ruim f 1 mrd; dit overschot verdwijnt in de loop van 1953 om in de begroting 1954 plaats te maken voor een tekort van ruim f 800 mln.

Zulke veranderingen moeten conjunctureel van de grootste importantie zijn. Daarom is het teleurstellend, dat de „timing” van deze veranderingen conjunctureel allerongelukstigst blijkt te zijn uitgekomen. Toen zich in 1952 in de particuliere sector deflatoire tendenties ontwikkelden kwam daarbovenop de deflatoire invloed van een begrotingsoverschot van ruim f 1 mrd; omgekeerd dreigt nu, op het moment, dat de deflatoire krachten in de particuliere sector schijnen te zijn uitgewerkt, inflatie te worden veroorzaakt door een begrotingstekort van ruim f 800 mln. *Men zou dit ook zo kunnen uitdrukken, dat dit tekort van f 800 mln conjunctureel twee jaar te laat komt.* En dit lijkt geen toeval. Men krijgt de indruk, dat er inderdaad twee jaren nodig zijn geweest, voordat de deflatoire tendenties, die zich tegen het einde van 1951 begonnen af te tekenen, een zodanige indruk hadden gemaakt, dat de geesten rijp waren voor een werkelijk massale verandering van de begroting. Een dergelijke vertraging is conjunctuurpolitiek uiteraard hoogst gevaarlijk. Ten aanzien van de schommelingen op de korte termijn (de zgn. Kitchincyclus met een periode van drie à vier jaar) *kan de werking van de begroting daardoor volkomen pro-cyclisch worden in plaats van anti-cyclisch* ¹¹⁾. De begrotingen van 1952 tot en met 1954 vertonen dit beeld in zo sterke mate en de veranderingen in de begroting zijn in deze jaren in verhouding tot de fluctuaties in de particuliere investeringen zo omvangrijk, dat men zelfs zou kunnen zeggen, dat de schommelingen in de binnenlandse conjunctuur voor een groot deel door de veranderingen in de begroting zijn veroorzaakt.

In mijn diërede van 1951 heb ik de enigszins stoutmoedige stelling verdedigd, dat de omslag der conjunctuur, die zich toen aftekende, een crisis der conjunctuur-

¹¹⁾ Op het gevaar, dat een anticyclische begrotingspolitiek in een procyclische zou omslaan, is reeds gewezen door Schouten in de slotpassage van zijn proefschrift: „Een anticyclische begrotingspolitiek, welke, indien zij te laat wordt toegepast, overschotten kweekt, wanneer het omslagpunt van de hausse reeds bereikt is, of welke tekorten wil toestaan wanneer men reeds midden in de depressie zit, is zinloos. Een dergelijke politiek kan spoedig omslaan in een procyclische, nl. indien men eerst maatregelen durft te nemen wanneer de al te traag reagerende barometers van het economisch leven extreme waarden aangeven”. D. B. J. Schouten: „De overheidsfinanciën in de volkshuishouding”, Leiden, 1950, blz. 155.

politiek zou kunnen zijn, een crisis dus, die door de gevoerde conjunctuurpolitiek zou zijn veroorzaakt. Deze lijn schijnt zich thans door te zetten. De pro-cyclische werking van onze conjunctuurpolitiek schijnt een conjuncturele schommeling te versterken en voor een groot deel zelfs te veroorzaken, zodat men van een *conjunctuur der conjunctuurpolitiek* zou kunnen spreken.

Deze mogelijkheid van een pro-cyclische werking der begroting geldt waarschijnlijk vooral voor de conjunctuurschommelingen op de korte termijn. Deze schommelingen vormen op zichzelf niet het belangrijkste probleem. De grote gevaren voor de werkgelegenheid in ons land liggen enerzijds bij de structurele noodzaak van een regelmatige voortgang van de industrialisatie en anderzijds bij de mogelijkheid van een ernstige daling van de wereldconjunctuur. Het voorgestelde begrotingstekort wordt ten dele veroorzaakt door structurele maatregelen in verband met de industrialisatie. Deze maatregelen zijn op zichzelf in elk geval gewenst. Maar het is ongewenst, dat de begroting, waarin zij hun plaats vinden, ook door een aantal andere oorzaken een zo inflatoire tendentie inhoudt, dat weer een bedreiging kan ontstaan voor onze deviezenpositie, die in een internationale depressie waarschijnlijk onze belangrijkste steun zal moeten zijn.

Consequenties.

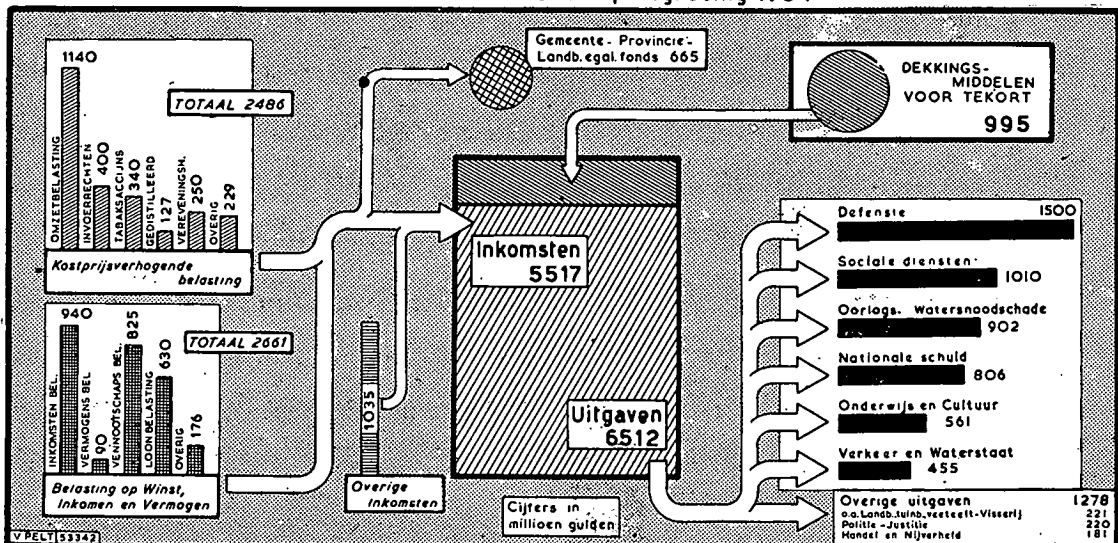
Welke consequenties moeten tenslotte uit deze beschouwingen worden getrokken? Mijns inziens twee. De eerste is, dat een beroep op de Staten-Generaal moet worden gedaan om het tekort op de begroting 1954 alsnog zoveel mogelijk te beperken.

De tweede is van wijder strekking en betreft de techniek van de anti-cyclische begrotingspolitiek. De ervaring van de afgelopen jaren wettigt naar mijn mening de conclusie, dat hier naar een effectievere procedure moet worden gezocht. Het geloof in de wenselijkheid en de mogelijkheid van een anti-cyclische begrotingspolitiek blijve vooral behouden. Zonder twijfel blijft deze politiek voor een gezonde ontwikkeling van onze maatschappij van het allergrootste belang. De voorstanders van deze politiek zullen echter moeten zoeken naar een hervorming van de tot nu toe gebruikte methoden, waardoor deze politiek beter aan haar doel zal kunnen beantwoorden dan tot nu toe het geval is geweest. Een bespreking van de mogelijkheden die daartoe bestaan, zou in het kader van dit artikel te buiten gaan. Ik hoop echter te gelegener tijd op dit belangrijke onderwerp nog te kunnen terugkomen.

Rotterdam.

Prof. Dr H. J. WITTEVEEN.

MIDDELEN EN UITGAVEN VAN DE STAAT - Ontwerp begroting 1954



Afschrijvingen in agrarische en in industriële bedrijven

Een bedachtzame eend cirkelt alvorens neer te strijken even boven een bijt, waarin hij ontegenzeggelijk een vreemde eend zal zijn, ook al wordt hij door enkele, in deze bijt gedomicilieerde eenden daartoe uitgenodigd.

Ondergetekende, wiens werkterrein op industrieel gebied ligt, heeft analoog aan de voornoemde eend, zich wel even bedacht voor hij inging op een verzoek uit onze Noordelijke agrarische sector om de volgende vraag te beantwoorden. De vraag nl.: ziet U een principieel verschil tussen de afschrijving op de gebouwen van een boerderij in Friesland of Groningen en de afschrijving op fabrieksgebouwen in Twente en in Brabant.

Hoewel ik de stellers van deze vraag er op wees dat anderen, en met name mijn collega's, die financieuzen doceren, op het terrein van afschrijvingen meer bevoegd zijn dan iemand die zich vnl. met productievraagstukken bezighoudt, en dat ik agrarische vraagstukken slechts af en toe raakte in enkele grensgebieden, stelde men toch bepaaldelijk prijs op de mening van iemand uit de industriële sector, die „vers" tegenover het vraagstuk der afschrijvingen bij agrarische bedrijven stond. Slechts met het bovenstaande excuus begaf ik mij dus in de agrarische bijt.

De gestelde vraag mondt m.i. uit in de principiële vraag, of men in productievraagstukken de agrarische productie anders zou moeten bezien dan de industriële productie.

Ik meen mijn uiteenzettingen hierover het gemakkelijkst te kunnen funderen op een noot bij een artikel, dat hier op het eerste oog niet rechtstreeks mee in verband staat, nl. „Moderne kartellering", hetwelk in „De Naamlooze Vennootschap" van Mei 1953 verscheen¹⁾. Indien men echter deze, hieronder volgende, noot leest, zal het verband ongetwijfeld duidelijk zijn.

Deze noot luidt nl.:

„Prijzen nodig voor het (structureel) voortbestaan wil — globaal genomen — zeggen: zodanige prijzen, dat het gemiddelde, goed-geleide bedrijf behoorlijk kan afschrijven (inhoudende de mogelijkheid tot een zodanige modernisering, dat het zijn structurele positie kan behouden), behoorlijke arbeidsvoorwaarden kan geven, noodzakelijke reserves (w.o. conjunctuur- en structuurreserves) kan vormen en het benodigde kapitaal een beloning kan geven, voldoende om het aan te trekken of te behouden".

Het gaat hier, bij de mij gestelde vraag, uiteraard om de zinsnede: „... gemiddelde, goed-geleide bedrijf behoorlijk kan afschrijven (inhoudende de mogelijkheid tot een zodanige modernisering, dat het zijn structurele positie kan behouden)...". En inzonderheid om de woorden „structurele positie".

Over mijn bedenkingen om over afschrijvingen te schrijven ben ik te eerdër heengestapt, omdat mijn collega die aan de Nederlandsche Economische Hoogeschool „Financieuzen" doceert, mijn structurele visie in hoofdzaken deelt, zoals mij bij een contact over deze noot in Mei 1953 bleek.

Na deze toelichting weer tot mijn betoog komende, het is duidelijk dat de basis van de afschrijving is de instandhouding van het Nederlandse productie-apparaat op langere en op lange termijn. Het is niet voldoende dat de tegenwoordige ondernemer nu zijn brood verdienen kan met een agrarisch productie-apparaat of een industrieel productie-apparaat. Hij moet daartoe over zegge 10 of 15 jaren ook nog in staat zijn. Het is niet

voldoende dat de tegenwoordige generatie dit over 10 à 15 jaren nog kan, doch een toekomstige generatie moet over zegge 30 jaren ook kunnen leven en ook kunnen zorgen voor een behoorlijke betalingsbalans voor ons land.

Het productie-apparaat moet dus ook de ontwikkeling van de techniek en de bedrijfsorganisatie volgen. Met een verouderd productie-apparaat begint men het, afhankelijk van de mate van achterstand, veelal na 10 of 15 jaar reeds af te leggen tegenover een binnenlandse en/of buitenlandse concurrent, die de ontwikkeling wél volgde en op tijd moderniseerde. En na 30 jaren bestaat men niet meer.

