

Economisch-Statistische Berichten

Koersverandering in de Verenigde Staten
noodzakelijk?

★

Prof. Dr P. P. van Berkum

Overheidscrediet voor technische
ontwikkeling

★

Drs J. C. Brezet

Verschuivingen bij de Nederlandse
investment-trusts

★

Dr Ir W. B. Kloos

Functie en plaats van het railvervoer
in de planologische ontwikkeling van
ons land

(II)

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

40e JAARGANG

No 1976

WOENSDAG 27 APRIL 1955



Spuistraat 172

Amsterdam

KAS-ASSOCIATIE N.V.

Betaalkantoor voor coupons,
dividenden en uitgelote stukken

BETALEN · BEWAREN · BEHEREN



Wij zijn U gaarne van dienst met het
verstrekken van beleggingsadviezen en
het administreren van Uw/effectenbezit.
Ons 14-daags Beursbericht wordt U op
aanvraag kosteloos toegezonden.

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.

Hoofdkantoor: Amsterdam, Vijzelstraat 32
87 kantoren in Nederland

De Wester Boekhandel - Nieuwe Binnenweg 331
Rotterdam. Tel. 32076-53941. Giro 18961

Zojuist verschenen:

Monetaire uiteenzettingen

Overdruk van een reeks artikelen uit
Economisch- Statistische Berichten

Auteurs:

Prof. mr J. G. Koopmans
Dr M. W. Holtrop
Prof. Dr H. J. Witteveen
Prof. Dr J. Tinbergen

Omvang 160 pag.

Prijs f 5,—

Kores

fabrieken aan weerszijden van de evenaar

Kores

producten niet te evenaren!



R. Mees & Zoonen

Bankiers en
Assurantie-makelaars

Rotterdam

Amsterdam · 's-Gravenhage
Delft · Schiedam · Vlaardingen

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.
Telefoon redactie: K 1800-52939. Administratie: K 1800-
38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam. Banque de Com-
merce, 6, Place Royale, Brussel, postchcek-rekening 260.34.

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

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.

Abonnementprijs: franco per post, voor Nederland en de
Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f 29,—, overige landen
f 31,— 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 aan-
vraag. 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: C. van den Berg; Ch. Glasz; L. M. Koyck;
H. W. Lambers; J. Tinbergen; F. de Vries. Redacteur-Secretaris: A. de Wit.
Adjunct Redacteur-Secretaris: J. H. Zoon.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin;
J. E. Mertens de Wilmars; J. van Tichelen; R. Vandeputte; H. Vlerick.

Koersverandering in de Verenigde Staten noodzakelijk?

In „E.-S.B.” van 20 April jl. bespraken wij op deze plaats de visie van de „Conference on Economic Progress” op de recente economische ontwikkeling in de Verenigde Staten.

De commissie tracht ook een blik in de toekomst te werpen. Zij constateert daartoe allereerst, dat de matige wederopleving van het derde op het vierde kwartaal van 1954 ontoereikend moet worden geacht om zowel de groei van bevolking en arbeidsproductiviteit bij te houden, als de bestaande werkloosheid te doen verminderen. Bovendien acht zij een voortzetting van zelfs deze matige expansie onwaarschijnlijk. Zij baseert deze mening vnl. op het feit, dat de oorzaak van het recente herstel grotendeels in de factor voorraadverandering moet worden gezocht, op zichzelf een factor op grond waarvan de economie uiteraard niet voor lange tijd kan blijven groeien. De investeringen in kapitaalsinstallaties vertoonden daarentegen geen toeneming, terwijl de overheidsuitgaven hun dalende tendentie voortzetten. De commissie meent dan ook dat een stijging van het bruto-nationaal product met enkele procenten, tot ongeveer het peil van 1953 het meeste is wat, bij de thans door de federale overheid gevoerde economische politiek, voor 1955 mag worden verwacht. Dit zou betekenen dat de werkelijke volledige werkloosheid — incl. de op volledige werkloosheid omgerekende gedeeltelijk werklozen — in 1955 reeds ca 5 mln zou bedragen, met een dienovereenkomstig verlies aan nationaal product.

Het is daarom de hoogste tijd, aldus de commissie, dat de economische politiek van de federale regering, welke blijkens de ingediende begroting voor 1955/56 nog steeds „de financiële status van de Overheid prioriteit geeft boven de economische status van het land” wordt verlaten. Het streven naar een evenwicht in de begroting — nog onlangs uitdrukkelijk beleden door de Amerikaanse Minister van Financiën¹⁾, die blijkens zijn eigen woorden voortdurend tracht verder op de overheidsuitgaven te bezuinigen — in een alles behalve in evenwicht zijnde economie, is volgens de commissie bovendien tot vruchteloosheid gedoemd. Dit streven doet immers door de repercussies, welke het via het economisch leven weer op de overheidshuishouding heeft, zichzelf teniet, zoals ook uit de behaalde resultaten — het begrotingstekort daalde slechts van \$ 4 mrd voor 1954 tot \$ 3,5 mrd voor 1955 — is af te lezen.

In plaats hiervan stelt de commissie nu voor, wat zij noemt, „a national prosperity budget”, een begroting

¹⁾ O.a. in een in Februari jl. gehouden rede voor de „National Canners Association”.

welke, zelve niet in evenwicht, beoogt de nationale economie in evenwicht te brengen, met name aan het eind van 1955 volledige werkgelegenheid te bereiken. Zij zal daartoe een verhoging van het bruto-nationaal product in 1955 met ca \$ 30 mrd moeten teweegbrengen. Deze begroting houdt o.a. in een verhoging van de uitgaven der federale regering voor onderwijs, gezondheidszorg, krotopruijing etc. met een totaal bedrag van ruim \$ 6 mrd en een belastingverlaging, welke bij de huidige omvang van het nationaal inkomen \$ 4,5 mrd belooft. Rekening houdend met de repercussies, welke deze begroting via het economisch leven op de overheidshuishouding zal hebben, becijfert de commissie het op deze wijze verkregen begrotingstekort voor 1955 op \$ 7 mrd. Is eenmaal volledige werkgelegenheid bereikt, dan is voor 1956 een sluitende begroting uiteraard vereist, doch deze is dan, volgens de commissie, ook zonder grote moeite te realiseren.

We willen onze bespreking van de denkbeelden van de „Conference on Economic Progress” besluiten met een enkele critische opmerking.

Het komt ons voor, dat de commissie inderdaad op enige reële gevaren voor de Amerikaanse volkshuishouding heeft gewezen; gevaren, waarop ook reeds Prof. Lowell Harris in dit blad de aandacht vestigde²⁾. Ook menen wij, dat de door de commissie voorgestelde wijziging in de begrotingspolitiek der federale overheid in beginsel overweging verdient. We kunnen ons echter niet aan de indruk onttrekken dat het betoog van de commissie door een weinig meer reserve aan waarde zou hebben gewonnen. In de eerste plaats liggen de werkloosheids-cijfers van de dertiger jaren nog te vers in ons geheugen — in 1932, het dieptepunt der depressie, 12,1 mln en in het haussejaar 1937 nog altijd 7,7 mln volledig werklozen — dan dat de door de commissie gegeven qualificatie aan een jaar met 3,2 mln volledig werklozen ons aanspreekt.

Voorts menen wij, dat het feit, dat een zich inzetende wederopleving aanvankelijk noch een voor volledig herstel vereist tempo, noch een zich reeds over het gehele economisch leven uitstrekkend bereik heeft, de door de commissie getrokken consequentie niet noodzakelijk rechtvaardigt. Ten slotte, op deze laatste bedenking voortbordurend, wanneer de commissie de expansiekracht van de huidige wederopleving inderdaad zou onderschatten, zouden dan niet, zo vragen wij ons af, de door haar voorgestelde maatregelen een ernstig gevaar voor prijs-inflatie inhouden?

²⁾ Zie: „The condition and outlook of the U.S. economy” door Prof. Dr. C. Lowell Harris in „E.-S.B.” van 23 Februari 1955.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Koersverandering in de Verenigde Staten noodzakelijk? door Drs R. Iwema	327	Functie en plaats van het railvervoer in de planologische ontwikkeling van ons land (II), door Dr Ir W. B. Kloos	335
Overheidscrediet voor technische ontwikkeling, door Prof. Dr P. P. van Berkum	329	Economische kroniek van Indonesië, door Prof. Dr A. Kraal	338
Verschuivingen bij de Nederlandse investment-trusts, door Drs J. C. Brezet	331	Geld- en kapitaalmarkt, door Drs J. C. Brezet	341
		Recente economische publicaties	342

DE ARTIKELLEN VAN DEZE WEEK

Prof. Dr P. P. VAN BERKUM, Overheidscrediet voor technische ontwikkeling.

In April 1954 werd bij suppletoire begroting voor het Departement van Economische Zaken f 20 mln beschikbaar gesteld voor het doen van „uitgaven in het belang van de ontwikkeling van technische procédé's en apparaturen". Deze gelden werden verkregen uit de zgn. tegenwaarderekening van de Amerikaanse dollarhulp. Het in September geïnstalleerde adviescollege, Ontwikkelingsraad genaamd, adviseert de Minister bij de verlening van zgn. ontwikkelingscredieten. In de na-oorlogse periode heeft de Nederlandse industrie een krachtig groeiproces doorgemaakt. De op zichzelf gunstige omstandigheden hielden echter een gevaar in voor de toekomst. De ruime mogelijkheden voor uitbreiding van de reeds bestaande productie konden er nl. toe leiden, dat te weinig zou worden gedaan aan het tot ontwikkeling brengen van nieuwe vindingen in de industrie. De uitgaven voor ontwikkeling brengen grote risico's mede. De bedrijven dienen derhalve deze uitgaven uit eigen middelen te financieren. Met name de kleine ondernemingen kunnen veelal voor het ontwikkelen van nieuwe producten slechts zeer beperkte middelen vrijmaken, doch ook bij de grotere is dit veelal het geval. Dit is de aanleiding geweest voor het ontstaan van financiële hulp door de Overheid aan bedrijven, die door gebrek aan middelen interessante projecten zouden moeten laten rusten. Van ontwikkeling kan eerst worden gesproken als er reeds een concreet product is, hetgeen meestal inhoudt, dat op primitieve wijze het betrokken artikel reeds is gemaakt of dat er schetsmatige tekeningen zijn op grond waarvan een technisch inzicht kan worden verkregen. Aan de andere zijde is het ontwikkelingswerk begrensd door de voorbereiding voor de productie. De voorwaarden van de credietverlening zijn aangepast aan de technische risico's. De initiatiefnemer dient in redelijke mate zelf aan de financiering deel te nemen. Het maximumbedrag per crediet is gesteld op f 500.000.

Drs J. C. BREZET, Verschuivingen bij de Nederlandse investment-trusts.

In 1949 concludeerde schrijver, dat de totale omvang van de beurswaarde der investment-trusts ad ca f115 mln per ultimo 1948 relatief klein was t.o.v. alle te Amsterdam genoteerde aandelen. Voorts werd geconstateerd, dat hun groei gedurende de na-oorlogse periode gering was. Teneinde na te gaan, of zich de laatste jaren in deze ontwikkeling al dan niet veranderingen hebben voorgedaan, werden thans door schrijver gegevens over deze instellingen per ult. 1949 en 1954 verzameld. Voor elke investment-trust werden per beide genoemde data nagegaan het aantal der uitstaande stukken en de waarde per stuk, waaruit vervolgens door vermenigvuldiging de totale waarde per instelling werd berekend. Hierbij werd een rubricering toegepast naar het karakter der instelling — vaste depôts, depôts met vrij beheer en beleggingsmaatschappijen —, naar het beleggingsveld en naar het tijdstip van opneming in de beursnotering. Schrijver concludeert, dat de belegging via het intermediair van investment-trusts de afgelopen vijf jaar hier te lande een aanzienlijke, zij het geen buitensporige groei vertoonde. Hierbij bleven de vaste depôts relatief achter. Deze groei uitte zich, behalve door introducties van Amerikaanse beleggings-

trusts op de Nederlandse kapitaalmarkt, vooral door een gestegen belangstelling voor de Nederlandse trusts met vrij beheer, zowel in de vorm van beleggingsdepôts als in die van beleggingsmaatschappijen met n.v.-constructie.

Dr Ir W. B. KLOOS, Functie en plaats van het railvervoer in de planologische ontwikkeling van ons land (II).

Omstreeks het midden van de vorige eeuw was het spoorwegnet in ons land voltooid. In de hierop volgende periode van commerciële en industriële expansie met de hiermede gepaard gaande concentratie van de bevolking in onze snel groeiende steden vervulde de spoorweg primair een centraliserende rol en wel voornamelijk t.a.v. het goederenvervoer. Eerst naderhand oefenden de spoorwegen ook een beslissende invloed uit op de vestiging van personen, toen nl. omstreeks de eeuwwisseling de scheiding tussen wonen en werken opkwam. Schrijver schetst de verdere ontwikkeling van het verkeer en geeft als conclusies, dat het railvervoer een onmisbare rol vervult bij de verdere verstedelijking en industrialisering van ons land; dat het dagelijks verwerken van de steeds toenemende forensenstroom tussen de in steeds wijder omtrek gelegen woon(satelliet)steden en de kernstad alleen bij railvervoer denkbaar is; dat met het oog op de consequenties van dit forensenverkeer op het stadsverkeer, met name in de binnenstad, een cityligging van het hoofdstation is vereist, en ten slotte dat in alle uitbreidings- en wederopbouwplannen naar een zo gunstig mogelijke verkeersligging van het hoofdstation en eventuele stadhalthes dient te worden gestreefd, terwijl met de gerechtvaardigde eisen van de spoorweg van meet af rekening dient te worden gehouden.

— SOMMAIRE —

Prof. Dr P. P. VAN BERKUM, Crédits gouvernementaux pour le développement technique.

En avril 1954, 20 millions de fl. ont été rendus disponibles dans le cadre du budget supplémentaire du Ministère des Affaires Economiques, pour l'édition d'ouvrages favorisant le développement de procédés et d'appareillages techniques. Le „Conseil de développement" créé à adviser le Ministre, a été installé en septembre. L'auteur expose dans quel but sont octroyés les crédits de développement.

Drs J. C. BREZET, Modifications dans les „investment-trusts" néerlandais.

L'auteur recherche si des modifications se sont produites au cours des dernières années, dans le développement des „investment-trusts". A cette fin, il compare les données disponibles sur ces organismes fin 1949 et fin 1954. Il conclut que les investissements dans le cadre des „investment-trusts", ont augmenté considérablement, mais non exagérément.

Dr Ir W. B. KLOOS, Fonction et place du transport ferroviaire dans le développement planifié des Pays-Bas (II).

L'auteur décrit le développement du trafic aux Pays-Bas. Il conclut que le trafic ferroviaire joue un rôle indispensable dans l'industrialisation des Pays-Bas.

Overheidscrediet voor technische ontwikkeling

In April 1954 werd bij suppletoire begroting voor het Departement van Economische Zaken f 20 mln beschikbaar gesteld voor het doen van „uitgaven in het belang van de ontwikkeling van technische procédés en apparaturen”. Deze gelden werden verkregen uit de zgn. tegenwaarderekening van de Amerikaanse dollarhulp. Overeenkomstig de mededelingen, die de Minister van Economische Zaken bij de behandeling van genoemde begrotingspost had gedaan, werd in September een adviescollege geïnstalleerd, Ontwikkelingsraad genaamd. De Raad adviseert de Minister bij de verlening van zgn. ontwikkelingscredieten, uit het f 20 mln-fonds.

De Ontwikkelingsraad heeft thans enige ervaring opgedaan met deze interessante materie en als voorzitter gevoel ik behoefte hieraan bekendheid te geven. De nog korte ervaring heeft nl. geleerd, dat er stellig behoefte is aan het instituut der ontwikkelingscredieten en dat deze credieten vaak op juiste wijze een leemte in de financieringsmogelijkheden der industriële bedrijven kunnen opvangen, doch dat de betrokkenen nog te weinig bekend zijn met het bestaan van deze credietvorm en met de bijzondere eigenschappen er van.

Ontstaan van de ontwikkelingscredieten.

In de na-oorlogse periode heeft de Nederlandse industrie een krachtig groeiproces doorgemaakt. De grote vraag naar goederen prikkelde tot een snel herstel van de oorlogsschade en daarna tot uitbreiding van het industriële productie-apparaat. De Overheid heeft dit proces bevorderd, allereerst door het zo spoedig mogelijk wegnemen of althans verzachten van belemmeringen, doch daarnaast ook door positieve maatregelen. Ik behoef daar niet nader op in te gaan. Volstaan zij met te constateren, dat de na-oorlogse omstandigheden een krachtige expansie van de industrie hebben veroorzaakt, waarvan wij thans de resultaten kunnen waarnemen in de cijfers omtrent productie en werkgelegenheid.

De op zichzelf voor de industrie gunstige omstandigheden hielden een gevaar in voor de toekomst. De ruime mogelijkheden voor uitbreiding van de reeds bestaande productie konden er nl. toe leiden, dat te weinig zou worden gedaan aan het tot ontwikkeling brengen van nieuwe vindingen in de industrie. Voor de verdere groei van de industrie is dit evenwel een uitermate belangrijke zaak. De techniek schrijdt steeds voort en een industrie, die zelf geen deel heeft in deze ontwikkeling moet door middel van licenties e.d. de beschikking over de nieuwigheden trachten te krijgen en wordt daardoor steeds afhankelijker van anderen. Daarbij moet nog worden bedacht, dat tijdens de oorlog in Nederland op velerlei gebied een achterstand is ontstaan, doordat juist onder de drang van de oorlog in andere landen grote activiteit op nieuwe gebieden is ontplooid.

De bakermat van nieuwe technieken en nieuwe producten is de natuurwetenschappelijke en technische research. Dit is vooral het werkterrein van de laboratoria van grote bedrijven en onderzoekingsinstituten. De Overheid steunt de research door haar bijdragen aan de Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (T.N.O.), die op het gebied van de nijverheid over vele instituten beschikt.

Tussen het ontstaan van nieuwe vindingen, hetzij uit de researchlaboratoria, hetzij uit min of meer spontane

ideeën van uitvinders of bedrijfstechnici, en het in productie brengen van deze vindingen ligt in de moderne industrie nog een lange weg, nl. de technische ontwikkeling. Er moet een prototype worden gebouwd, waarmee moet worden geëxperimenteerd. Dit leidt meestal tot bouw van verbeterde prototypen. Meestal moeten vervolgens gereedschappen worden ontworpen voor de fabricage. Veelal is een proefproductie op kleine schaal nodig, alvorens men kan overgaan tot het opzetten van de serie- of massafabricage. De aard van de ontwikkelingswerkzaamheden kan zeer verschillend zijn, doch steeds gaat het om concretisering van nieuwe ideeën, d.w.z. uitwerken en beproeven.

De uitgaven voor ontwikkeling brengen grote risico's mede. De uitslag is immers steeds min of meer onzeker. De bedrijven dienen derhalve deze uitgaven uit eigen middelen te financieren, waarop reeds een zwaar beroep wordt gedaan door de investeringen die voor de normale uitbreiding nodig zijn. Met name de kleine ondernemingen kunnen veelal voor het ontwikkelen van nieuwe producten, hoe belangrijk dit voor hun ontplooiing ook is, slechts zeer beperkte middelen vrijmaken, doch ook bij de grotere is dit veelal het geval. Dit is de aanleiding geweest voor het ontstaan van financiële hulp door de Overheid aan bedrijven, die door gebrek aan middelen interessante projecten zouden moeten laten rusten. Sinds 1949 zijn begrotingsposten van nog bescheiden omvang voor dit doel beschikbaar gekomen, waarmee in een beperkt aantal gevallen kon worden geholpen. De in de aanhef genoemde f 20 mln maakt het mogelijk aan deze hulp een aanzienlijke uitbreiding te geven.

Aard van de credieten.