De over het geheel onvoldoende modernisering van ons productie-apparaat, waarvan inzonderheid de industriële sector mijn aandacht heeft, baart ieder grote zorg. Hoe moet Nederland op den duur bijv. blijven concurreren tegen Duitsland, dat niet alleen zijn verwoeste bedrijven modern opbouwde, doch ook zijn in de oorlog in tact gebleven bedrijven grondig moderniseert?

Het op peil houden van een productie-apparaat-als-geheel betekent natuurlijk het op peil houden van elke afzonderlijke productiefactor, welke ook in de toekomst een rol zal blijven spelen.

In het agrarische productieproces is het bedrijfsgebouw d.w.z. de boerderij, een belangrijke productiefactor. Over zegge 20 of 30 jaren zal dit eveneens zo zijn. Een boerderij, welke wat een efficiënte ruimte-indeling (en de daarmee samenhangende besparingen op intern transport, „loop-afstanden" en arbeidskosten) aangaat, alsmede wat bijv. de isolatie tegen warmteverliezen, ventilatie, waterafvoer, onderhoudskosten, extern transport, mechanisatie-mogelijkheden enz. betreft, straks achter komt te staan bij een modern bedrijfsgebouw elders, betekent een ongunstig liggende productiefactor en een ongunstige kostprijsfactor in de totale productiekosten.

Zowel de individuele producent als een nationale huis-houding kunnen zich niet veroorloven om op den duur als concurrent achter te staan. Of de productiemiddelen particulier eigendom zijn of dat in casu alle boerderijen staatseigendom waren, is voor het probleem der afschrijving precies gelijk.

Men moet deze afschrijving structureel bezien en de afschrijving moet toereikend zijn om elke productiefactor up to date te houden of periodiek weer up to date te brengen.

Toegepast op boerderijen betekent dit, dat de afschrijving toereikend moet zijn om straks aan het betreffende landbouwbedrijf weer tijdig een gebouw te leveren, dat aan alle moderne eisen voldoet.

Het enige punt, waarop m.i. tegen de algemene structurele visie bedenkingen kunnen worden aangevoerd, ligt eveneens op structureel terrein. Men zou nl. de vraag kunnen stellen: maar hoe te handelen, indien door structurele veranderingen de gehele betreffende productie ophoudt, omdat het geproduceerde artikel bijna geheel verdwijnt (bijv. het houten spoorwégrijtuig), of omdat wijzigingen in de vestigingsfactoren een verplaatsing van een industriële of agrarische productie uit een bepaald deel van het land naar een andere streek nodig maken? Zoals de textielindustrie van New England naar de South Atlantic States, of op agrarisch gebied:

¹⁾ J. Wisselink: „Moderne kartellering" in „De Naamlooze Vennootschap", Mei 1953, blz. 3. Het betreffende deel van het artikel gaat over prijzen nodig voor het structureel voortbestaan van een bedrijfstuk of een deel hiervan.

de verplaatsing van de katoenbouw van North-Carolina naar Texas. Denkend aan de arbeidsgelegenheid en aan overplaatsing van bedrijven zou zelfs dan voorzichtigheid geboden zijn, alvorens men in dat geval tot een andere afschrijvingsmethode dan de structurele besloot. Doch in het onderhavige geval, nl. boerderijen in Friesland en Groning, kan men m.i. deze in de vorige alinea genoemde punten niet op gegronde wijze te berde brengen.

Wat toch het eerste deel (verdwijnen van het artikel) betreft, ik kan mij zeer moeilijk voorstellen dat men (ik denk even aan een gemengd landbouwbedrijf) over zegge 30 jaren geen boter en kaas meer eet, geen melk meer drinkt, geen brood meer bakt en geen aardappelen meer kookt.

En wat een eventuele verplaatsing der productie betreft, niet alleen zal men in ons land en in een West-Europa, dat collectief te weinig voedsel produceert, elk redelijk goed landbouwareaal nodig hebben en dus blijven gebruiken, doch zeer zeker de goede arealen als Friesland, Groningen, de Zuidhollandse eilanden, Zeeland enz. Men maakt toch niet zonder reden met zeer grote kosten per ha de Zuiderzeepolders droog?

Een werkelijke integratie van Europa, ook op landbouwgebied, kan de nu reeds gunstige positie van de betere Nederlandse arealen als vestigingsplaats nog wel accentueren.

Aan deze overwegingen, welke reeds duidelijk wijzen

naar een structureel gefundeerde afschrijving, valt nog toe te voegen dat Nederland overbevolkt is. Met de industrialisatie zal ons land niet verder kunnen gaan dan economisch nog verantwoord is. Ook hieraan is, ook in een geïntegreerd Europa, een grens. Het is dus, zacht gezegd, twijfelachtig, of de industrialisatie plus emigratie, het arbeidsoverschot alleen in de agrarische arealen kan opvangen. De druk van het aantal op de grond, en vooral op de goede gronden, is groot. De uitdrukking „landhonger der jonge boeren”, is een courant en gefundeerd begrip geworden. En met het relatief hoge geboorteoerschot in Nederland en de vermoedelijk relatief te gering blijvende emigratie, moet er al héél veel onvoorziens gebeuren, wil er na zegge 30 jaren niet nog steeds een tekort aan goede landbouwgronden in Nederland zijn.

Al deze factoren overwegend kan ik niet tot een andere conclusie komen, dan dat men zodanig moet afschrijven dat men zelf ook over een reeks van jaren nog beschikt over een op peil gebleven productiefactor en aan de volgende generatie ook een op peil gebleven productiefactor, in casu een moderne boerderij, ter beschikking moet kunnen stellen.

Met een afwijking van dit beginsel rangeert men zich en als individuele onderneming en als land geleidelijk maar zeker eerst economisch en sociaal naar de achterhoede en daarna naar de armoede.

Voorburg.

J. WISSELINK.

De betekenis en de positie van de Nederlandse civiele luchtvaart

Inleiding.

In onderstaande beschouwing over onze burgerluchtvaart hebben wij ons beperkt tot het economisch aspect. Deze beperking heeft uiteraard haar consequenties voor de draagwijdte van onze conclusies, consequenties waarvan wij ons bewust hopen te blijven. Daar de K.L.M. de enige Nederlandse luchtvaartmaatschappij met regelmatige diensten is, kan men de uitdrukking „de Nederlandse civiele luchtvaart” vrijelijk substitueren door „de K.L.M.” en omgekeerd.

De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij werd in 1919 opgericht en bestaat dus thans ruim 33 jaar. Voor de oude „luchtrotten” zal van deze jaren de aanvangstijd, de „primitieve” periode-ongetwijfeld veel belangwekkender zijn dan het huidige stadium van technische perfectie. Voor ons doel evenwel — een beschouwing van de economische zijde van de K.L.M. — zijn de na-oorlogse jaren de meest interessante. Wij stellen ons voor in dit artikel enige aandacht te wijden aan, wat men zou kunnen noemen, de economische betekenis van de K.L.M., aan de expansie en aan de resultaten in de laatste zeven jaren en aan haar positie in vergelijking met die van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.

Economische betekenis.

Men zou — ter nadere aanduiding en verklaring van het hoofd van deze paragraaf — de volgende samenstellende bestanddelen daarin kunnen onderkennen:

- a. het vormen van goodwill;
- b. het verkrijgen van deviezen;
- c. het besparen van deviezen;
- d. het verschaffen van werk;
- e. het bevorderen van het toerisme.

Deze vijf factoren zullen wij nader onder de loupe nemen en, waar mogelijk, quantificeren.

ad a. Wanneer de K.L.M. geacht wordt beter te zijn dan een andere — buitenlandse — luchtvaartmaatschappij (bij dit „beter” denken wij bijv. aan regelmaat, snelheid, comfort, frequentie van de diensten, service, etc.), dan zal het contact met de K.L.M. leiden tot het kweken of vergroten van de goodwill, in de eerste plaats uiteraard van de K.L.M. zelf en daardoor, dus indirect, ook van Nederland als natie. Wil dit uiteindelijke resultaat bereikt worden, dan moet dus de genoemde voorwaarde — het in zijn geheel of in onderdelen beter zijn dan andere maatschappijen — vervuld zijn. Daarenboven kan er bij de buitenlanders stellig een zekere bewondering ontstaan voor een klein land, dat zich op een bepaald terrein — in casu dat van de burgerluchtvaart — duidelijk met grote en zelfs zeer grote landen kan meten. Het „beter” zijn is dus wel een conditio, maar geen conditio sine qua non.

Hoewel wij er niet aan twijfelen dat de K.L.M. — minstens op essentiële „onderdelen” — een goede naam heeft bij de buitenlanders-interessenten, doet men er, naar het ons dunkt, goed aan de uiteindelijke betekenis van dit immateriële en dus uiteraard onmeetbare „actief” niet te overdrijven.

ad b. De bijdrage welke de K.L.M. momenteel aan de Nederlandse deviezenhuishouding levert kan met enkele cijfers worden aangegeven. Zo bedroeg bijv. het deviezenoverschot over 1951 ongeveer f 32 miljoen. Terecht werden daarbij de afschrijvingen op vliegend materieel als uitgaven in dollars beschouwd. Over 1952 beliep het netto-deviezenoverschot f 24 miljoen. Hoewel belangrijk minder dus dan over 1951 was de samenstelling er van gunstiger. Sloot nl. de „dollarbalans” in 1951

nagenoeg, in 1952 werd een niet onbelangrijk overschot in dollars behaald.

De omstandigheid dat er van de zijde van de K.L.M. vóór 1951 niet over deviezenoverschotten, althans niet in cijfers, werd gesproken, zou kunnen doen vermoeden dat deze toen of gering waren of dat er mogelijk zelfs in bepaalde jaren tekorten bestonden. Of er tot nu toe per saldo — dus gezien over de gehele na-oorlogse periode — een deviezenoverschot is gevormd is dus uit de publicaties (jaarverslagen) van de K.L.M. niet op te maken.

ad c. Wanneer Nederlandse reizigers gebruik maken van de diensten van de K.L.M. en daartoe in Nederland passage boeken, behoeven voor hun vervoer geen betalingen in vreemde valuta te geschieden. Het is dus duidelijk dat de K.L.M. behalve dat zij, door het vervoer van buitenlandse reizigers, deviezen verkrijgt, door het vervoer van Nederlandse reizigers, ook deviezen bespaart. Daarnaast vinden deviezenbesparingen plaats bij het posten vrachtwagenvervoer. Het totaal bedrag aan bespaarde deviezen werd van K.L.M.-zijde voor 1952 op ca f 40 miljoen gesteld.

ad d. Het aantal personen in dienst van de K.L.M. bedraagt momenteel ongeveer 13.000. Bijna 9.000 daarvan werken in Nederland; onder de ongeveer 4.000 die in het buitenland werken, zijn er ca 1.000 Nederlanders.

De personeelskosten (salarissen en sociale lasten) vormen ongeveer een derde van de totale kosten, welke over 1952 bijv. ca f 250 miljoen bedroegen. Aan lonen en salarissen werd in Nederland over 1952, naar schatting, ca f 40 miljoen betaald.

Met deze enkele cijfers is het belang van de K.L.M. voor de werkgelegenheid en voor het nationale inkomen alleen nog maar „in enge zin” aangeduid. Immers, tal van Nederlandse ondernemingen verkrijgen werk en dus inkomsten via leveranties van goederen of diensten aan de K.L.M. Het spreekt voor zich dat een quantificatie van dit laatste onmogelijk is, wat ons er echter niet van mag weerhouden de betekenis er van in het licht te stellen.

ad e. Deze factor — de bevordering van het toerisme — hangt nauw samen met de onder a) genoemde (goodwill-vorming). Hoewel het zeker is dat, en er mogelijk ook wel bepaald zou kunnen worden hoeveel, buitenlandse toeristen per K.L.M. naar ons land komen, is daarmee nog niet gezegd dat die toeristen, als er eens géén K.L.M. was, niet naar Nederland zouden zijn gekomen! Komen ze speciaal omdat de K.L.M. er is, dan moet dat dus het gevolg zijn van de goodwill van de K.L.M.

Ook op een andere factor moet nog worden gewezen. Het feit immers, dat de K.L.M. een maatschappij van importantie is, verleent aan de luchthaven Schiphol haar internationale betekenis. De belangrijkheid van Schiphol zal zeker van invloed zijn op het luchtvaarttoerisme naar ons land. Men zal het ons niet euvel duiden als wij ons niet verliezen in bespiegelingen omtrent de vraag hoeveel (luchtvaart)toeristen er minder naar Marken en Volendam zouden komen als wij geen eigen, nationale luchtvaartmaatschappij zouden hebben. Al zal de betekenis van deze factor — de invloed van de K.L.M. op het toerisme — niet ontstellend groot zijn, zij is niettemin ongetwijfeld de moeite van het vermelden waard.

De betekenis van de K.L.M. voor het economisch leven in Nederland is met deze opsomming niet uitputtend aangegeven. O.a. kan nog worden gewezen op de functie van de K.L.M. bij de directe en indirecte bevordering van de export door het vestigen van frequente inter-

Levensverzekering

Vertrouwelijke adviezen terzake van:

- oudedags- en gezinsverzorging;
- overdracht van bedrijf of practijk;
- bescherming van het bedrijf tegen de gevolgen van overlijden van een der firmanten

wendt U tot onze vertegenwoordigers of kantoren.

DE NEDERLANDEN

alle verzekeringen

18/45

(Ingezonden mededeling)

Europese en intercontinentale luchtverbindingen. Men denke — om een voorbeeld te noemen — aan de marktvergroting die de luchtvaart voor de tuinbouw en de sier-teelt heeft teweeggebracht.

De expansie na de oorlog.

Hoe hij ook over de K.L.M. moge denken, iedere belangstellende wordt toch wel getroffen door de enorme expansie die dit bedrijf in de na-oorlogse jaren heeft doorgemaakt. Natuurlijk, men kan spreken van „het getij meehebben” en men kan wijzen op de internationale groei van de luchtvaart, maar het moet dan toch ook nog maar een keer gebeuren! Hoe dan ook, het dunkt mij dat aan de leiding van de K.L.M. geen deskundigheid en „pushing power” kan worden ontzegd. Men neme kennis van de volgende cijfers.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
	(in miljoenen)						
Tkm-productie	59	98	161	147	190	225	241
Tkm-verkoop	43	64	100	88	123	153	159
Plaats-km	453	779	1.130	1.059	1.393	1.647	1.755
Passagiers-km	346	473	734	652	907	1.132	1.149
Tkm-vracht	3	7	15	14	25	33	37
Tkm-post	6	8	10	9	7	6	8
Gevolgen km	18	25	35	31	37	43	45

Bij deze cijfers is weinig commentaar nodig. In zeven jaar tijds werden productie en verkoop (in tonkilometers) en werd het aantal plaats- resp. passagierskilometers bijna *verviervoudigd*; de vracht in tonkilometers was in 1952 zelfs ruim twaalf maal zo groot als in 1946. Het spreekt voor zichzelf dat een en ander met een sterke expansie van de vloot en ook van het personeel (in aantal) gepaard moest gaan. Bij de uitbreiding van de vloot moet men niet denken aan het aantal vliegtuigen (op 31 December 1946 waren er aanwezig 75 toestellen, terwijl de vloot per ult. 1952 uit 72 vliegtuigen bestond!), maar in de capaciteit per toestel. Deze is namelijk thans (in tkm per uur) voor de laatste types drie à viermaal zo groot als die van de toestellen waaruit de vloot in 1946 bestond. Het aantal personeelsleden, dat begin 1946 1.800 man bedroeg, is opgelopen tot ongeveer 13.000 per medio 1953.

Daar dit ons, als econoom, moet interesseren, zullen wij thans bezien hoe de financiële resultaten op deze expansie „in technische hoeveelheden” hebben gereageerd.

De resultaten na de oorlog.

De exploitatiegegevens over de afgelopen zeven jaren kunnen in het volgende overzicht gecomprimeerd worden weergegeven. De bedragen zijn — met uitzondering van die achter „winst” en „verlies” — afgerond op miljoenen guldens. De winsten en verliezen werden afgerond op duizenden guldens.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Inkomsten:							
passage en bagage	51	71	110	94	133	155	181
goederen	3	7	13	11	22	29	36
post	13	16	18	19	21	22	26
bijzondere vluchten	1	3	4	6	12	25	13
vervoersinkomsten	68	97	145	130	188	231	256
diverse inkomsten	2	9	6	7	9	3	3
totaal inkomsten	70	106	151	137	197	234	259
exploitatiekosten	69	106	151	177	197	223	253
winst	822	133	173		56	10.550	5.709
verlies				39.688 ¹⁾			

¹⁾ Ter dekking van dit verlies werd f 2.488.000 onttrokken aan de reserves.

De winsten over de jaren 1947, 1948 en 1950 belopen te verwaarlozen bedragen. Tegenover een verlies van bijna f 40 miljoen in 1949 ¹⁾ staan dus winsten in 1946, 1951 en 1952 ten bedrage van resp. f 1, f 10,5 en ruim f 5,5 miljoen. Vergeleken met de resultaten over de jaren daarvoor zijn de winsten over 1951 en 1952 niet onaardig. Op zichzelf genomen echter kunnen zij de kritische toeschouwer zeker niet enthousiast maken. Althans niet als hij de K.L.M. op dezelfde wijze als de andere grote(re) Nederlandse ondernemingen wil bezien. Zou immers de K.L.M. „normale” (men begrijpe ons goed) aandeelhouders hebben, dan zouden genoemde winsten nog nauwelijks gelegenheid bieden om een matig dividend uit te keren enerzijds en — dan méér noodzakelijke — reserves te vormen anderzijds. Wij baseren ons vanzelfsprekend steeds op de gepubliceerde winstcijfers. Natuurlijk is het mogelijk dat de K.L.M. zich in de loop der jaren een zeer sterke financiële positie heeft opgebouwd. Daarover is echter, op basis van de publicaties van de K.L.M., niets met zekerheid te zeggen.

Hoe komt het nu dat naast de bewonderenswaardige „technische” expansie van het bedrijf, het beeld van de resultaten bepaald nog niet florissant kan worden genoemd? Want al mag men dan geen overdreven waarde hechten aan het resultaat van één bepaald jaar, gezien het soms betrekkelijke, toevallige karakter daarvan, men kan deze redenering toch niet zonder meer toepassen op een periode van zeven jaren. Dat zou, dunkt ons, wel wat ver gaan. Zeker, de gehele luchtvaart en dus ook de K.L.M. is nog in een groeistadium en bepaalde kosten, zoals bijv. die voor de vestiging van kantoren in het buitenland, kunnen bij een voorzichtige politiek de resultaten in de „aanloopjaren” relatief ongunstig beïnvloeden. Maar het is toch geen normaal beeld dat een onderneming met een sterk stijgende omzet geen gestadige „groei” in winstcijfers vertoont. Toegegeven moet worden dat de situatie bij de K.L.M. enigszins anders ligt dan bij andere, bijv. grote industriële ondernemingen. De expansie bij de K.L.M. gebeurt niet zozeer „omdat het al goed gaat”, als wel met het oog op de naaste of verdere toekomst, die men als „goed” prognostiseert. Maar toch zullen wij er, zo lijkt het ons, niet helemaal uitkomen als wij steeds en alleen maar wijzen op de „begin moeilijkheden”. De

luchtvaartschoen moet nog wel op andere plaatsen wringen. Wellicht zal het mogelijk zijn tot een nadere localisering van oorzaken te komen als wij enige aandacht hebben gewijd aan de internationale positie van de K.L.M.

De K.L.M. en de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.

Bezien wij de plaats van de K.L.M. in de wereld, dan blijkt dat naar absolute grootte gemeten (daarbij dan uitgaande van de totale productie in tonkilometers en van de totale inkomsten) de K.L.M. op de achtste plaats komt. Eerst komen er vijf Amerikaanse maatschappijen, daarna de B.O.A.C. (de Engelse luchtvaartmaatschappij voor het intercontinentale vervoer) en de Air France en vervolgens dus de K.L.M. Zouden wij alleen naar het internationale vervoer zien, dan komt de K.L.M., na Pan American Airways en B.O.A.C., zelfs op de derde plaats.

Belangrijker dan deze plaatsbepaling is voor ons echter, hier en nu, het beeld dat de resultaten van de buitenlandse maatschappijen te zien geven. Niet uit „slaafs Amerikaanisme”, doch om redenen van doelmatigheid zullen wij eerst een vergelijking maken tussen de K.L.M. en de Amerikaanse maatschappijen. Daarbij moet dan wel een onderscheid worden gemaakt tussen de zgn. „international carriers”, de maatschappijen die ook het internationale vervoer verzorgen, en de „domestic carriers”, die zich uitsluitend occuperen met het vervoer binnen de Verenigde Staten.

De „domestics” nu hebben de na-oorlogse jaren in het algemeen met goede tot vrij goede resultaten afgesloten. In ieder geval lagen de winsten van deze maatschappijen belangrijk hoger dan die van de K.L.M. Dit schijnt onbegrijpelijk als men verneemt dat de opbrengst per verkochte tonkilometer bij de „domestics” belangrijk lager ligt dan bij de K.L.M. Een overcompensatie daarvan vinden wij echter aan de kostenzijde. De exploitatiekosten per geproduceerde tonkilometer liggen voor de „domestics” nl. ruim 25 pCt beneden die van de K.L.M.

Voor de — vergeleken met de K.L.M. — zo gunstige „situatie” van de Amerikaanse „domestics” zijn enkele duidelijke redenen aan te geven. Men denke slechts aan de hoge levensstandaard in de Verenigde Staten, die uiteraard een grote invloed heeft op de omvang van het vervoer, aan de veel intensiever benutting van mensen en materieel en bijv. aan het feit dat de verkoopkosten daár veel lager zijn. Deze factoren vertonen uiteraard een nauwe samenhang.

Richten wij thans onze aandacht op de „internationals”. De winsten van deze groep van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen — uitgedrukt in procenten van de omzet — lagen voor 1951 en 1952 beduidend lager dan die van de K.L.M. En dat dan ondanks het voordeel — ten opzichte van de K.L.M. — van een gunstige samenstelling van het vervoer, bijv. door een aanzienlijke hoeveelheid postvervoer tegen vrij hoge tarieven (waarin een subsidie-element is te onderkennen). Volledigheids-halve worde opgemerkt dat ook aan „domestics” — via het postvervoer — subsidies worden verstrekt.

Welke conclusie resulteert nu uit de vergelijking van de K.L.M. met de Amerikaanse maatschappijen? Welnu, een vergelijking met de „domestics” is in zeker opzicht weinig zinvol. De verhoudingen en omstandigheden wijken daarvoor té veel af. Stelt men de „internationals” tegenover de K.L.M., dan blijkt dat de K.L.M. deze vergelijking glansrijk kan doorstaan.

Gaan wij vervolgens de Europese maatschappijen in onze beschouwingen betrekken, dan wordt het beeld nog weer anders. Ten opzichte van de Europese maatschap-

¹⁾ Ca f 27,5 miljoen hiervan werd veroorzaakt door de opdracht van de Regering tot het instandhouden van de organisatie en het in feite verplichte vliegen van de zeer onrendabele Mauritius-route.

pijen namelijk (die practisch alle, evenals de K.L.M., genationaliseerd zijn, of op zijn minst in enigerlei vorm „medewerking” van de Overheid genieten) slaat de K.L.M. stellig een zeer goed figuur. Bijna alle andere Europese maatschappijen werken nl. regelmatig met grote of vrij grote verliezen.