De ontwikkelingscredieten worden — zoals uit het voorgaande volgt — door het Ministerie van Economische Zaken verstrekt voor financiering van technische ontwikkeling van nieuwe producten of werkwijzen. Het is misschien goed, na hetgeen hiervoor reeds over het begrip ontwikkeling is gezegd, thans de begrenzing hiervan aan te geven door te zeggen wat er niet onder valt. Dat is aan de ene kant de research. Deze gaat immers in beginsel aan de ontwikkeling vooraf. Van ontwikkeling kan eerst worden gesproken als er reeds een concreet product is, hetgeen meestal inhoudt, dat op primitieve wijze het betrokken artikel reeds is gemaakt of dat er schetsmatige tekeningen zijn, op grond waarvan een technisch inzicht kan worden verkregen. Een vage idee, die nog door research moet worden getoetst, is nog niet toe aan het ontwikkelingsstadium. Dit wil echter niet zeggen, dat aan een ontwikkelingsproject geen research te pas mag komen. Tijdens het ontwikkelingswerk doen zich nl. in vele gevallen nog problemen voor, die door nieuwe research moeten worden opgelost. Er vindt dan een wisselwerking plaats tussen de technische uitwerking en het laboratorium. Men kan moeilijk stellen dat de kosten van deze research niet in de credietverlening mogen worden betrokken.

Aan de andere zijde van het ontwikkelingswerk staat de voorbereiding voor de productie. De uitgaven, die hiervoor nodig zijn — investeringen in machines en gereedschappen, werkvoorbereiding e.d. — komen evenmin in aanmerking om uit ontwikkelingscrediet te worden gefinancierd. De reeds opgedane ervaringen hebben mij

geleerd, dat de grens tussen ontwikkelingsuitgaven en investeringen voor de productie niet altijd zonder meer duidelijk is. Het is bijv. mogelijk, dat bepaalde apparatuur moet worden aangeschaft voor een proefproductie. Wanneer deze slaagt kan de apparatuur in gebruik blijven voor de definitieve productie. De betrokken uitgaven hebben dan eerst het karakter van ontwikkelingskosten, daarna veranderen zij in investeringen voor de normale productie. Ook komt het voor dat het ontwikkelingsproject gericht is op het bouwen van een productie-installatie voor het eigen bedrijf; indien dit project slaagt, is daarmee dus een investering in productie-apparatuur verricht. Voor dergelijke gevallen moet m.i. worden gestreefd naar een soepele oplossing, die het mogelijk maakt om voor de ontwikkelingsfase crediet te verlenen, waarbij ik als karakteristiek van deze fase het technische risico van al of niet slagen zou willen zien, dat verbonden is aan het creëren van iets nieuws.

De voorwaarden van de credietverlening zijn aangepast aan deze risico's. De terugbetaling van het crediet, met inbegrip van de bijgeschreven rente, wordt in het algemeen afhankelijk gesteld van de resultaten van de ontwikkeling. Dit houdt in, dat in geval van mislukking na verloop van zekere tijd de schuld wordt kwijtgescholden. Op deze wijze deelt de Staat derhalve in het risico van de ontwikkeling.

Aangezien het begrijpelijkerwijze ongewenst is, dat de Staat het volledige risico draagt, waardoor de initiatiefnemer zelf onvoldoende bij de voortgang en het welslagen geïnteresseerd zou kunnen zijn, geldt als richtlijn dat deze in redelijke mate zelf in de financiering deelneemt. Een bepaald percentage valt daarvoor moeilijk aan te geven; de bepaling hiervan hangt van de omstandigheden af.

De ontwikkelingscredieten worden voorts alleen verleend in die gevallen, waarin de financiering van het betrokken project de kracht van het bedrijf of de uitvinder te boven gaat, zodat zonder deze hulp het project niet of slechts met ernstige vertraging tot stand zou kunnen komen. Bij deze eis moet uiteraard in aanmerking worden genomen, dat een onderneming aan de nieuwe ontwikkeling slechts een beperkt deel van haar financiële krachten kan wagen en wel des te beperkter naarmate het project riskanter is. Een zekere financiële kracht van de onderneming moet anderzijds als voorwaarde worden gesteld, aangezien men zich bij de ontwikkelingsprojecten uiteraard moet afvragen, of na het slagen daarvan de productie kan worden geëntameerd. De oplossing van dit probleem zal in bepaalde gevallen ook kunnen worden gevonden, doordat de uitvinder contact zoekt met industrieën, die interesse hebben voor de nieuwe productie die uit de ontwikkeling voortvloeit. Het maximum-bedrag per crediet is, behoudens speciale uitzonderingen, gesteld op f 500.000.

Een enkel gestyleerd voorbeeld kan er wellicht toe bijdragen het voorgaande te verduidelijken. Aangezien in de praktijk vele varianten voorkomen, kan zo'n voorbeeld uiteraard niet als het algemene type worden beschouwd. Ik zou willen uitgaan van het geval van werktuigkundige constructie. Een fabrikant van bepaalde werktuigen heeft een nieuw principe bedacht, dat belangrijke verbeteringen kan inhouden. Hij heeft een eerste prototype doen ver-

vaardigen, dat weliswaar vertrouwen geeft in het nieuwe principe, doch dat nog allerlei problemen opwerpt. Hij realiseert zich, dat een kostbare ontwikkeling nodig is alvorens de vinding productierijp is. Het is nodig een team aan het werk te zetten, dat de verschillende problemen aanpakt en vervolgens enkele prototypen construeert. Bovendien is de situatie in de bedrijfstak zodanig, dat verkoopmogelijkheden slechts mogen worden verwacht indien eerst een klein aantal werktuigen op proef wordt geleverd aan belangrijke afnemers op conditie dat deze eerst worden betaald, wanneer zij voldoen.

De fabrikant maakt een raming van de „ontwikkelingskosten”, nl. de kosten van het ontwerpen van prototypen, het experimenteren hiermede en het aanbrengen van verbeteringen en voorts van het vervaardigen van een kleine proefserie, die voorshands gratis moet worden geleverd met het risico, dat de apparaten niet voldoen, zodat geen betaling plaatsvindt, ofwel nieuwe verbeteringen moeten worden aangebracht. De raming van deze kosten gaat de financieringsmogelijkheden van het bedrijf verre te boven en er wordt een ontwikkelingscrediet voor aangevraagd. Deze aanvraag leidt tot toekenning van een crediet ten bedrage van bijv. 70 pCt van de kostenraming. Naarmate deze kosten geëffectueerd worden, wordt dit crediet uitbetaald, telkens 70 pCt van de in een periode gemaakte kosten.

Ten aanzien van de terugbetaling werd in dit geval bepaald, dat in de eerste plaats de eventuele opbrengst van de proefserie tot aflossing zou moeten dienen, voor zover deze proefserie uit het crediet was gefinancierd. Bij geslaagde verkoop van de proefserie kunnen immers de gemaakte ontwikkelingskosten met deze opbrengst worden verminderd. Voor het overige werd overeengekomen dat hoofdsom en bijgeboekte rente zouden worden afgelost door jaarlijkse overmaking van 5 pCt van de opbrengst der afgeleverde werktuigen.

Procedure.

De ontwikkelingscredieten moeten worden aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken. Aangezien voor de beoordeling van de projecten meestal een gespecialiseerde technische kennis nodig is, wordt veelal door het Ministerie een technisch en economisch advies ingewonnen van andere instanties. Hierbij wordt voor een vertrouwelijke behandeling gewaakt. De beoordeling van het project moet primair antwoord geven op de vraag, of er voldoende economisch belang aan verbonden is en of een redelijke kans van welslagen aanwezig is, zowel technisch als commercieel.

Na deze voorbereiding spreekt de Ontwikkelingsraad zich over het project uit, waarbij in de regel geen nader onderzoek plaatsvindt, hoewel dit in bijzondere gevallen niet uitgesloten is. Op grond van de verkregen adviezen neemt de Minister zijn beslissing. De uitbetaling der credieten geschiedt als regel geleidelijk, naarmate de uitgaven worden verricht.

Ik hoop met het bovenstaande er toe te hebben bijgedragen, dat het fonds voor de ontwikkelingsfinanciering in ruimere kring bekendheid zal verwerven.

Verschuivingen bij de Nederlandse investment-trusts

In een in 1949 in dit blad verschenen beschouwing ¹⁾ werd een analyse gegeven van de ontwikkeling gedurende de eerste na-oorlogsjaren van die Nederlandse investment-trusts, waarvan waarden ter beurze van Amsterdam waren genoteerd.

Geconcludeerd werd toen, dat de totale omvang van de beurswaarde dezer instellingen ad ca f 115 mln per ult. 1948 relatief klein was t.o.v. die van alle te Amsterdam genoteerde aandelen. Voorts werd geconstateerd, dat hun groei gedurende de beschouwde periode gering was. Het nieuw belegde bedrag in depôtfracties, aandelen van beleggingsmaatschappijen en dgl. bedroeg bijv. in 1947 en 1948 slechts enkele miljoenen guldens per jaar.

* * *

Teneinde na te gaan, of er zich de laatste jaren in deze ontwikkeling al dan niet veranderingen hebben voorgedaan, werden thans gegevens over deze instellingen per ult. 1949 en 1954 verzameld, welke in tabel 1 zijn weergegeven.

Van elke investment-trust werden per beide genoemde data nagegaan het aantal der uitstaande stukken en de waarde per stuk, waaruit vervolgens door vermenigvuldiging de totale waarde per instelling werd berekend.

Hierbij werd een rubricering toegepast:

1. naar het karakter van de beleggingsinstelling;
 2. naar het beleggingsveld der betreffende instelling (binnenland, buitenland of beide);
 3. ten slotte vond een rangschikking plaats naar het tijdstip van opnemings in de beursnotering, waarnaast ook het oprichtingsjaar werd vermeld.
- Naar het karakter werden de instellingen verdeeld in drie groepen ²⁾, nl.,

- I Vaste depôts, die depôtfractiebewijzen hebben uitstaan.
- II Depôts met vrij beheer, die participatiebewijzen hebben uitstaan.
- III Beleggingsmaatschappijen, die aandelen hebben uitstaan.

In de praktijk wordt groep III gevormd door de „managed trusts” — d.w.z. instellingen met een vrij beheer — in de n.v.-vorm. Van de niet-n.v.'s, dus de depôts, ressorteren de „managed trusts” onder II. In de groepen II en III kunnen de portefeuilles in principe dus uit allerlei fondsen bestaan, en voortdurend van samenstelling veranderen.

Het „managed” karakter ontbreekt bij groep I. Uitbreiding van de vaste depôts heeft plaats door creatie van depôteenheden van identieke samenstelling, inkrimping door royeren van zulke eenheden.

²⁾ Terminologie ontleend aan het 12e jaarverslag van het Beleggingsdepôt H.B.B

¹⁾ „Beleggingsmaatschappijen en industrie-financiering” door J. C. Brezet in „E.-S.B.” van 31 Augustus 1949.