De vraag die zich opdringt is wat daarvan de reden kan zijn. Ligt die in de tarieven, die te laag zouden zijn? Of moet men die redenen zoeken in het feit, dat men elkaar over en weer allerlei beperkingen heeft opgelegd, bijv. in de frequentie der diensten? Men zou, dunkt ons, „an Symptomen kurieren” indien men de tarieven — die alle internationaal, namelijk via de I.A.T.A.²⁾ geregeld zijn — zou verhogen en daardoor de omvang van het vervoer weer zou doen dalen, of indien men de genoemde beperkingen zonder meer zou laten vervallen.

Zou niet de belangrijkste oorzaak liggen in de *Europese levensstandaard*, die blijkbaar een lonende exploitatie niet of nauwelijks mogelijk maakt? Zou deze factor niet minstens zo betekenisvol zijn als de concurrentie die de Europese maatschappijen elkaar, vooral ook op het intercontinentale verkeer, aandoen?

Natuurlijk moet ten aanzien van het inter-Europese vervoer — wanneer men dat met het interne vervoer in de Verenigde Staten zou willen vergelijken — worden gewezen op de veel kortere afstanden en ook op de kostenverhogende grensbarrières. Het inter-Europese vervoer draagt echter slechts voor een *deel* bij in de resultaten van de Europese luchtvaartmaatschappijen. Een verhoging van de levensstandaard in Europa zou — dat mag men toch verwachten — zowel het inter-Europese als het intercontinentale vervoer (hebben) doen toenemen. Vandaar dan ook dat wij de Europese levensstandaard als een belangrijke factor beschouwen bij de verklaring van de ongunstige resultaten der Europese luchtvaartmaatschappijen; zij maakt het die maatschappijen blijkbaar niet mogelijk „self-supporting” te zijn.

Deze situatie schijnt — in economisch opzicht — toch wel merkwaardig. Het gaat bij de Europese luchtvaartmaatschappijen in het huidige stadium blijkbaar niet zozeer om een maximalisatie van de winst als wel om een minimalisatie van het verlies. En waarom dan toch in ieder land een eigen luchtvaartmaatschappij? Op deze vraag kan men op tweeërlei wijze reageren. Ziet men alleen naar het heden dan kan men slechts opmerken dat het eigenlijk merkwaardig is dat de gevoelens van nationale trots, of hoe men dat ook noemen wil, zich zo sterk hebben kunnen verbinden met de luchtvaart. Op zichzelf is het toch vreemd dat een dergelijke „alliantie” bijvoorbeeld ten aanzien van de tankvaart bijna volkomen afwezig is. Dat is toch ook een riskant vervoersbedrijf en daar zijn toch ook grote kapitalen in geïnvesteerd! De conclusie die zich offreert wanneer men zich uitsluitend op de actuele situatie wil baseren, zou zijn, dat ieder

land dat zichzelf respecteert blijkbaar een eigen luchtvaartmaatschappij wil hebben, ongeacht de resultaten. Men kan echter ook veronderstellen dat al die nationale maatschappijen zodanige toekomstverwachtingen hebben, dat men zich daar jarenlang ongunstige exploitatie-resultaten voor getroosten wil. De in de laatste jaren gerealiseerde ontwikkeling in het vervoer maakt het moeilijk deze visie als ongezonder en té optimistisch te beschouwen.

Ook na de vergelijking met de andere Europese luchtvaartmaatschappijen ontkomt men niet aan de conclusie dat Nederland zich stellig niet behoeft te schamen voor de positie van de K.L.M. „in de wereld”. En als de toekomstverwachtingen met betrekking tot de luchtvaart inderdaad worden verwezenlijkt, dan behoeft men zich over een maatschappij, die nu al in de voorste gelederen staat, niet zoveel zorgen te maken.

Samenvatting.

Wij willen het hierboven geschrevene in enkele zinnen overzien.

De economische betekenis van de K.L.M. zagen wij voornamelijk in het verkrijgen en besparen van deviezen en op het terrein van de werkgelegenheid. Daarnaast gaven wij enige aandacht aan enkele andere factoren, zoals de vorming van goodwill en de bevordering van het vreemdelingenverkeer en van de export.

De zeer sterke expansie na de oorlog werd door ons in cijfers en woorden aangegeven en vervolgens werden de resultaten in financiële zin in ogenschouw genomen. Teneinde omtrent die resultaten tot een aanvaardbare conclusie te kunnen komen beschouwden wij de plaats van de K.L.M. in de wereld. De analyse daarvan deed ons concluderen dat de huidige resultaten der Europese burgerluchtvaart nog geen redenen tot enthousiasme bieden. (Dat de K.L.M. relatief nog een gunstige positie inneemt stemt daarbij tot voldoening). Aanvaardt men echter bepaalde toekomstverwachtingen dan kan een lang-zicht-visie de resultaten, zoals ze tot nu toe waren, in zekere zin „vergulden”.

Vooraf na de beschouwingen in het laatste deel van dit artikel rijst de vraag, of er — economisch gezien — op het terrein van de luchtvaart geen Europese integratie van node is. Dit probleem is echter zo veelkantig dat wij er hier niet uitvoerig op in zullen gaan. Wij volstaan met de opmerking dat de gedachte ons — steeds van de economische zijde gezien — niet onaantrekkelijk voorkomt; de K.L.M. wenst voorlopig de voorkeur te geven aan uitbreiding en versteviging van de reeds bestaande samenwerking (harmonisering van dienstregelingen, pools, technische samenwerking, etc.).

De betekenis en de positie van de K.L.M. mag men onderschatten noch overdrijven. Van een maatschappij, die zich eens tot devies koos: „men moet hard werken om van de lucht te kunnen leven” mag men slechts hopen dat die betekenis en positie groter en hechter mogen worden.

Voorburg.

Th. M. SCHOLTEN.

²⁾ International Air Transport Agreement.

(Ingezonden mededeling)

met papier geïsoleerde kabels
voor zwakstroom en sterkstroom

koperdraad en koperdraadkabel

kabelgarnituren, vulmassa en olie

N K F
N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEK
DELFT

Herverzekering van pensioenverplichtingen bij het levensverzekeringsbedrijf

De werkgever, die zijn werknemers in het genot wenst te stellen van aanspraken op ouderdoms-, weduwe- en wezenpensioen, kan in principe:

- a. elke werknemer een zodanige aanspraak op de onderneming zelve verlenen. De onderneming zal daartoe dan in de loop der jaren de nodige reserves opbouwen en later het pensioen uitkeren;
- b. de werknemer een aanspraak geven op een door de onderneming op te richten pensioenfonds (ondernemingspensioenfonds);
- c. de werknemer een aanspraak op pensioen jegens een levensverzekeringmaatschappij geven. De onderneming betaalt dan jaarlijks de premies op de betreffende polissen, terwijl later het pensioen door de levensverzekeringmaatschappij aan de gepensioneerde wordt uitbetaald;
- d. als a), echter met dit verschil, dat de onderneming niet de reserves opbouwt, maar *zichzelf* tegen het overlijden of tegen een lange levensduur van haar werknemers bij een levensverzekeringmaatschappij verzekert.

Dikwijls treft men in de praktijk een combinatie van deze mogelijkheden aan. Bijv.: de werkgever draagt het risico van het eigen ouderdomspensioen van zijn werknemers zelf a), maar verzekert hun weduwenpensioen bij een levensverzekeringmaatschappij d). Dit laatste kan uiteraard ook geschieden door een pensioenfonds, waardoor men een combinatie van b) en d) krijgt. Ook kan een onderneming gedeeltelijk de methode a), gedeeltelijk b) toepassen.

In deze keuzevrijheid heeft de verleden jaar ingegane Pensioen- en Spaarfondsenwet in de praktijk een beperking gebracht. Alle mogelijkheden blijven in principe nog wel voor de onderneming openstaan, maar voor het zelf dragen van het risico door de onderneming of het pensioenfonds worden thans vrij strenge voorwaarden gesteld. Weliswaar worden deze eisen voorlopig met soepelheid toegepast, doch het is wel zeker, dat deze wet het inschakelen van levensverzekeringmaatschappijen in de hand werkt.

Er is nog een andere reden, waarom het onderbrengen van pensioenen bij levensverzekeringmaatschappijen door de Pensioen- en Spaarfondsenwet zal worden bevorderd. Het voordeel van een eigen pensioenfonds uit een oogpunt van financiering was tot dusverre, dat de onderneming aan zo'n fonds een schuld kon hebben, bijv. in de vorm van een boekschuld, hypotheek of obligatielening, of dat het fonds een deel van zijn gelden in aandelen van de onderneming kon beleggen. Als gevolg van het van kracht worden van de Pensioen- en Spaarfondsenwet zullen dergelijke verhoudingen echter op de duur geliquideerd moeten worden, waarna mede een belangrijk voordeel van het eigen pensioenfonds boven de levensverzekeringmaatschappij zal komen te vervallen.

Stel nu, dat een onderneming op grond van de bovengenoemde factoren besluit haar pensioenen geheel of gedeeltelijk bij een levensverzekeringmaatschappij onder te brengen.

Men zou nu zeggen: de zaak is vrij eenvoudig. Er wordt

voor de gewenste verzekering van ouderdomspensioen, weduwepensioen, wezenpensioen, in voorkomende gevallen ook invaliditeitspensioen, een offerte aan twee of drie maatschappijen gevraagd; daarvan wordt degene gekozen, die niet de duurste blijkt en wier onderhandelaar door optreden en blijkbaar vakkennis een gunstige mening omtrent zijn maatschappij weet te doen postvatten.

Zo eenvoudig is het echter in werkelijkheid helemaal niet. Er blijken aan de werkgever, vaak zelfs ongevraagd, door andere levensverzekeringmaatschappijen, die langs onnaspeurlijke weg op de hoogte van zijn plannen zijn gekomen, ook aanbiedingen te worden gedaan van verzekeringsvormen, die van het geijkte type afwijken.

Van de zijde van de aanbieders van dergelijke verzekeringen spelen daarbij in hoofdzaak tweeërlei overwegingen een rol, nl.:

1. de levensverzekeringmaatschappij, die met iets nieuws komt, trekt daardoor op zichzelf reeds de aandacht;
2. de traditionele verzekeringsvormen hebben voor de cliënt bepaalde bezwaren, welke door een andere vormkeuze uit de weg kunnen worden geruimd.

* *

Voor de werkgever, die dergelijke aanbiedingen ontvangt, en die niet precies weet hoe hij hiermede aan moet, kunnen enkele raadgevingen wellicht van dienst zijn.

- A. De grootte van de maatschappij, die men kiest behoort m.i. geen punt van overweging te zijn, daar de maatschappijen, ongeacht haar grootte, het publieke vertrouwen waardig zijn, mede dank zij het toezicht van de Verzekeringkamer.
- B. Aangeprezen voordelen, verbonden aan een „bijzondere” verzekeringsvorm, kunnen alleen dan wezenlijk zijn, wanneer die bijzondere vorm een hogere premie vergt dan de geijkte pensioenverzekeringen.
- C. Bij een verantwoorde premieberekening kunnen de tarieven der diverse maatschappijen voor nagenoeg eendere verzekeringsvormen slechts zeer weinig uiteenlopen. Verkrijgt de werkgever een offerte, welke „al te gunstig afsteekt” bij het gemiddelde van de overige offerten, dan doet hij wijs, die goedkoopste offerte ter zijde te leggen. Vaak wordt die goedkoopste nl. bereikt door een of meer voor de cliënt ongunstige bepalingen in het verzekeringscontract. Deze komen echter pas aan het licht als het te laat is, want voor buitenstaanders is het practisch onmogelijk, deze vooraf te ontdekken.

De „bijzondere vormen” hebben, naar wordt aangevoerd, meestal ten doel, de werkgever te beschermen tegen de nadelen, die — naar zijn gevoel — het onderbrengen van pensioenen bij levensverzekeringmaatschappijen voor hem meebrengen.

Voorbeelden van deze nadelen zijn de volgende.

- I. Ook personeelsleden, die bij het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd een slechte gezondheid

genieten, moeten in de verzekering blijven opgenomen, hoewel de werkgever het risico op hen eigenlijk liever zelf zou dragen.

- II. Wanneer weduwpensioen is verzekerd en de echtgenote van de werknemer overlijdt (m.a.w. wanneer het personeelslid weduwnaar wordt) vervalt deze dekking en zijn de er voor betaalde premies voor de werkgever verloren.
- III. Wanneer een werknemer-weduwnaar hertrouwt en dus wederom voor een eventuele weduwe gezorgd zal moeten worden, zijn de bereidheid van de levensverzekeringmaatschappij om dit risico te dekken alsmede de hoogte van de premie, afhankelijk van de gezondheidstoestand van de hertrouwde man.

Welke bescherming kunnen de „bijzondere vormen” de werkgever op dit terrein nu bieden?

ad I. De werkgever verzekert voor elke werknemer geen pensioen, maar een bepaald kapitaal, dat aan hem zal worden uitgekeerd bij het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd van de werknemer. Al naar gelang van de omstandigheden, i.c. de gezondheidstoestand van de pensioengerechtigde op dat tijdstip, kan — voor zover dat door de Wet wordt toegestaan — de werkgever dan met dat kapitaal naar eigen inzicht handelen. Wellicht is aankoop van een pensioen toch wenselijk. Wellicht ook zal het — onder bepaalde garanties ten behoeve van de pensioengerechtigde — kunnen worden aangewend om daaruit *in eigen beheer* pensioenuitkeringen te financieren, in welk geval dan een eventueel kapitaaloverschot, bij spoedig overlijden van de pensioengerechtigde, ten goede kan komen aan de werkgever resp. het uitkerende pensioenfonds.

Een dergelijke regeling wordt door de levensverzekeringmaatschappijen vaak bovendien aantrekkelijk gemaakt door te garanderen dat, wanneer t.z.t. tot aankoop van pensioen uit de kapitaalsuitkering zal worden besloten, dit zal kunnen geschieden tegen de huidige tarieven. Op deze wijze ondervindt de werkgever dan dus geen nadeel van eventuele tariefverhogingen tussen het tijdstip van het afsluiten van het verzekeringscontract en de tijdstippen, waarop de verzekerde kapitalen worden uitgekeerd.

ad II en III. Bepaald wordt, dat de dekking bij het overlijden van de echtgenote van de werknemer behouden blijft, zodat zij op een tweede vrouw overgaat. Wel wordt hierbij vaak de beperking gemaakt, dat in geval de tweede vrouw jonger is dan de eerste zou zijn geweest, de tweede vrouw als weduwe een lager pensioen zal genieten, tenzij bij het tweede huwelijk de premie voor het weduwpensioen na een medische keuring opnieuw is vastgesteld.

De „bijzondere offerten” blijken vooral ingang te vinden, wanneer het gaat om de verzekering van betrekkelijk beperkte groepen van leidinggevend personeel, doch ook voor grote arbeidersgroepen vinden zij wel toepassing. Vaak treft men hierbij de bekende ideaalverzekering aan, waarbij de werkgever zich de uitkering van een kapitaal verzekert bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd van de werknemer, ongeacht of deze nog in leven is en bovendien een daaraan voorafgaande, onmiddellijk bij vroeger overlijden van de werknemer ingaande gezinsrente, welke duurt tot het kapitaal vrijkomt.

* *

Zoals boven reeds werd opgemerkt, doet de werkgever goed, op zijn hoede te zijn bij offerten met aanzienlijk lager

AUSTIN

let eens op
hoeveel U er
op de weg
ziet



R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.
140 dealers en subdealers,
overal in Nederland.

(Ingezonden mededeling)

premietarieven dan de gebruikelijke. Een punt, waarop in dit verband terdege moet worden gelet, betreft de vraag, of voor een bepaalde werknemer het verzekerings-tarief werkelijk vastligt.

Wanneer in een offerte voorbehouden worden gemaakt met de toevoeging, dat deze voorbehouden kunnen worden vervangen door even zovele garanties van de maatschappij, welke die voorbehouden weer opheffen, dan is waakzaamheid geboden. Vaak zal blijken, dat tegenover de opheffing dier voorbehouden een *premieverhoging* staat. Is dit niet het geval, dan is soms het voorbehoud gemaakt, er op speculerend, dat de werkgever niet om opheffing er van zal vragen, waarna hij er aan gebonden is.

Voorbehouden van deze aard zijn:

- a. de mogelijkheid van latere aanpassing bij een duurder geworden verzekeringstarief;
- b. de mogelijkheid van een lagere rentevergoeding in de calculatie ener „spaarregeling” dan bij de aanvang als uitgangspunt was genomen;
- c. de mogelijkheid dat bij overlijden van de eerste echtgenote de overlijdensdekking zal vervallen en dus voor een tweede echtgenote niet meer zal bestaan.

Verhoging van de tarieven voor collectieve pensioenverzekering behoort niet tot de onmogelijkheden, met name ten aanzien van de tarieven voor ouderdomspensioen. Wanneer nu een opbouw van het ouderdomspensioen uit van jaar tot jaar te betalen koopsommetjes wordt aanbevolen, zal bij nauwgezette lezing van de offerte soms blijken, dat de levensverzekeringmaatschappij gerechtigd is, die koopsommetjes van jaar tot jaar te berekenen *naar de alsdan geldende tarieven*. Door dit verscholen voorbehoud kan een koopsommenopbouw „goedkoper” zijn dan een opbouw van het ouderdomspensioen uit jaarpremiën, want aan die jaarpremiën zal de levensverzekeringmaatschappij eens voor al gebonden zijn, terwijl de verzekeraar bij het koopsommen-opbouwsysteem voorts zijn afsluitkosten over enige jaren kan verdelen.

Wanneer een cliënt vraagt om een aanbieding voor ouderdoms- en gezinspensioenen, en de levensverzekeringmaatschappij dan de ouderdomspensioenen aanbiedt volgens het koopsommen-opbouwsysteem, laat zij toch onveranderlijk voor het gezinspensioen (weduwe- en wezenpensioen) het normale jaarpremiënstelsel gelden. Toch zou het verzekeringstechnisch geen bezwaar opleveren, het *volle* gezinspensioen van den beginne af te verzekeren tegen jaarlijkse koopsommetjes, welke dan ook iets lager zouden zijn dan de berekende vaste jaarpremiën, waardoor dan de werkgever van jaar tot jaar een koopsom zou betalen volgens het alsdan geldende tarief. Die koopsom zou voorts zonder bezwaar (tarief-

wijziging even buiten aanmerking gelaten) per werknemer van jaar tot jaar eender kunnen zijn.

Waarom dóen de bedoelde levensverzekeringmaatschappijen dit nu niet, zal men vragen. In de eerste plaats vergt bij de gezinspensioenen het koopsommensysteem meer interne besloemingen dan bij de ouderdomspensioenen. In de tweede plaats behoort bij een tussentijdse verhoging van een ouderdomspensioentariaf (gebaseerd op verbeterde levenskansen en dus langere levensduur van verzekerde) onvermijdelijk enige verlaging van het gezinspensioentariaf, en dit is nu juist wat men wil vermijden door voor de gezinspensioenen een vaste jaarpremie te vragen. Het is dus duidelijk waarom, behalve dan om te kunnen „concurreren”, een levensverzekeringmaatschappij bij het ouderdomspensioen soms het koopsommen-opbouwstelsel propageert. Voorts wordt hierdoor geïllustreerd, hoe buitengewoon moeilijk het voor de werkgever is, de voor- en nadelen van offerten die onderling afwijken, tegen elkander af te wegen.

Wanneer een werkgever of pensioenfonds welbewust onvolkomenheden als de gesignaleerde aanvaardt, bestaan daartegen geen morele bedenkingen. In werkelijkheid is het echter vaak zo, dat de cliënt zich dergelijke gevaren niet bewust is. Zouden de werkgevers en hun adviseurs minder gevoelig worden voor op het eerste gezicht „verrassend voordelige offerten”, dan zouden op de duur alle partijen daarbij het best gebaat zijn.

Huizen (N.H.).

H. G. HAGELEN.

INGEZONDEN STUKKEN

Bouwplanbewaking en bewaking onzer toekomst

Dr J. M. E. M. A. Zonnenberg te 's-Gravenhage schrijft ons.

Bouwplanbewaking.

In „E.-S.B.” van 19 Augustus 1953 schrijft de heer Mr J. in 't Veld op blz. 643 het volgende naar aanleiding van mijn artikel in „E.-S.B.” van 1 Juli 1953:

„Uit het voorgaande is wel duidelijk gebleken, hoe slecht de heer Dr J. M. E. M. A. Zonnenberg gelezen heeft, als hij mij in de mond legt, dat het met het oog op in een verder verschiet liggende werkloosheid onverantwoordelijk zou zijn de actuele woningnood in een adequaat tempo op te lossen (zie zijn artikel in „E.-S.B.” van 1 Juli jl., blz. 512).

Zoals uit mijn vroegere artikelen valt af te leiden en in het bovenstaande nog eens werd onderstreept, sta ik op het standpunt, dat de woningproductie moet worden opgevoerd tot het hoogste peil, dat bij de stand van kapitaal- en arbeidsmarkt bereikbaar is. Dat peil ligt m.i. thans op ongeveer 65.000 woningen per jaar”.

Nu meen ik, dat mijn „slecht” lezen slechts had kunnen blijken, wanneer de heer In 't Veld mijn uitspraken per 1 Juli 1953 geconfronteerd had met zijn uitspraken in de beide „vroegere artikelen” (6 Augustus en 1 October 1952), ongeacht de aanvullingen van zijn betoog, die per 19 Augustus 1953, dus na het verschijnen van mijn artikel, zijn gepubliceerd.

Via onderstaande citaten uit die beide „vroegere artikelen” laat ik het aan het oordeel van de lezer over te constateren, of ik al dan niet „slecht” heb gelezen.

In „E.-S.B.” van 6 Augustus 1952 schreef de heer In 't Veld op blz. 597:

„...Nu zal het (woningtekort) nog ongeveer 250.000 bedragen. Het is op zichzelf niet te verwonderen, dat stemmen opklinken, die er op aandringen dit tekort in het snelst mogelijk tempo in te halen. Maar ik zou het onverantwoordelijk vinden aan deze aandring toe te geven, zonder ons ernstig rekenschap te geven van de gevolgen, welke dit hebben kan voor de werkgelegenheid op langere termijn. Wij hebben ons daarom gewaagd aan een prognose voor een termijn van 30 jaren. Berekningen, uitgevoerd met de hoogst mogelijke graad van nauwkeurigheid, wezen uit, dat een opvoering van de productie tot 55.000 woningen per jaar stellig verantwoord is en dat deze productie zeker over een periode van 30 jaren zal moeten worden volgehouden.

... Er zijn dus niet veel profetische gaven voor nodig om voor 1955 en volgende

jaren een merkbare daling in de bouwbedrijvigheid te voorzien. Het lijkt dan voor de hand te liggen deze daling op te vangen door een verdere opvoering van de woningproductie tot 60 à 65.000 per jaar...”