TABEL 1.

Gegevens over Nederlandse investments-trusts, waarvan waarden ter beurze van Amsterdam zijn genoteerd.

Ia. Vaste depôts met binnenlandse beleggingen.

Naam	Oprichtingsjaar (= jaar van beursnotering)	Aantal uitstaande depôtfracties		Berekende waarde per depôtfractie (f)		Totale waarde (× f 1 mln)	
		Ult. 1949	Ult. 1954	Ult. 1949	Ult. 1954	Ult. 1949	Ult. 1954
Nationaal Beleggingsdepôt	1930	7.200	5.800	344	500	2,5	2,9
Depôt van Aandelen in Bank- en Financiële Instellingen	1933	900	800	135	154	0,1	0,1
Depôt van Aandelen in Rubbermaatschappijen	1934	600	600	81	73	0,1	0,1
Algemeen Nederlandsch Beleggingsdepôt	1938	16.000	12.800	496	571	7,9	7,3
Algemeen Nederlandsch Aandeeldepôt	1938	16.400	14.800	294	376	4,8	5,6
Nedico (Nederlandsch-Indische Combinatie)	1938	4.000	3.500	237	197	0,9	0,7
Holinda Handel	1940	3.100	3.400	478	489	1,5	1,7
„ Industrie	1940	7.000	7.100	508	721	3,6	5,1
„ Metaal	1940	5.100	5.100	581	796	3,0	4,1
„ Rubbercultuur	1940	3.300	2.900	263	256	0,9	0,7
„ Scheepvaart	1940	4.200	4.100	556	791	2,3	3,2
„ Suikercultuur	1940	2.300	2.300	205	152	0,5	0,3
„ Tabakscultuur	1940	2.600	2.400	271	209	0,7	0,5
Algemeen Nederlandsch Aandelen-depôt Indië	—	14.800	10.400	114	89	1,7	0,9
Holinda Textiel	1950	—	1.700	—	479	—	0,8
„ Chemie	1952	—	1.700	—	550	—	0,9
Totaal						30,5	34,9

Ib. Vaste depôts met buitenlandse beleggingen.

Drie Fransche Banken	1927	3.400	—	26	—	0,1	—
Certificaat van aandelen in Zuid-Afrikaanse Goudmijnen	1932	1.100	1.100	750	585	0,8	0,6
Omnium van obligaties van Amerikaanse Ondernemingen A	1938	300	300	298	307	0,1	0,1
Omnium van obligaties van Amerikaanse Ondernemingen B	1938	1.200	1.200	287	302	0,3	0,4
Omnium van cum. pref. aandelen in Amerikaanse ondernemingen Uniprefs	1938	2.000	2.000	529	610	1,1	1,2
Zuid-Afrikaanse Ondernemingen (Springbokken)	1938	450	400	528	487	0,2	0,2
Zuid-Afrikaanse Ondernemingen (Springbokken)	1938	5.800	5.800	1.000	937	5,8	5,4
Zuid-Afrikaanse Waarden (Africatrust) A	1938	1.450	1.250	218	184	0,3	0,2
Zuid-Afrikaanse Waarden (Africatrust) B	1938	750	750	473	470	0,4	0,4
Canadaf	1938	4.800	4.400	940	1.578	4,5	6,9
Amerbanka	1938	500	—	462	—	0,2	—
Canadaprefs	1938	2.100	2.100	270	320	0,6	0,7
Cumprefcanadians	1938	3.200	1.300	337	420	1,1	0,5
Canmines	1938	1.200	800	222	291	0,3	0,2
Dominionprefs	1938	700	700	500	386	0,4	0,3
Bison	1938	4.600	4.500	1.278	2.328	5,9	10,5
Svenska	1939	3.200	2.500	849	1.705	2,7	4,3
Amerikabelegging	1939	400	400	1.241	2.096	0,5	0,8
Petrol	1939	2.600	600	720	1.611	1,9	1,0
Bison II	1953	—	1.600	—	576	—	0,9
Totaal						27,2	34,6

II. Beleggingsdepôts met vrij beheer.

Naam	Oprichtingsjaar	Jaar van opn. in beursnotering	Aantal uitstaande participatiebewijzen		Berekende waarde per participatiebewijs (f)		Totale waarde (× f 1 mln)	
			Ult. 1949	Ult. 1954	Ult. 1949	Ult. 1954	Ult. 1949	Ult. 1954
IIa. Depôts met binnenlandse beleggingen.								
Belegging Nederland	1938	1947	15.500	14.700	559	770	8,7	11,3
Belegging Nederland-Binnenland a)	1942	1947	18.100	28.600	245	341	4,4	9,8
Belegging Nederland - Overzee a)	1942	1947	2.800	2.700	180	245	0,5	0,7
Totaal							13,6	21,8
a) Excl. de part. bėw. opgenomen in Belegging Nederland.								
IIb. Depôts met buitenlandse beleggingen.								
Dollar-Obligatie-Depôt	1953	1953	—	9.350	—	1.034	—	9,7
America-fund	1953	1953	—	6.650	—	597	—	4,0
Totaal							—	13,7
IIc. Depôts met binnenlandse en buitenlandse beleggingen.								
Internationale Belegging	1938	1950	—	9.350	—	1.742	—	16,3
Beleggingsdepôt H.B.B.	1943	1952	—	9.050	—	1.329	—	12,0
Totaal							—	28,5

III. Beleggingsmaatschappijen (met binnen- en buitenlandse beleggingen).

Naam	Oprichtingsjaar	Jaar van opn. in beursnotering	Nominale aandelenkapitaal (× f 1.000)		Beurswaarde per aandeel v. f 1.000 (in f)		Totale waarde (× f 1 mln)	
			Ult. 1949	Ult. 1954	Ult. 1949	Ult. 1954	Ult. 1949	Ult. 1954
Nederlandsche Fondsen Maatschappij	1916	1918	1.500	900	570	1.510	0,9	1,4
Fondsenhandel Maatschappij	1921	1922	500	—	190	—	0,1	—
Mij tot Exploitatie van Vereenigd Fondsbezit	1923	1929	500	500	400	410	0,2	0,2
Engelsch-Hollandsche Beleggings Trust 1e pref.	1929	1929	2.500	1.500	950	1.010	2,4	1,5
Engelsch-Hollandsche Beleggings Trust 2e pref.	1929	1929	1.300	800	900	980	1,2	0,8
Rotterdamsch Beleggingsconsortium	1933	1938	25.300	52.500	1.920	2.880	48,6	151,2
Internationale Beleggingsunie „Interunie”	1938	1938	6.600	20.700	1.900	2.600	12,5	53,8
Administratiekantoor „Unitas”	1913	1953	—	36.000	—	6.190	—	222,8
Onderl. Beleggings- en Adm.-Mij „Obam”	1936	1954	—	1.900	—	2.210	—	4,2
Vereenigd Bezit van 1894	1894	1954	—	1.500	—	1.340	—	2,0
Totaal							65,9	437,9

Toelichting.

De waarde per depôtfractie, resp. participatiebewijs bij de groepen I en II wordt door de depôts periodiek op grond van de beurswaarde van de onderliggende fondsen berekend en in de Prijscourant van de Vereeniging voor den Effectenhandel gepubliceerd. In de tabel zijn deze berekende waarden per of zo dicht mogelijk bij

ultimo 1949, resp. ultimo 1954 vermeld. Bij groep III werd echter de beurswaarde van de aandelen der beleggingsmaatschappijen zelve in de tabel opgenomen. Onder binnenlandse fondsen zijn ook de Indonesische begrepen. Het aantal depôtfracties, resp. participatiebewijzen is afgerond op een veelvoud van 50.

er dus tegenover de depôtfracties, die door de instellingen van groep I worden uitgegeven, steeds dezelfde fondsen staan. Wordt deze laatste gedragslijn rigoureus gehandhaafd, dan spreekt men van „fixed trusts”; zijn er in bepaalde gevallen uitzonderingen op deze regel toegestaan, dan wordt van „semi-fixed” of „flexible” trusts gesproken. Dit laatste uitzonderingskarakter van het aanbrengen van wijzigingen in de samenstelling maakt, dat de in tabel 1 gebruikte term „vaste depôts”, hoewel dus niet voor 100 pCt juist, in de praktijk toch niet al te misleidend is.

* *

Indien wij thans tabel 1 bezien, waarvan de subtellings duidelijkheidshalve nog eens in tabel 2 zijn gerecapituleerd, dan blijken zich in de onderzochte periode 1949-1954 enige belangrijke verschuivingen te hebben voorgedaan.

Het geringst waren de wijzigingen bij groep I Vaste depôts. Het aantal dezer depôts bleef weliswaar het grootste van alle groepen, doch vertoonde na de oorlog

TABEL 2.

Recapitulatie van de totale waarde per groep volgens tabel 1.

	(Totale waarde × f 1 mln)	
	Ult. 1949	Ult. 1954
I. Vaste depôts		
a. met binnenlandse beleggingen ..	30,5	34,9
b. met buitenlandse beleggingen	27,2	34,6
Totaal	57,7	69,5
II. Beleggingsdepôts met vrij beheer		
a. met binnenlandse beleggingen	13,6	21,8
b. met buitenlandse beleggingen	—	13,7
c. met binnen- en buitenl. beleggingen	—	28,3
Totaal	13,6	63,8
III. Beleggingsmaatschappijen		
(met binnen- en buitenl. beleggingen)	65,9	437,9
Totaal generaal	137,2	571,2

practisch geen toeneming meer. Het Algemeen Nederlandsch Aandeeldepôt splitste in 1947 de Indonesische beleggingen onder de naam A.N.A.D.-Indië af. Holinda opende twee nieuwe afdelingen, nl. voor Textiel en Chemie, terwijl naast Bison een zusterdepôt Bison II werd gesticht.

Wat betreft het aantal der uitstaande depôtfracties overwoog het aantal gevallen van achteruitgang. Technisch geschiedde dit meestal door het royeren van depôteenheden, wanneer het daarvoor benodigde aantal fracties werd aangeboden door iemand, die deze ter beurze beneden de roeyementswaarde had gekocht. Een der omstandigheden, die de laatste tijd een daling beneden de intrinsieke waarde bevorderden, bestond in de afstoting van depôtfracties³⁾ door buitenlandse houders, die hierin tijdelijk guldenstegoeden hadden belegd, doch die, toen de deviezenbepalingen zulks mogelijk maakten, hun tegoed repatrieerden of op internationale fondsen overgingen.

Een oorzaak van vermindering van het aantal uitstaande depôtfracties, die vóór de beschouwde periode viel, was het omwisselen er van in aandelen van beleggingsmaatschappijen, die bij enkele gelegenheden, vnl. op grond van valuta-overwegingen, een omruilaanbod voor bepaalde fracties hadden gedaan. Dergelijke aanbiedingen kwamen vnl. in 1947 voor, nl. van Interunie voor fracties Uniprefs, Petrol, Canmines en Cumpref-canadians en van het Rotterdamsch Beleggingsconsortium voor fracties Bison.

Een andere reden voor afnemings ten slotte was het opheffen van enkele depôts, nl. Drie Fransche Banken en Amerbanka (vóór 1949 werd de Verico Trust opgeheven).

³⁾ Dit verschijnsel deed zich ook voor bij participatiebewijzen en aandelen van beleggingsmaatschappijen.

Tegenover de daling van het aantal stukken moet echter worden gesteld de waardeinstijging, die bij de meeste fracties tussen 1949 en 1954 plaatsvond. Een waarde-daling was slechts bij een minderheid, in hoofdzaak Indonesische en Zuid-Afrikaanse depôts, te constateren.

Het gecombineerde effect van de twee tendenties: minder stukken en gestegen waarde per stuk, was een matige stijging van de totale waarde der vaste depôts, zowel bij de groep met binnenlandse als bij die met buitenlandse beleggingen.

Een geheel ander beeld gaf groep II, de beleggingsdepôts met vrij beheer, te zien.

In 1949 was van deze groep nog slechts genoteerd het depôt Belegging Nederland en de daaruit in 1942 door splitsing ontstane sub-depôts, Belegging Nederland-Binnenland en Belegging Nederland-Overzee.

In de onderzochte periode verkregen niet minder dan vier andere depôts dezer groep toegang tot de beurs. Twee hiervan, nl. Internationale Belegging (dat onder dezelfde leiding staat als Belegging Nederland) en het Beleggingsdepôt H.B.B. (= Hollandsche Belegging en Beheer Maatschappij) waren echter reeds jaren voordien opgericht.

Het verenigen van vrij beheer met de niet n.v.-vorm heeft aanvankelijk tot bedenkingen aanleiding gegeven, naar mag worden aangenomen vnl. bij de Vereeniging voor den Effectenhandel, welke bezwaren blijkbaar pas na de oorlog werden overwonnen. Voor de depôts met buitenlandse (vnl. Amerikaanse) beleggingen waren voorts onderhandelingen met de Nederlandse deviezenautoriteiten nodig, welke eveneens ten slotte tot een gelukkig einde voerden.

Het valt op, dat de drie hier te lande na 1938 opgerichte investment-trusts, die beursnotering verkregen, alle behoorden tot groep II, beleggingsdepôts; de n.v.-vorm werd, anders dan vóór de oorlog, bij nieuwe oprichtingen niet meer gekozen. Vermoedelijk hebben fiscale overwegingen hierbij een belangrijke rol gespeeld. De „depôts” zijn nl. in het geheel niet aan vennootschapsbelasting onderhevig, ook niet voor de door hen ontvangen obligatierente en voor de door hen uitgekeerde kapitaalwinsten.

Was de groei van het aantal depôts met vrij beheer derhalve relatief belangrijk, hetzelfde gold voor het aantal van hun uitstaande participatiebewijzen. Slechts de twee depôts Belegging Nederland (waarbij o.a. per participatiebewijs één participatiebewijs Nederland-Overzee is opgenomen) en de Belegging Nederland-Overzee zelf, deelden niet in deze groei, vermoedelijk vanwege het feit, dat de soliede beleggers zich van belegging in Indonesische fondsen afwendden.

Door deze groei van het aantal en mede door de stijging van de waarde per participatiebewijs, nam de totale waarde van de depôts van groep II aanzienlijk toe. Ging de groei in de loop der jaren bij vele van de vaste depôts van groep I niet zo ver, dat daar een totale waarde van f 1 mln per depôt werd bereikt, in groep II blijkt de meerderheid der depôts de waarde van f 10 mln te hebben benaderd of overschreden. De 7 depôts met vrij beheer hadden hierdoor per einde 1954 een totaalwaarde (nl. f 64 mln), die niet ver meer achterbleef bij die van alle 34 vaste depôts tezamen (nl. f 70 mln). In dit opzicht liggen de verhoudingen thans wel geheel anders dan in 1949, toen beide laatstgenoemde totaalbedragen resp. f 14 mln en f 58 mln waren.

Uit dit alles volgt, dat de gedachte van het vrije beheer in de bestudeerde periode van vijf jaar in sterke mate terrein heeft gewonnen.



(Advertentie)

In, wat de absolute cijfers betreft, nog veel geprononcerder vorm deed laatstgenoemd verschijnsel zich ook voor bij groep III, de beleggingsmaatschappijen. De totale beurswaarde van de aandelen dezer maatschappijen steeg in het tijdvak 1949-1954 van f.66 mln tot niet minder dan f 438 mln.

Bij deze snelle groei moet echter direct worden aangekend, dat deze voor meer dan de helft was toe te schrijven aan het verkrijgen van beursnotering in 1953 voor de aandelen Unitas, een reeds sinds 1913 bestaande beleggingsmaatschappij, die tevoren een besloten karakter had. De overgrote meerderheid van de aandelen dezer n.v. zullen echter in handen zijn gebleven van hen, die ze ook voorheen bezaten en niet in die van de beleggers in het algemeen. Tot een groter belangstelling bij het grote publiek voor de waarden van deze groep investment-trusts kan uit deze groei dan ook niet worden geconcludeerd. Op veel kleiner schaal geldt overigens hetzelfde voor de in 1954 in de beursnotering opgenomen aandelen van de reeds bestaande beleggingsmaatschappijen Obam en Vereenigd Bezit van 1894.

Dat op grond van de cijfers echter toch wel degelijk van een sterk gestegen vraag bij de beleggers naar de aandelen van beleggingsmaatschappijen kan worden gesproken valt — behalve uit de zeer aanzienlijke belangstelling die er voor de introducties Unitas, Obam en Ver. Bezit van 1894 aan de dag werd gelegd — vooral af te leiden uit de ontwikkeling van de beide andere grote instellingen van deze groep, nl. het Rotterdamsch Beleggingsconsortium en de Internationale Beleggingsunie Interunie. Deze twee maatschappijen toch richten zich inderdaad sinds 1938 tot het belegend publiek in het algemeen en hun aandelen zijn verspreid over een groot aantal beleggingsportefeuilles, grote zowel als kleine. Door het instellen van een spaarregeling, waardoor bij storting van maandelijks bedragen van f 30 af, een aandeel van f 100 of f 1.000 bijeen kan worden gespaard, heeft het R.B.C. zich zelfs uitdrukkelijk tot de categorie der kleine beleggers gewend.

Hoewel zulks wellicht niet zo veel publieke aandacht trok als bij n.v.'s, die hun aandelenkapitaal door emissies vergroten, was de toeneming van het aandelenkapitaal dezer beide maatschappijen — die geschiedde door afgifte

van aandelen tegen beurskoers aan kopers — groot. Zoals uit tabel 1, III valt af te lezen, bedroeg deze toeneming bij het Robeco f 27,2 mln, bij Interunie f 14,1 mln nominaal. Houdt men bovendien rekening met het bedongen agio uit hoofde van de plaatsing der aandelen boven pari, dan blijkt, dat in genoemde periode voor bedragen van ca f 51 mln resp. f 25 mln reëel door het beleggend publiek bij deze beide instellingen belang werd genomen.

TABEL 3.
Binnenlandse beleggingen van de Nederlandse investment-trusts

	(x f 1 mln)	
	Ult. 1949	Ult. 1954
Vaste depôts met binnenl. beleggingen .. (zie tabel 1, Ia)	30,5	34,9
Beleggingsdepôts met vrij beheer met binnenlandse beleggingen (zie tabel 1, IIa)	13,6	21,8
Beleggingsdepôts met vrij beheer met binnenl. en buitenl. beleggingen:		
Internationale Belegging		4,6
Beleggingsdepôt H.B.B.		6,6
		11,0
Beleggingsmaatschappijen:		
Nederl. Fondsen Mij	0,7	1,1
Fondsenhandel Mij	0,1	—
Vereen. Fondsenbezit	0,1	0,1
Eng.-Holl. Beleggings Trust	1,1	0,6
Rotterd. Beleggingscons.	30,1	78,4
Interunie	5,8	20,7
Unitas	—	82,5
Obam	—	2,4
Vereen. Bezit van 1894	—	1,8
	37,9	187,6
Totaal generaal	82,0	255,3

Stelt men deze groei tegenover het bedrag der totale aandelenemissies op de Nederlandse kapitaalmarkt in het tijdvak 1950 t/m 1954 ad f 430 mln reëel, dan blijken de beleggingsmaatschappijen een niet onbelangrijke aanvoersweg van nieuw kapitaal van spaarders naar het bedrijfsleven te zijn geworden. Echter mag hierbij niet uit het oog worden verloren, dat een aanzienlijk deel van de beleggingen der beleggingsmaatschappijen buitenlands is. Teneinde over dit laatste punt een indruk te krijgen, werd in tabel 3 de omvang van de binnenlandse beleggingen voor alle groepen berekend. Weliswaar mogen deze niet geheel met aandelenbeleggingen gelijk worden gesteld, doch het bezit aan liquide middelen, obligaties en onroerend goed is relatief van zo'n ondergeschikte betekenis, dat bijv. het bedrag van ruim f 250 mln, voorkomend in tabel 3, voor ons doel wel als de waarde van het binnenlandse aandelenbezit per ult. 1954 van de Nederlandse investment-trusts mag worden beschouwd.

Uit dit cijfer kan worden geconcludeerd, dat bijna de helft van het vermogen dezer instellingen uit binnenlandse, iets meer dan de helft uit buitenlandse beleggingen bestaat.

In de tweede plaats kan worden opgemerkt, dat een bedrag van omstreeks f $\frac{1}{4}$ mrd, hoewel het natuurlijk niet te verwaarlozen is, van de totale koerswaarde van alle Nederlandse ter beurze genoteerde aandelen ad f 13 mrd per ult. 1954 slechts ca 2 pCt uitmaakt.