In „E.-S.B.” van 1 October 1952 werd op blz. 746 het volgende geschreven:

„... Er zijn thans nog altijd 17.000 à 18.000 werkloze bouwvakarbeiders, hoewel het aantal in uitvoering zijnde woningen al is gericht op een productie van 60.000 woningen per jaar... En wat bereiken wij dan nog met een opvoering van de woningproductie van 60.000 tot 65.000 per jaar? Het geeft slechts meer werk voor ongeveer 4.000 bouwvakarbeiders... De werkloosheid in deze bedrijfstak zal dus relatief hoog blijven en ook de uitvoering van openbare werken kan slechts gedeeltelijk soelaas brengen...”

Blijkt nu uit die „vroegere artikelen” van een opvoeren van de woningproductie tot „het hoogste peil”, dat toen bij de stand van de arbeidsmarkt (op de kapitaalmarkt ga ik in de volgende paragraaf nader in) bereikbaar was? Of oefenden andere factoren een prohibitieve invloed uit?

Daar mij het bestaan bekend is van een tot voor kort (en ook nu nog?) rigoureuze doorgevoerde woningbouwcontingentering (die ik hier slechts moge illustreren met het in 1953 in de Eerste Kamer door Ir Kraayvanger behandelde beroep der gemeente Beuningen over haar contingent van 4 stuks en met één der laatste vergaderingen van de vorige Haagse gemeenteraad¹⁾), welke contingentering voor zover ik weet wordt uitgevoerd door de bureaux „Technisch Onderzoek”, „Grote Steden” en „Bouwplanbewaking” van het betrokken Ministerie in samenwerking met provinciale autoriteiten²⁾, meende ik er in mijn artikel op te moeten wijzen, dat bij een zo belangrijk economisch begrip als de woning³⁾ in de eerste plaats bouwmaterialen en arbeid (en ook kapitaal) bepalend moeten zijn en niet de berekeningen over 30 jaren, uitgevoerd met het oog op de „werkgelegenheid op langere termijn”. Woningnood en werkloosheid (in de bouwvakken) zijn beide acute problemen en beide oplosbaar door woningbouw, althans op korte termijn. Dan moet men daarmede beginnen.

Hierop is mijn betoog gebaseerd geweest en het doet mij veel genoegen, dat de heer In 't Veld zich op 19 Augustus 1953 aan mijn zijde heeft geschaard, want dit zal kunnen betekenen, dat men wellicht gaat inzien:

a) dat het nut van de meest nauwkeurige berekeningen over 30 jaren niet te hoog mag worden aangeslagen⁴⁾, aangezien ze, zoals Mr in 't Veld zelf aantoonde in zijn drie artikelen, te snel en te ingrijpend moeten worden herzien;

b) dat bouwplanbewaking en woningbouwcontingenten met uiterst soepele hand moeten worden gehanteerd, zodat het niet nodig is kleine gemeenten (Beuningen) hiervoor nog in 1953 met langdurige beroepsprocedures te doen bezig zijn noch grote gemeenten (Den Haag) te laten antichamberen. Kortom: *de les* uit een en ander is, dat enig „gouverner c'est prévoir” oftewel „planning”, hoe gewenst ook, nog iets anders is dan dirigisme al dan niet om deszelfs wil, dat tot dusver uit gebleken voorbeelden der bouwplanbewaking viel af te leiden. Tot zo ver over mijn „slecht” lezen.

Bewaking onzer toekomst.

Thans nog het een en ander om mijn pleidooi voor een

¹⁾ Naar ik onlangs (enige tijd na 1 Juli 1953) uit blz. 645, 647 en 650 van de Handelingen der Haagse Gemeenteraad van 1 Juni 1953 kon afleiden, hadden ook de woordvoerders der A.R. en C.F.N.-fracties, zomede de K.V.P.-Wethouder voor Wederopbouw op synonieme wijze „slecht” gelezen.

²⁾ Vgl. bijv. het Jaarverslag 1952 der Provinciale Planologische Dienst voor Zeeland, blz. 16.

³⁾ Vgl. „Statistique du Logement dans les Grandes Villes, 1928-1934” (uitgave „Office Permanent de l'Institut International de Statistique”, La Haye), blz. 8/9.

⁴⁾ „Il faut convenir que pour chaque pays le niveau du logement est un des plus importants points d'appréciation du degré général de prospérité et de civilisation, que le type de logement a une très grande influence sur nombre de phénomènes de la vie sociale, et que l'état de choses en ce qui concerne le logement doit, à plus d'un point de vue, être le point de départ de mesures d'ordre social et économique”.

⁵⁾ Zie ook de Redactie van „E.-S.B.” in haar artikel van 8 Juli 1953 onder de titel „Meer sociaal-economisch onderzoek”.

adequate research-instelling opnieuw te beklemtonen. Hierover uit Mr In 't Veld zich als volgt op 19 Augustus 1953:

„Het verwondert mij telkens weer, dat men het probleem (woningnood) zo ingewikkeld maakt. De heer Zonnenberg bepleit zelfs een uitputtend onderzoek door een adequate research-instelling“.

Nu heeft de door mij beoogde research niet de bedoeling om problemen ingewikkeld te maken, maar om ingewikkeld gemaakte en/of gehouden problemen *tot de meest eenvoudige proporties en niets meer*, terug te brengen. Een diepere of diepste verklaring van een ogenschijnlijk zeer verward complex, kan soms tot een simpele uitkomst leiden, ook al vereist dit daarvoor een diepgaand onderzoek.

Ik moge dit met één voorbeeld illustreren, nl. de ontwikkeling van de kapitaalmarkt. Op 19 Augustus 1953 schrijft Mr In 't Veld, dat in 1952 geld voor de woningbouw ontbrak, dat „menige gemeente zich wist te redden“ (door leningen) en dat ter tegemoetkoming aan „de andere gemeenten“ „de bekende nationale woningbouwleningen (werden) uitgegeven, die, dank zij de ruime medewerking, tot een ongedacht succes werden“. Een jaar later „was de toestand radicaal ten gunste veranderd“ en — voegt de heer In 't Veld er aan toe: „Is er iemand, die durft beweren, dat hij dit wel voorzien had?“.

Mr H. F. van Leeuwen karakteriseert deze toestand in zijn artikel dan ook met de titel „Le miracle néerlandais“⁵⁾ en vult tevens ongewild het betoog van Mr In 't Veld over opvoering van de woningproductie tot het hoogste peil, dat bij de stand van de kapitaalmarkt bereikbaar is, als volgt aan:

„De eigenlijke hoarding, dit is onttrekking van geld aan de circulatie zonder daar iets mee te doen, heeft plaats gehad door de centrale overheid en door de gemeenten. Het Rijk heeft dat gedaan door geldaccumulatie bij De Nederlandsche Bank, voortvloeiende uit belastingopbrengsten boven de lopende uitgaven van de eigen huishouding... De gemeenten hebben uit de kapitaalmarkt zeer aanmerkelijk meer opgenomen dan zij hebben besteed en gebruikt deze bedragen voor aflossing van vlottende schuld en het vormen van kasreserves... Dit alles tezamen tellende komen wij dus tot ongeveer het bedrag van de toename van de deviezenvoorraad, waarin het onbestede nationale inkomen tot uitdrukking komt“.

In een tijd, die voor tallozen is gevuld met zorgen wegens het ontbreken van een woning of wegens het door hoge belastingen te klein geworden inkomen, vindt — aldus Mr Van Leeuwen — „vernietiging van koopkracht“ plaats in de vorm van onbestede belastingen en voor hun eigenlijke doel niet bestede leningen en is men ten slotte gedwongen van „mirakelen“ te spreken, een term, die tot dusver meer bij de religie dan bij de economie ingang vond⁶⁾.

Ik wil uit deze „ratatouille“ nogmaals slechts één les trekken: dat de maatschappelijke research hier tē lande volledig inadequaat is aan de maatschappelijke problemen, die op korte en op lange termijn moeten worden opgelost en die vooral culminerēn in de economische problemen.

Naschrift.

De heer Zonnenberg heeft mij in de mond gelegd, dat ik niet bereid zou zijn mede te werken tot oplossing van de actuele woningnood in een adequaat tempo, uit vrees voor werkloosheid in een verder verschiet.

De vraag is nu maar, wat wij moeten verstaan onder een „adequaat“ tempo. Ik heb het woordenboek er eens op nageslagen en vond daar: geheel en al overeenstemmend, passend. Erg veel verder brengt ons dit niet. Laten

wij aannemen, dat bedoeld is: een tempo, in overeenstemming met de voorhanden mogelijkheden. Ik kan dan slechts constateren, dat wij in de achter ons liggende jaren aan deze eis hebben voldaan. De woningbouw bevoogd zich steeds op de uiterste grens van wat de mogelijkheden toelieten. Als wij de teugel maar even verder lieten vieren, kwamen onmiddellijk de klachten over moeilijkheden op de arbeidsmarkt, moeilijkheden met materialenaanvoer e.d.

Alleen in het jaar 1952 deden dergelijke moeilijkheden zich niet voor. Ik geloof, dat dit een heilzame werking heeft gehad, al blijft het natuurlijk te betreuren, dat door de toen bestaande moeilijkheden op de kapitaalmarkt de woningproductie in dit jaar beneden het uit anderen hoofde mogelijke peil is gebleven. Zodra echter deze moeilijkheden overwonnen waren, is de productie weer verder opgevoerd en nu gericht op 65.000 woningen per jaar. Het kan de heer Zonnenberg evenwel bekend zijn, dat zich opnieuw spanningen op de arbeidsmarkt voordoen. In mijn artikel van 19 Augustus jl. heb ik daaraan de nodige aandacht gewijd. De verhalen over Beuningen en Den Haag zeggen mij daarom niets. Gaf men aan de gemeentelijke aandrang op dit punt toe, dan werd het een onbeschrijfelijke chaos.

Ik wil dus meewerken aan een oplossing van de woningnood in een „adequaat tempo“, aldus opgevat. Maar ik waarschuw tegen een ongebreidelde opleiding van nieuwe bouwvakarbeiders en een ondoordachte uitbreiding van steen-, timmerfabrieken, e.d. Er is geen „uitputtend onderzoek door een adequate research-instelling“ voor nodig om te berekenen, dat bij een productie van 65.000 woningen per jaar de ergste woningnood in 1960 overwonnen is. Het is evenzeer duidelijk, dat bij een nog verdere opvoering van de productie, die naar mijn overtuiging ook zonder bijzondere maatregelen in 1955 of 1956 mogelijk zal blijken, dit punt nog eerder zal worden bereikt. En het moet ook zonder een dergelijk onderzoek te begrijpen zijn, dat wij na het bereiken van dat punt een ernstige terugslag in de werkgelegenheid te wachten hebben, tenzij wij zorgen dan onze plannen gereed te hebben, om op grote schaal tot vervanging van slechte woningen en vernieuwing van onze stads- en dorpskernen te kunnen overgaan. En aangezien met de voorbereiding van dergelijke plannen wel ten minste 7 of 8 jaren gemoeid zullen zijn, wordt het de hoogste tijd, dat daarmee een begin wordt gemaakt. Dat lijkt mij een meer dringende noodzaak dan het „uitputtende“ onderzoek van de heer Zonnenberg.

Zou een dergelijk onderzoek ons wat meer licht kunnen brengen in een uitermate complex probleem als de ontwikkeling op de kapitaalmarkt, dan zou ik dat ten zeerste toejuichen. Ik wil op dit punt mijn tekort aan inzicht graag belijden. De beschouwing van Mr Van Leeuwen brengt mij het begeerde licht in ieder geval niet.

's-Gravenhage.

Mr J. in 't VELD.