Wat de groei van de binnenlandse beleggingen in de loop der onderzochte periode betreft: vergelijkt men deze waarde per ult. 1949 en 1954 voor die instellingen van tabel 3, die op beide data daarin voorkomen, dan vindt men een stijging van f 82 mln tot f 156 mln, m.a.w. bijna tot het dubbele. In dezelfde periode steeg de beurswaarde van alle te Amsterdam genoteerde aandelen van ruim f 6 mrd tot f 13 mrd, of tot iets meer dan het dubbele. Zo gezien is de reële groei toch bepaald niet spectaculair te noemen. In elk geval blijkt er weinig aanleiding te zijn om de vrees te delen van diegenen, die menen, dat de investment-trusts bezig zijn de Nederlandse aandelenmarkt te „overwoekeren”.

Ten slotte zij nog vermeld, dat de grootste drie beleggingsmaatschappijen: Unitas, Robeco en Interunie, per

ult. 1954 tezamen een omvang hadden van bijna f 430 mln, of 75 pCt van de totale waarde van alle instellingen ad f 570 mln. Ook op dit terrein is er dus van een zekere concentratie sprake.

* *

Het bovenstaande zou t.a.v. de beleggingsgewoonten van het Nederlandse publiek geen juiste indruk geven, indien hier niet werd gewezen op een ontwikkeling die zich voordeed buiten het gebied van de hier besproken Nederlandse investment-trusts.

In het bijzonder in de loop der laatste jaren nam het Nederlandse publiek nl. in niet onbetekenende omvang belang bij een aantal Amerikaanse investment-trusts, waarvan waarden ter beurze van Amsterdam in de notering werden opgenomen. Zoals uit tabel 4 blijkt, was deze groei na de oorlog in de eerste plaats reeds qua aantal erbij gekomen fondsen relatief groot. Het aantal der hier te lande geplaatste certificaten dezer depôts wordt niet gepubliceerd. Aangenomen kan echter worden, dat de totale beurswaarde per ult. 1954 van de 7 funds, die hier in de jaren 1951 t/m 1953 geïntroduceerd werden, ca f 25 mln bedroeg. Hoewel dit slechts ca 5 pCt van de waarde van alle Nederlandse investment-trusts vormt, is dit cijfer toch belangrijk te noemen, als het wordt vergeleken met de reële groei van de Nederlandse instellingen gedurende het bestudeerde tijdvak.

TABEL 4.

Buttenlandse investment-trusts, waarvan waarden ter beurze van Amsterdam zijn genoteerd

	Oprichtings- jaar	In Amsterdam genoteerd sinds
Corporate Trust Shares	1929	1930
North American Trust Shares	1929	1930
Société Internationale de Placements	1930	1930
Diversified Trustee Shares	1929	1930
American Composite Trust Shares	1930	1931
Television-Electronics Fund	1948	1951
Chemical Fund	1938	1952
Massachusetts Investors Trust	1924	1952
Blue Ridge Mutual Fund	1950	1952
Canafund Company	1950	1952
Investors Mutual	1940	1953
Wellington Fund	1928	1953
Atomic Development Mutual Fund	1952	1955
Fidelity Fund	1930	1955

Uit tabel 4 volgt nog, dat investment-trusts, die soms reeds jarenlang in de Verenigde Staten bestonden, pas de laatste jaren hun weg naar de Nederlandse beleggers vonden. Hoewel uiteraard moet worden bedacht, dat dergelijke introducties in de jaren 1940-1950 onmogelijk waren, eerst ten gevolge van de oorlog, en daarna door deviezenbeperkingen, kan dit waarschijnlijk toch als een symptoom van een gestegen interesse van het Nederlandse publiek voor deze vorm van collectieve belegging worden opgevat.

Een andere opmerkelijke ontwikkeling, die uit tabel 4 valt af te leiden is, dat de na de oorlog geïntroduceerde buitenlandse funds vrij beheer kennen, de vooroorlogse echter het karakter van vaste depôts hadden. Dit correspondeert dus met de groeiende voorkeur voor het vrije beheer bij de Nederlandse trusts.

* *

Het boven besprokene samenvattend, kan gezegd worden, dat de belegging via het intermediair van investment-trusts de afgelopen vijf jaar hier te lande een aanzienlijke, zij het geen buitensporige groei vertoonde. Hierbij bleven de vaste depôts relatief achter. Deze groei uitte zich, behalve door introducties van Amerikaanse beleggingstrusts op de Nederlandse kapitaalmarkt, vooral door een gestegen belangstelling voor de Nederlandse trusts met vrij beheer, zowel in de vorm van beleggingsdepôts als in die van beleggingsmaatschappijen met n.v.-constructie.

Functie en plaats van het railvervoer in de planologische ontwikkeling van ons land

II¹⁾

Duidelijk hebben wij in onze vorige beschouwingen doen uitkomen, dat het railvervoer onmisbaar is voor een economisch en massaal vervoer over grotere afstand. Wij hebben hierbij tot dusverre uitsluitend het personenvervoer in het oog gehouden, omdat het goederenvervoer tot dusverre geen speciaal ruimtelijk aspect opleverde ten aanzien van het spoorwegnet, voor zover dit buiten de bebouwde kom is gelegen. Op de planologische facetten van het goederenvervoer binnen de bebouwde kom zal in dit artikel — aan het slot — de nodige aandacht worden gevestigd.

Wat als eerste conclusie t.a.v. het spoorwegvervoer in zijn geheel naar voren is gekomen en vooral met betrekking tot ons kleine en overbevolkte land van eminent belang moet worden geacht, is het feit dat de spoorweg verreweg de zuinigste grondgebruiker blijkt te zijn, zowel in absolute als in relatieve zin. Vooral dit laatste is voor de tegenwoordige grote stad een levenskwesitie, omdat ruimtegebrek m.b.t. de verkeerssector de universele kwaal is, waaraan ook al onze grote steden — met name in de binnenstad — lijden en waarvan bestaan en bloei ten slotte afhangen. Een beknopt overzicht van de verkeersontwikkeling gedurende de laatste eeuw leert ons nl. het volgende.

De functies van het spoorwegverkeer.

Omstreeks het midden der vorige eeuw was het spoorwegnet in ons land voltooid. In de hierop volgende periode van commerciële en industriële expansie met de hiermede gepaard gaande concentratie van de bevolking in onze snel groeiende steden vervulde de spoorweg een primaire rol. Dank zij dit gereedliggende moderne verkeersapparaat kon nl. deze geweldige bevolkingsconcentratie in materiële zin plaatsvinden. Het leven en werken van grote bevolkingsmassa's in de stad werd hierdoor mogelijk gemaakt en verzekerd. De spoorweg vervulde dus in deze eerste fase van de ontwikkeling primair een centraliserende rol en wel voornamelijk t.a.v. het goederenvervoer.

Ook de betekenis van de binnenvaart moet met betrekking tot het goederenvervoer niet worden onderschat, hoewel naar zijn aard het watervervoer behalve een centraliserende, mede een decentraliserende, lintvormende invloed uitoefent. (Zaanstreek, Merwedekanaal ten Noord-Westen van Utrecht, Stadskanaal enz.)

Eerst naderhand oefenden de spoorwegen ook een beslissende invloed op de vestiging van personen, toen nl. omstreeks de eeuwwisseling de scheiding tussen wonen en werken opkwam. Massaal voltrok zich dit zo ingrijpende proces aanvankelijk uitsluitend binnen de bebouwde kom; het buiten wonen beperkte zich in dit beginstadium tot slechts weinigen. Dit laatste verwekte vanzelf een forensenverkeer, aanvankelijk alleen van welgestelden, die zich de dagelijkse reis per trein, bus of particuliere auto tussen landhuis en kantoor in de stad konden veroorloven.

Toen echter in de eerste helft der 20e eeuw de individuele vervoermiddelen opkwamen, zich stormender

hand populariteit verwierven (fiets, auto, bromfiets) en hiermede een rol van betekenis gingen spelen in dit nieuwe forensenverkeer, ontstonden ook de moeilijkheden voor het wegverkeer. Het bestaande wegennet was uiteraard op dit massale, nieuwe rijverkeer niet ingesteld. Alom trad ruimtegebrek voor dit moderne motorverkeer op, met name in de oude binnenstad met zijn doorgaans nauwe straten.

In deze tweede, huidige fase valt ook een enorme ontwikkeling van het forensenverkeer over de rail (trein) waar te nemen, in latere jaren mede dank zij de electrificatie. Ook het nieuw opgekomen openbare vervoermiddel over de weg (autobus) kreeg hierin een belangrijk aandeel.

In deze fase had dus de spoorweg t.a.v. het personenvervoer een tweeledige functie verkregen, nl.:

- A) een centraliserende m.b.t. het werken (de stad).
- B) een decentraliserende t.a.v. het wonen (forensenplaatsen).

De thans aanbreekende derde fase in deze algemene planologische ontwikkeling zal naast een verdere decentralisatie ook met betrekking tot het werken ten gunste van de omliggende satellietsteden (a) een voortgaande centralisatie van het werken ten gunste van de kernstad te zien geven (b). Eerstgenoemde ontwikkeling zal een afnemning van het forensenverkeer ten gevolge hebben. De tweede tendentie zal een uitgesproken toeneming van dit verkeer veroorzaken en een verschuiving hiervan ten gunste van het snellere railvervoer (trein) te zien geven. Dit laatste zal absoluut noodzakelijk zijn teneinde op den duur aan het verkeers- en parkeerdilemma in de binnenstad het hoofd te kunnen bieden. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze b-functie belangrijker blijken te zijn dan de a-functie, omdat de steeds verdergaande specialisatie en organisatie van ons maatschappelijk en economisch leven nog onherroepelijk wijst in de richting ener verdere uitgroei en versterking van de centrale werkfunctie van de kernstad.

De enorme toeneming van dit vervoer van en naar de kernstad en de circulatie daarbinnen zal slechts verzekerd zijn bij maximale toepassing van de spoorweg, die immers grootste vervoerscapaciteit en snelheid paart aan minste inbeslagneming van de verkeersruimte.

Het zal dus in de naaste toekomst wederom de rail blijken te zijn die het voortbestaan en de bloei onzer grote steden mogelijk zal maken, maar thans ook — en wel in de eerste plaats — uit een oogpunt van personenvervoer.