De demografische situatie in Italië

Drs R. A. de Widt te Wageningen schrijft ons:

Naar aanleiding van de aantekening betreffende de demografische situatie in Italië, gepubliceerd in „E.-S.B.“ van 26 Augustus jl., zou ik gaarne het volgende naar voren willen brengen. In de vierde conclusie wordt door Dr Van Egeraat gesteld, dat het Italiaanse geboortecijfer niet abnormaal hoog is. Deze conclusie dient dan als basis voor de bewering, dat geboortebeperving geen oplossing van het bevolkingsprobleem kan geven.

⁵⁾ Zie „Bank- en Effectenbedrijf“ van Juli 1953, no 1.

⁶⁾ Hoe in dit verband de N.R.C. zich in het uitvoerig hoofdartikel van 2 September 1953, getiteld: „Krotopruiiming en woningvervanging“ over „een verlies van 100 miljoen“ per jaar hierbij zo kan opwinden, gelet op de gegevens die Mr Van Leeuwen heeft verstrekt in zijn in de vorige noot gemeld artikel, is m.i. weer één onverklaarbaar en/of onverklaard „mirakel“.

Wat zegt het echter, dat het Nederlandse cijfer hoger ligt dan het Italiaanse? Nederland is het Westeuropese land, waar de bevolking de laatste 100 jaar relatief het sterkst is toegenomen, en dat nu ook een zeer klemmend bevolkingsvraagstuk kent. Frankrijk, daarentegen, kende lange tijd een afnemende bevolking, en thans heeft een kleine bevolking naar verhouding veel bestaansmogelijkheden, zodat een groei zoals de laatste jaren plaatsvindt geen bezwaar oplevert. Of een geboortecijfer te hoog of te laag is, wordt o.i. niet bepaald door een vergelijking met één of meer landen; in economische zin althans is dit cijfer weinig relevant.

Italië heeft, evenals Nederland, een bevolkingsprobleem, doordat er een wanverhouding bestaat tussen de groei der bevolking en de toeneming der bestaansmogelijkheden in het land. Indien Italië per jaar 60.000 mensen kan opnemen, en er realiter jaarlijks 458.000 bijkomen, terwijl de rest niet vlot emigreert of kan emigreren — anders was er geen bevolkingsprobleem — dan is voor Italië het geboortecijfer te hoog. Geboortebeperving kan dan wel een mogelijkheid bieden om de bevolkingsdruk te verminderen, teneinde zo het bevolkingsprobleem op te lossen!

Naschrift.

Geenszins heb ik ontkend, dat er in Italië een bevolkingsprobleem is. Integendeel, ik schreef, dat het aantal inwoners moeilijkheden brengt op het stuk der bestaansmogelijkheden en: „De moeilijkheden ontstaan slechts uit relatief te geringe economische mogelijkheden”. „Zuiver demografisch gezien” — zo schreef ik echter, eveneens in de zesde conclusie — „kent Italië geen grotere problemen dan andere landen”.

Nu ook de cijfers over 1951 bekend zijn, volgens welke het geboortecijfer in:

Italië	18,4	Nederland	22,3
Noorwegen	18,5	Finland	23
Frankrijk	19,4	Portugal	24,2
Spanje	20,1	Vereinigde Staten	24,5
Ierland	21,2	Zuid-Afrika	25,5
		Canada	27,1

bedraagt, kan deze bewering gehandhaafd blijven. Een politiek van geboortebeperving zou het Italiaanse cijfer hoogstens tot 15 à 17 kunnen drukken, daar Noord-Italië (met de laagste cijfers ter wereld!) het laagste punt al heeft bereikt. Bovendien zou het effect daarvan op het welvaartspeil zich eerst na lange tijd openbaren. Slechts door omstandigheden, die met de demografische situatie als zodanig niets te maken hebben, wordt Italië in zijn welvaartsontplooiing belemmerd. Een betere Europese samenwerking en een betere internationale kapitaalbeweging zou het probleem reeds kunnen oplossen.

Breda.

Dr L. VAN EGERAAT.

De uitbreiding van de wereldtankvloot

De heer R. W. van Eck te Kampen schrijft ons:

In „E.-S.B.” van 5 Augustus jl. schreef de heer J. A. P. van Wijck een artikel over „De uitbreiding van de wereldtankvloot”, waarbij hij uitging van een naar zijn mening niet geheel juiste passage in het laatste verslag van de Nederlandsche Reedersvereeniging. Naar aanleiding hiervan zou ik gaarne enkele opmerkingen willen maken.

De betreffende passage luidt als volgt: „Of de consumptie van olieproducten gelijke tred zal houden met deze snelle uitbreiding van de vloot, is een vraag, die men zich voor de eerstkomende jaren met bezorgdheid kan stellen”.

Terecht meent de heer Van Wijck, dat het beter ware,

in plaats van de „aardolieconsumptie” het „olietransport overzee” als maatstaf te nemen. De moeilijkheid lijkt mij alleen de term „olietransport overzee” in de praktijk door cijfers (voor de toekomst) tot uitdrukking te brengen. Het zou wellicht interessant zijn om van een specialist op dit gebied te vernemen, hoe aardoliemaatschappijen en reders de toekomstige behoefte aan tankers berekenen. Misschien zou dan blijken, dat men uitgaat van een bepaalde trend in de aardolieconsumptie zonder in details rekening te (kunnen) houden met de veelheid van in hun grootte vaak onmeetbare factoren in de toekomstige ontwikkeling van het aardolievervoer over zee, waarvan de schrijver o.a. de volgende noemt: oorlog of oorlogsdreiging, vlagdiscriminatie, afstanden waarover olie in de toekomst vervoerd moet worden e.d.

In de betreffende passage wordt gesproken van de „snelle uitbreiding van de (wereldtank-)vloot”. De heer Van Wijck merkt hierbij op: „Ik neem aan, dat de verslaggever hiermede bedoeld heeft de nieuwbouwtonnage, welke niet ter vervanging van verouderde schepen dient. Uitgaande van die veronderstelling, rijst de vraag, of er inderdaad sprake is van een „snelle uitbreiding van de vloot”. Ik geloof, dat de term „snelle uitbreiding van de vloot” geen moeilijkheden behoeft op te leveren. Immers, hier wordt niet gesproken van een uitbreiding van de nieuwbouw, maar van de vloot als geheel gezien, dus na aftrek van voor sloop verkochte schepen. Dit blijkt ook duidelijk uit de aan de betreffende zinsnede voorafgaande regels van het verslag. (Bijv.: „Tussen 1 Januari en 30 Juni werd, na aftrek van enkele schepen die werden gesloopt, in totaal 1.275.000 ton laadvermogen aan de vloot toegevoegd...”).

In de tweede plaats wil ik de schrijver er op wijzen, dat hij zich aan de hand van de cijfers in bijlage I van het verslag kan overtuigen van de inderdaad snelle uitbreiding van de wereldtankvloot:

30 Juni 1939:	11.436.880	B.R.T.
30 Juni 1947:	15.717.923	„
30 „ 1948:	15.337.420	„
30 „ 1949:	15.823.777	„
30 „ 1950:	16.865.894	„
30 „ 1951:	18.210.287	„
30 „ 1952:	19.988.626	„

Van groot belang voor de totale toekomstige vervoerscapaciteit is de leeftijdsopbouw van de wereldtankvloot. Schrijver merkt op, dat in vele couranten en tijdschriften wordt geconstateerd, dat x pCt van de wereldtanker-tonnage ouder is dan 20 jaar en dat deze x pCt dus moet worden vervangen. (Waarbij 20 jaar als grens voor de technische bruikbaarheidsduur van een tanker is gesteld).

De heer van Wijck nu meent: „De technische levensduur van de tanker is niet maatgevend; het is de economische levensduur, welke vooral in deze tak van bedrijf doorslaggevend is”. Dit lijkt mij, zo gesteld, niet juist. Ook de technische bruikbaarheidsduur kan bepalend zijn, nl. indien zij korter is dan de economische. Dit is denkbaar (en was ook het geval) in oorlogs- en na-oorlogse jaren van grote vraag naar en beperkt aanbod van tankers. De tankers worden dan gebruikt, totdat zij technisch versleten zijn: de tijdsduur van de technische bruikbaarheid is korter dan die van de economische.

Ook geloof ik niet, dat de economische bruikbaarheidsduur „vooral” in deze tak van bedrijf doorslaggevend is (als men althans in dit verband onder tak van bedrijf verstaat de tankscheepvaart). Tankschepen hebben, vergeleken met andere vrachtschepen (tramps!) een korte technische bruikbaarheidsduur. De kans is dus, dunkt mij, juist hier relatief groot, dat de technische bruikbaarheidsduur bepalend zal zijn voor de vervanging.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

Als een koude douche kwam gedurende de verslagweek het officiële communiqué dat, in tegenstelling met anders luidende berichten, het Ministerie van Financiën voorspand dat de geleendheid tot inschrijving op schatkistpapier nog niet zal openstellen. De gedementeerde berichten betroffen waarschijnlijk het reeds lang circulerend gerucht, dat er in October weder een inschrijving op schatkistpapier zou worden gehouden (de vorige inschrijving vond in Juli jl. plaats). Dit gerucht was de laatste weken zelfs aldus nader gepreciseerd, dat ditmaal — in tegenstelling tot vorige gelegenheden — slechts driejarig papier beschikbaar zou worden gesteld, indien de inschrijvers evenveel vijf, of zelfs nieuw te creëren, acht of tien, jaarspapier zouden nemen. Van dit alles is derhalve thans niets gekomen. De geldgevers blijven vooralsnog zuchten onder een last van renteloze liquide middelen, hetgeen op de geldmarkt bij voortdurend tot uiting blijft komen in onveranderde markttarieven van nominaal karakter.

De kapitaalmarkt.

Tegen het einde van de verslagweek stond het hoofdfonds van de aandelenmarkt, Koninklijke, onder druk. De vrees, dat het restant van de converteerbare obligatielening dezer onderneming aflosbaar zal worden gesteld, hetgeen indien buitenlandse vraag ontbreekt tot een aanbod van aandelen Koninklijke te Amsterdam zal kunnen leiden, in effect gelijk staand met een grote aandelenvermisse, bracht sommigen er toe reeds bij voorbaat de vraag naar aandelen Unilever, die de laatste tijd nogal levendig is geweest, verminderde het weerstandsvermogen van de markt verder. Dat van een fundamentele zwakte echter thans nog geen sprake is, zou men kunnen concluderen uit de ontvangst van de aandelenemissie der Amsterdamsche Droogdok Mij, groot f 1 mln à 120 pCt; een koersdaling deed zich niet voor en de claims noteerden boven hun „theoretische” waarde.

Op de markt voor zgn. niet risicodragend kapitaal blijft materiaal schaars. Een pensioenfonds adverteerde de afgelopen week in een der financiële bladen, vermeldend, dat het voor geschikte beleggingsobjecten f 400.000 beschikbaar had. De emissie van 3 pCt 3 jarige obligaties Wereldbank, groot \$ 2 mln, waarop de inschrijving de afgelopen week openstond, werd vele malen overtekend. De introductie ter beurze van nog een andere dollarlening werd aangekondigd t.w. 3 $\frac{7}{8}$ pCt 8 jarige obligaties General Motors Acceptance Corporation. Voor het eerst sinds geruime tijd zal voorts de emissie van een Nederlandse industriële obligatielening plaatsvinden, nl. f 1,5 mln 4 pCt 20 jarige obligaties Simplex à 100 $\frac{1}{2}$ pCt.

Aand. indexcijfers.	2 Oct. 1953	9 Oct. 1953
Algemeen	155,9	153,9
Scheepvaart	217,4	214,5
Banken	134,6	134,8
Indon. aand.	56,2	55,0

Aandelen.		
A.K.U.	170 $\frac{1}{4}$	170 $\frac{1}{4}$
Philips	171 $\frac{1}{2}$	170 $\frac{1}{4}$
Unilever	200 $\frac{1}{2}$	202 $\frac{1}{2}$
H.A.L.	132	131 $\frac{1}{2}$
Amsterd. Rubber	93	90 $\frac{1}{2}$
H.V.A.	107 $\frac{1}{4}$	104 $\frac{1}{4}$
Kon. Petroleum	314 $\frac{1}{2}$	309 $\frac{1}{4}$

Staatsfondsen.