Stadsuitbreiding en spoorwegverkeer.

Wil het railvervoer evenwel dienstbaar blijven aan deze nog te verwachten, toenemende verplaatsing van personen en goederen, een verplaatsing die zonder toepassing van de rail niet op economische wijze denkbaar is, dan dient de stedebouwer bij de opstelling zijner plannen ook van meet af aan met de spoorweg rekening te houden. De stadsuitbreiding dient gunstig t.a.v. het bestaande station te worden ontworpen en met de stichting van even-

¹⁾Zie „E.S.B.” van 20 April jl.

tuele nieuwe haltes dient rekening te worden gehouden. Dit in het belang van een juiste planologische ontwikkeling van ons land, die vanzelfsprekend de mogelijkheden en de kansen benut, die het bestaande en gemoderniseerde spoorwegnet in toenemende mate biedt.

Universele en exclusieve toepassing van de motorisch aangedreven individuele vervoersmiddelen (auto, scooter, bromfiets) zou nl. een totale afbraak en wederopbouw (in hoogbouw) van op zijn minst de gehele city vereisen ter verkrijging van de benodigde bewegingsvrijheid op de begane grond (verkeers- en parkeerruimte). Hieraan valt in de meeste onzer historisch gegroeide grote steden om economische en esthetische redenen niet te denken, een enkele uitzondering (Rotterdam) daargelaten. Doch dan dient ook de spoorweg zo centraal mogelijk in het stadslichaam door te dringen, teneinde het vóór- en natransport in de stad zelve minimaal te doen zijn, zodat dit voornamelijk te voet of per fiets kan geschieden. Zoals wij reeds in ons vorige artikel aantoonde, neemt dit langzame verkeer immers 4½-maal zo weinig verkeersruimte in beslag als de gemiddelde automobilist.

Omdat de city voor het merendeel der forensen het reisdoel vormt en deze door zijn zwaartepuntligging t.o.v. het gehele stadslichaam ook het beste aanrakingspunt is voor het overige interlocale reizigersvervoer, dient zich hiermede een city-ligging van het stadsstation vanzelf aan als het gunstigste contactpunt tussen railvervoer en stad. Deze centrale ligging van het hoofdstation vormt tevens een gebiedende eis om de beide navolgende redenen:

1. bekorting van de totale reisduur door beperking van het vóór- en natransport in de stad;
2. ontlasting van de rijwegen in de city ¹⁾.

Het belang van dit eerste punt is vooral in ons land met zijn geringe gemiddelde reisafstand van slechts ca 41 km bijzonder groot. Nu vertonen de meeste stations in onze steden bij benadering een — uit de historische ontwikkeling volkomen verklaarbare — randligging t.o.v. de oude binnenstad. Toen nl. onze spoorwegen omstreeks het midden van de vorige eeuw tot stand kwamen, werden deze vanzelfsprekend zo dicht mogelijk langs de toenmalige steden gelegd, waardoor dus het station een randligging t.o.v. de stad verkreeg. Soms onmiddellijk daaraan rakend, zoals bijv. te Amsterdam en Deventer, doch meestal op geringe afstand daarvan verwijderd, zoals te Utrecht, Den Haag (H.S.), den Bosch en Zwolle. Een radicale doorsnijding van de stad bleef om begrijpelijke, economische redenen tot een enkel geval (viaduct te Rotterdam) beperkt.

In de hierop volgende periode van sterke groei en uitleg onzer steden werd allereerst de ruimte tussen stad en station langs de „Stationsweg” volgebouwd. Daarna greep de bebouwing ten slotte óók over de door spoorweg en emplacement gevormde barrière heen, na zich eerst in de van de spoorlijn afgekeerde richting te hebben uitgebreid. Het spoorwegstation verkreeg dus uiteindelijk een steeds centraler ligging t.o.v. het totale stadslichaam en bij benadering tevens een randligging t.o.v. de inmiddels tot city omgevormde oude binnenstad (de oorspronkelijke stad).

Deze uit algemeen verkeersplanologisch oogpunt zo gewenste ligging roept evenwel automatisch het probleem van de spoorwegovergang op, waaraan op den duur — bij verdere toeneming van het weg- en spoorwegverkeer — slechts op afdoende wijze is tegemoet te komen door ongelijkvloerse kruising tussen rail en weg, hetzij door:

1. onderdoorvoering van de weg (wegtunnel);
2. overheenvoering van de weg (wegviaduct);
3. omhoogbrenging van de spoorweg (spoorviaduct).

Het zal van de plaatselijke omstandigheden afhangen welke van de drie mogelijkheden of een gedeeltelijke combinatie hiervan tot de meest gewenste en in economisch opzicht verantwoorde oplossing voert. De in planologisch opzicht meest radicale en bevredigende, vierde mogelijkheid, nl. die van ingraving van de spoorweg, hetzij in open sleuf of tunnel, komt in onze lage Westelijke helft des lands, vanwege de grondwaterstand en dientengevolge extra hoge kosten, nauwelijks in aanmerking.

Uit het bovenstaande volgt tevens, dat door deze — in planologisch opzicht zo zeer gewenste — centrale ligging van het spoorwegstation, het daarvóór gelegen stationsplein tot één der belangrijkste en in ieder geval meest gedifferentieerde verkeerspleinen in de stad wordt. Hierop wikkelt zich nl. de overgang af van treinreizigers tot: 1) voetgangers, 2) fietsers, 3) automobilisten (taxi en particuliere auto), 4) autobusreizigers (locaal en interlocaal) 5) in de toekomst wellicht ook luchtreizigers (helicopter) ²⁾.

Behalve de voetgangers, waarvoor alleen geldt dat deze massale stroom zo snel en veilig mogelijk het stationsplein moet kunnen oversteken en verlaten, behoeven al deze verschillende vervoersmiddelen daarop voldoende voorrijdgelegenheid en opstelbaarheid. De fietsen in een gunstig gelegen rijwielstalling van voldoende capaciteit in het stationsgebouw zelf of onmiddellijk daarnevens. De particuliere auto's op een daartoe speciaal ingericht parkeerterrein op het stationsplein. De stadstrams en -autobussen langs daartoe speciaal dienende perrons (vluchtheuvels); de interlocale autobussen op een daartoe speciaal ingericht autobusstation met afzonderlijke perrons. Ten slotte zal waarschijnlijk reeds in de naaste toekomst ook de luchtreiziger, die per trein of auto is aangevoerd en per heliporter verder reist, en omgekeerd, een aparte helihaven behoeven, die evenwel in tegenstelling tot een normale vlieghaven van zeer bescheiden afmetingen kan zijn en mede hierdoor meer centraal kan zijn gelegen. Ook hiervoor vormt een ligging in de onmiddellijke nabijheid van (eventueel op) het spoorwegstation, door zijn centrale ligging t.o.v. de stad en verdere transportmogelijkheden, de aangewezen plaats.

Al deze verkeersvoorzieningen vereisen vanzelfsprekend de nodige ruimte op het stationsplein, welke in de bestaande toestand veelal ontbreekt of te krap is bemeten. In alle wederopbouwplannen en saneringsplannen voor dit gedeelte van de binnenstad dient hierom dan ook terdege rekening te worden gehouden met de mogelijkheid tot verruiming van het stationsplein, opdat dit centrale en meest gedifferentieerde verkeersplein zijn contactfunctie naar behoren kan vervullen.

Ook met betrekking tot het voor de stad bestemde goederenvervoer vormt het bij het stadsstation behorende emplacement het aangewezen aanrakingsvlak voor de overslag van per spoor aangevoerde of af te voeren goederen met de verder per vrachtauto in de stad te bezorgen of op te halen goederen. De hiertoe benodigde outillage bestaat, behalve uit de benodigde goederensporen, uit:

- a) een vrachtgoederenloods annex los- en laadweg;
- b) de hiermede samenhangende opslagterreinen voor de opslag van per spoor aangevoerde materialen.

¹⁾ Dit punt geldt in ons land alleen t.a.v. voetgangers: in vele miljoenensteden in het buitenland ook voor alle „métro"-reizigers.

²⁾ Helaas was het nog niet mogelijk voor deze verschillende categorieën percentages van het totaal aantal treinreizigers vast te stellen.

De goederenloods c.a. is volkomen op te vatten als pendant van het reizigersstation annex voorplein. Daarom is hiervoor een zo centraal mogelijke ligging eveneens ten zeerste gewenst met het oog op de minimale distributieafstanden van de goederen in de stad. Hetzelfde geldt vanzelfsprekend met betrekking tot de opslagterreinen voor de opslag van huisbrandkolen en andere vaste brandstoffen, bouwmaterialen enz.; alle betrekkelijk laagwaardige materialen, waarop de uitrijkosten een belangrijke invloed uitoefenen op de uiteindelijk door de cliënt (d.i. de stedeling) te betalen prijs. Vandaar dat een gecombineerde ligging van beide elementen a) en b) alleszins logisch en economisch verantwoord is.

Nu richt zich de critiek der stedenbouwers — ten dele terecht — met name tegen de opslag van steenkolen op de centraal gelegen N.S.-terreinen in de stad, vooral wanneer deze opslagterreinen aan woonwijken grenzen. Toegegeven moet worden dat deze opslag tot dusverre vaak een zeer onverzorgde aanblik opleverde, die echter in aesthetisch stedenbouwkundig opzicht eerst hinderlijk werd, toen ook deze zelfkant der spoorwegterreinen binnen de woonbebouwing kwam te liggen.

Ten aanzien van dit probleem kan het volgende worden opgemerkt:

1. de beste plaats voor de opslag van bovengenoemde, per spoor aangevoerde, materialen is en blijft op terreinen van het emplacement, waar deze krachtens hun aard thuisbehoren, langs de centraal gelegen los- en laadweg. De minimale uitrijafstanden zijn niet uitsluitend een economisch belang maar tevens een verkeersbelang;
2. de om aesthetische en welstandsredenen gerechtvaardigde critiek tegen de open opslag van speciaal steenkolen (stuiven) kan afdoende worden ondervangen door:
 - a) overdekte opslag in behoorlijk verzorgde loodsen;
 - b) afscherming der terreinen met een groensingel.