2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	79 $\frac{11}{16}$	79 $\frac{1}{2}$
3-3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	98 $\frac{1}{16}$	98 $\frac{1}{2}$
3 pCt Invest. cert.	100 $\frac{1}{16}$	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ pCt 1951	102	102 $\frac{1}{4}$
3 pCt Dollarlening	96	96 $\frac{3}{16}$

Diverse obligaties.

3 $\frac{1}{2}$ pCt Gem. R'dam 1937 VI ...	101 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ pCt Bataafsche Petr.	101 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{9}{16}$
3 $\frac{1}{2}$ pCt Philips 1948	101 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{11}{16}$
3 $\frac{1}{4}$ pCt Westl. Hyp. Bank	98 $\frac{1}{2}$	99

J. C. BREZET.

STATISTIEKEN

BANK INDONESIA

(Voornaamste posten in-duizenden rupiah's)

Data	Munt, muntmateriaal, goud en deviezen-certificaten	Vorderingen in vreemd courant betaalbaar	Deviezenfonds valutarekening	Disconto's en voorschotten op onderhand in betaalbaar in eigen courant	Voorschotten aan de Regering v. d. Rep. Indon.
26 Aug. 1953	1.910.658	598.738	137.418	643.806	413.849
2 Sept. 1953	1.910.663	551.604	152.147	617.680	601.197
9 Sept. 1953	1.910.663	539.330	157.421	558.832	725.850
16 Sept. 1953	1.851.112	537.219	115.275	546.238	870.719
23 Sept. 1953	1.851.112	488.723	153.449	553.880	860.862
30 Sept. 1953	1.851.119	503.160	175.072	482.735	1.037.810

Data	Bankbiljetten in omloop	Deviezenfonds buitenlandse passiva	Rekening courant saldi		Van anderen
			v/d Reg. v/d Rep. Indon.	Bijzondere rekening inzake de E.C.A. hulp	
26 Aug. 1953	4.840.265	731.799	494.868	—	1.115.215
2 Sept. 1953	4.831.994	810.899	494.868	—	1.177.275
9 Sept. 1953	4.889.864	847.457	494.868	—	1.128.326
16 Sept. 1953	4.893.684	763.046	494.868	—	1.239.309
23 Sept. 1953	4.883.918	816.727	494.868	—	1.170.364
30 Sept. 1953	4.891.114	881.086	494.868	—	1.243.013

Muntbiljettencirculatie per 26 Aug.	Rp. 373.857.705,—
Muntbiljettencirculatie per 2 Sept.	Rp. 375.988.118,—
Muntbiljettencirculatie per 9 Sept.	Rp. 380.969.021,50
Muntbiljettencirculatie per 16 Sept.	Rp. 382.395.477,—
Muntbiljettencirculatie per 23 Sept.	Rp. 383.804.214,50
Muntbiljettencirculatie per 30 Sept.	Rp. 385.635.499,—

INTERIM-INDEXCIJFERS VAN GROOTHANDELSPRIJZEN IN NEDERLAND ¹⁾ 2)

	1948 = 100	1950	1951	1952	30 Mei 1953	30 Juni 1953	31 Jul 1953
Voedingsmiddelen:							
plantaardige		122	142	141	147	147	135
dierlijke		103	105	119	103	104	104
totaal		112	122	129	124	124	118
Grondstoffen voor:							
houtwaren		115	172	157	148	148	147
chem. producten		115	145	141	115	115	115
textielwaren		154	193	149	141	140	140
leer en leerwaren ..		152	194	127	135	135	133
metaalwaren		112	182	179	154	145	144
papier *)		89	225	149	103	102	102
hulpstoffen		129	157	177	179	179	179
totaal		128	171	166	157	155	155
Afgewerkte prod.:							
glas, aardewerk, enz.		107	125	131	148	148	148
houtwaren		100	110	111	103	103	103
chem. producten ..		110	137	132	122	121	120
textielwaren		136	166	138	133	133	135
leer- en rubberwaren ..		123	160	137	135	136	135
papierwaren		107	182	153	131	131	129
metaalwaren		116	147	148	139	139	138
gefabriceerde voed. en genotmiddel.		113	131	134	132	132	131
overige producten ..		98	131	129	137	138	138
totaal		116	143	135	131	131	131
Algemeen indexcijfer		117	143	140	135	134	133

1) Ontleend aan het Statistisch Bulletin van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

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

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

Aard der gezinsuitgaven	Wegingsfactor (pct van totale gezinsuitgaven in 1949)	16 Mrt 1953	15 Apr. 1953	15 Mei 1953	15 Juni 1953	15 Juli 1953	15 Aug. 1953
I Voeding, w.o.: brood, gebak, meel	37,7	123	124	125	127	127	123
aardappelen, groenten, fruit	8,0	124	124	124	124	124	123
suiker en kolonia- le waren, dranken	6,8	121	126	135	143	139	113
vees, vleeswaren, vis	6,5	124	125	125	125	125	125
oliën en vetten ..	4,6	150	150	149	150	151	151
zuivelproducten, excl. roomboter ..	3,8	114	113	112	112	112	111
II Roken	8,0	112	112	112	114	114	119
III Woning, w.o.: huur, water, onderhoud woning	2,3	115	115	115	115	115	115
huur afzonderlijk verwarming en verlichting ..	8,4	122	123	122	122	122	122
woninginrichting en huusraad ..	5,1	142	143	140	140	141	141
IV Kleding en schoeisel, w.o.: kleding	6,7	117	117	117	117	117	117
schoeisel	13,3	114	113	113	113	113	113
V Hygiënische en medische zorg, w.o.:	10,6	112	112	112	112	111	112
reiniging	2,7	120	120	120	120	120	120
persoonlijke en gezondheidszorg ..	3,4	108	108	108	108	108	108
VI Ontwikkeling en ontspanning, w.o.:	1,6	104	104	104	104	104	104
ontwikkeling, ontspanning, verenigingen ..	1,8	112	111	112	112	112	112
verkeer	10,1	118	118	119	117	118	118
VII Verzekeringen en belastingen	7,6	117	117	117	116	116	116
Totaal	2,5	122	122	122	122	124	124
Totaal (excl. belastingen)	12,2	118	118	118	118	118	118
Totaal	100	120	120	121	121	121	120
Totaal (excl. belastingen)	94,9	122	122	123	123	123	122

¹⁾ Ontleend aan het Statistisch Bulletin van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

²⁾ Volgens huishoudrekeningen over 1949 van geschoolde arbeiders, voorlieders, lagere kantoorbedienden en ambtenaren, met in 1949 een bruto-weekloon van f 50 tot f 60, een gemiddelde gezinsgrootte van vier en wonende in de middelgrote en kleine gemeenten van ons land.

ADVERTEERT REGELMATIG

Plaats	Schriftelijk en t.t.	
	Voor deviezenbanken	Voor derden
Brussel	7,5432 — 7,6572	7,53 — 7,66 ¹⁾
Frankfort a/Main	89,80 — 91,157	89,75 — 91,20 ¹⁾
Kopenhagen	54,6045 — 55,4297	54,57 — 55,46 ¹⁾
Lissabon	13,15 — 13,28	13,15 — 13,28
Londen	10,56 — 10,72	10,55 — 10,72 ¹⁾
Montreal (t.t.)	3,84 — 3,86	3,84 — 3,86
Montreal (luchtpost)	3,84 — 3,86	3,84 — 3,86
Montreal (zeepost)	3,84 — 3,86	3,84 — 3,86 ¹⁾
New York (t.t.)	3,77 — 3,83	3,76 — 3,83 ¹⁾
Oslo	53,05 — 53,33	53,05 — 53,33
Parijs	107,76 — 109,389	107,69 — 109,46 ¹⁾
Praag	52,62 — 52,94	52,62 — 52,94
Stockholm	72,9065 — 74,008	72,85 — 74,06 ¹⁾
Zürich („accord" - frs)	86,25 — 87,555	86,20 — 87,60 ¹⁾
Zürich (vrije frs)	86,71 — 87,09	86,71 — 87,09

¹⁾ Minimum aankoop- en maximum verkoopkoers.



MINISTERIE VAN OVERZEESE RIJKSDELEN

Bij het Departement Sociale- en Economische Zaken van de Nederlandse Antillen bestaat gelegenheid tot plaatsing van een

STATISTISCH AMBTENAAR

Eisen van aanstelling: het bezit van het diploma B of C van de Vereniging voor de Statistiek of van een daarmede gelijkwaardig diploma en het gedurende enige jaren hebben verricht van statistische werkzaamheden van diverse aard. Leef tijd: niet jonger dan 25 jaar en niet ouder dan 34 jaar.

Salarisregelling:

Ongehuwd:	bezoldiging	f 3264.—	f 4608.—
	duurtetoelag	f 2400.—	f 3000.—
Gehuwd:	bezoldiging	f 4080.—	f 5760.—
	duurtetoelag	f 3120.—	f 4596.—

Aanstelling: op-arbeidsovereenkomst voor de duur van 3 jaren en 4 maanden.

Ultrastingskosten: Ongehuwd 1½ maand en gehuwd 2 maanden bezoldiging en duurtetoelag.

Overtocht: voor Landsrekening, ook voor het gezin.

Bijzonderheden: Alle hierboven vermelde bedragen zijn uitgedrukt in Antilliaans Courant.

Sollicitaties op zegel, met afschrift op luchtpostpapier, binnen 14 dagen na het verschijnen van dit blad in te dienen bij het Hoofd van de Afdeling Suriname en Nederlandse Antillen van het Ministerie van Overzeese Rijksdelen, Plein 1, 's-Gravenhage, bij wie ook nadere informaties kunnen worden ingewonnen.

In de sollicitaties te vermelden: naam en voornamen, plaats en datum van geboorte, burgerlijke staat en gezinsgrootte, genoten opleiding, staat van dienst, referenties.

DE TWENTSCHE BANK N.V.

Gecombineerde Maandstaat op 30 September 1953

Kas, Kassiers en Dag-geldleningen .. f.	106.159.657.—
Nederlands Schatkistpapier ..	440.400.000.—
Ander Overheidspapier ..	66.830.206.32
Wissels	12.953.804.51
Bankiers in Binnen- en Buitenland.	38.653.420.10
Effecten, Syndicaten en Waarden	60.197.327.79
Prolongatiën en Voor-schotten tegen Effecten ..	25.725.926.71
Debiteuren	238.232.740.18
Deelnemingen (incl. Voorschotten) ..	6.551.519.62
Gebouwen	5.000.000.—
	<u>f. 1.000.704.602.23</u>

Kapitaal	f. 49.000.000.—
Reserve	19.000.000.—
Bouwreserve	1.000.000.—
Deposito's op Termijn ..	208.986.405.13
Crediteuren	706.436.782.45
Geaccepteerde Wissels ..	1.147.462.74
Door Derden Geaccepteerd	1.808.154.98
Overlopende Saldi en Andere Rekeningen ..	13.325.796.93
	<u>f. 1.000.704.602.23</u>

ONDERNEMINGEN,

die het beste leidende personeel zoeken,

speciaal met economische scholing, roepen sollicitanten op door middel van een annonce in de rubriek

„VACATURES"

Het aantal reacties, dat deze annonces tot gevolg hebben, is doorgaans uitermate bevredigend; begrijpelijk, omdat er bijna geen grote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert.

Opdrachten voor het volgende nummer dienen Dinsdag a.s. in ons bezit te zijn.