Voor zover hiervoor de ruimte aanwezig is, wordt hieraan van de zijde der Spoorwegen zelf alle aandacht besteed. Evenals van de zijde der stedenbouwers vanzelfsprekend aandacht wordt besteed aan een juiste ligging en groenomplanting der handels- en industrieterreinen in de stad. Deze zullen bij een min of meer centrale doorsnijding van het stadslichaam door de spoorweg ook bij voorkeur in een radiaal gelegen wig of strook daarlangs worden geprojecteerd, met het oog op de directe mogelijkheid van sporaansluiting d.m.v. een particuliere spoorverbinding. Vooral dit laatste is met het oog op de noodzaak van verdere industrialisatie in Nederland en tot export van onze industrieproducten een gebiedende eis, omdat velen onzer afnemers in het buitenland eveneens aan de rail zijn gelegen.

Aesthetische eisen.

Uit het vorenstaande volgt dus met grote duidelijkheid dat het railvervoer de onmisbare ruggegraat vormt van ons nationale vervoersapparaat, zowel t.a.v. het massale reizigersvervoer als voor het massale goederentransport. Bovendien moet men hierbij niet uit het oog verliezen dat het spoorwegnet er eenmaal is en in zijn huidige omvang — als ruimte gebruikend element beschouwd — nog over voldoende reserve beschikt. In planologisch verband gezien dient hierom aan het maximale gebruik van de spoorweg dan ook alle armslag te worden toegemeten, die deze — in ruimtelijk opzicht — bovendien zuinigste van alle vervoerswijzen toekomt.

In de stedelijke uitbreidingsplannen zijn alle spoorwegterreinen — als zodanig bestemd — dan ook opgenomen. Dit houdt vanzelfsprekend in, dat hierop alle werken verricht en bouwwerken opgericht moeten kunnen worden, die des spoorwegs zijn; zoals bijv.:

- a. stations met de bijbehorende perrons;
- b. alle beveiligingsinstallaties;
- c. emplacementen;
- d. goederenloodsen c.a. en ook
- e. opslagloodsen met de daarbij behorende terreinen voor de opslag van per spoor aangevoerde materialen.

Vanzelfsprekend moeten al deze bouwwerken aan redelijke aesthetische eisen voldoen, omdat alle bouwen in een beschaafd land als het onze nu eenmaal als een belangrijke cultuurdaad moet worden gezien. Ten gevolge van de steeds voortschrijdende electricatie van het spoorwegbedrijf zijn tal van hinderlijke nevenverschijnselen van dit bedrijf uit het „steenkolentijdperk” (rook, kolengruis en lawaai) sterk verminderd en zullen eerlang nagenoeg geheel tot het verleden behoren. Het bedrijf is veel „beschaafder” geworden, in de eerste plaats voor de treinreizigers zelf (zindelijker), maar ook voor de onmiddellijke omgeving.

De portalen met electricische bovengeleiding dienen nu eenmaal als noodzakelijk begeleidingsverschijnsel van de spoorweg — in zijn huidige ontwikkelingsfase — in het landschap te worden geaccepteerd, evenals de vele malen opvallender hoogspanningsleidingen. Hoe eenvoudiger en ijler van vorm deze grijze portalen op zichzelf zijn, des te onopvallender zullen zij in het landschap staan. Het rechthoekig portaal in beton- of staaluitvoering, vooral dat met licht gebogen bovenlijner blijkt in ons vlakke polderlandschap zeer bevreemdend aan te doen (zie het baanvak Dordrecht-Moerdijk).

In het algemeen vertoont de spoorwegkaart in al zijn strakheid een grote mate van congruentie met de kaart van het hoofdverkeersweganstelsel (Rijkswegen) van ons land. Het Rijkswegenplan en het Spoorwegplan vervullen in grote trekken dan ook dezelfde functie; nl. die van de kortste, dus rechtlijnige verbinding ³⁾ tussen de bevolkingscentra. Dit voert gemakkelijk tot een zekere parallelliteit in de tracering, die echter nog niet tot een nauw aaneengesloten ligging behoeft te leiden. Hoe onbevredigend een dergelijke aaneengesloten ligging van beide verkeersbanden aandoet, ook uit landschappelijk oogpunt, toont o.a. het wegvak Voorburg tot nabij Gouda aan en dat ter hoogte van Driebergen. De voorgrond van de zijdelings uitzijnde treinreiziger wordt éézijdig volkomen beheerst door het beeld van de autosnelweg met zijn kunstmatig aangebrachte beplanting. Het uitzicht van de automobilist wordt aan de spoorzijde volkomen bepaald door het strakke rythme der bovenbouwportalen. Voor beide soorten van reizigers levert dus de andere verkeersband een hoogst vervelend en eentonig aspect op, dat het visueel contact met het landschap aan die zijde in ernstige mate verbreekt. Bij de tracering van nieuwe autosnelwegen dient hiermede ons inziens meer dan tot dusverre is geschied, rekening te worden gehouden.

Van een parallelle ligging van spoor- en waterweg is slechts bij hoge uitzondering sprake, omdat het stelsel van waterwegen in Nederland — vooral in het Westen — veelal gebruik kon maken van reeds eerder aanwezige grote boezemwateren, waarvan het over het algemeen

³⁾ Alleen bij de moderne autosnelweg wordt van een al te grote rechtlijnigheid om aesthetische en veiligheidsredenen bewust afgezien.

grillige beloop door geheel andere factoren wordt bepaald. Waarechter weg en spoorlijn destijds ook vlak langs het kunstmatig gegraven rechte kanaal zijn geprojecteerd, treden onze bovengenoemde landschappelijke bezwaren in versterkte mate aan de dag, zoals bijv. t.a.v. het berucht lelijke weg-, baan- en kanaalvak Amsterdam-Haarlem. De aaneengesloten ligging van hoofdverkeersweg en kanaal over een lang en recht gedeelte is behalve vervelend ook uit veiligheidsoogpunt afkeurenswaardig (wegvak Meppel-Assen langs de Drentse hoofdvaart).

* *

Kort samengevat leiden bovenstaande beschouwingen derhalve tot de navolgende conclusies:

1. het railvervoer vervult bij de verdere verstedelijking

- en industrialisering van ons land een onmisbare rol;
2. het dagelijks verwerken van de steeds toenemende forensenstroom tussen de in steeds wijder omtrek gelegen woon-(satelliet)steden en de kernstad is alleen denkbaar bij railvervoer;
3. met het oog op de consequenties van dit forensenverkeer op het stadsverkeer, met name in de binnenstad, is een cityligging van het hoofdstation vereist;
4. in alle uitbreidings- en wederopbouwplannen dient naar een zo gunstig mogelijke verkeersligging van het hoofdstation en eventuele stadshaltes te worden gestreefd, terwijl voorts met de gerechtvaardigde eisen van de spoorweg van meet af aan rekening dient te worden gehouden.

Utrecht.

Dr Ir W. B. KLOOS.

Economische kroniek van Indonesië (1e kwartaal 1955)

Lastig, maar nuttig bezoek.

Het is nu ongeveer een half jaar geleden, dat Indonesië tot het International Monetary Fund toetrad. Als uitvloeisel daarvan is het Fund, vertegenwoordigd door een twee-mans Commissie, zojuist met Indonesië komen kennis maken. De Commissie had tot taak zich te oriënteren, zo mogelijk reeds aanbevelingen te doen en van haar bevindingen rapport uit te brengen aan het Fund. In overeenstemming met het gebruik heeft de Commissie noch de Indonesische delegatie iets gepubliceerd over de besprekingen. Maar men behoeft geen helderziende te zijn om te mogen aannemen, dat ook in dit geval twee deskundigen meer kunnen vragen, dan honderd anderen op korte termijn kunnen beantwoorden. Evenmin is er veel fantasie voor nodig om te kunnen vermoeden, welk aspect van de Indonesische economie de meeste aandacht gehad zal hebben van juist deze Commissie.

Het jaar 1954 gaf een toename in de geldcirculatie te zien van bijna Rp. 3,5 mrd of ruim 45 pCt¹⁾. De deficit-financiering van de Overheid is de directe oorzaak²⁾. Door een drastische beperking van het importprogramma en een gunstige ontwikkeling der wereldmarktprijzen van de voornaamste exportproducten van Indonesië kon de intering op de deviezenreserves beperkt blijven tot ca Rp. 300 mln³⁾. Waarschijnlijk zal in 1955 een vergroting van de deviezenreserves noodzakelijk blijken; althans zolang de Regering gebonden blijft aan de bestaande dekkingsvoorschriften. Elke stijging in de te dekken geldcirculatie brengt immers mede, dat het minimum van de monetaire reserve stijgt met een bedrag gelijk aan 20 pCt van de toename der te dekken circulatie.

Nadat de Minister van Financiën begin 1955 euphemistisch opmerkte dat „het tekort in 1955 en 1956 nog niet zodanig zou kunnen worden verminderd, dat het monetaire effect daarvan onmerkbaar zou zijn”, deelde de Regering onlangs aan het Parlement mede, dat de t.z.t. in te dienen begroting 1955 een tekort van Rp. 2,5 mrd zou laten zien. Als dit zou leiden tot een gelijke toename der te dekken geldhoeveelheid zou zulks betekenen, dat de minimum

omvang van het dekkingsfonds met 20 pCt van 2½ mrd, of Rp. 500 mln, zou moeten worden verhoogd. Een bedrag dat praktisch geheel geput moet worden uit de opbrengst van de export; Rp. 500 mln aan exportopbrengsten die dus niet gebruikt kunnen worden voor de deflatoir werkende import. Zo wordt het inflatoir effect van een gegeven begrotingstekort versterkt door de bestaande dekkingsvoorschriften! Geen wonder dat telkens weer stemmen opgaan tegen handhaving van het bestaande dekkingsvoorschrift. Anderzijds zouden wel eens zij gelijk kunnen hebben, die menen, dat verlaging van het dekkingspercentage de vonk is waardoor de groeiende spanningen tussen circulerende geldhoeveelheid, goedereprijsen en -hoeveelheden tot inflatoire explosie zouden kunnen komen.

Aan de hand van de weekstaten van de Bank Indonesia is onderstaand overzicht samengesteld van de mutaties in de besproken factoren gedurende het 1e kwartaal 1955 (bedragen in mln Rp's).

Stand op	Goud en- Conv. val. B.I.	Deviezenfonds Valutarek.	Totaal goud a) en dev. res.
29 Dec. 1954	D 1.055	D 1.415 C 1.719	D 751
31 Mrt 1955D 953	D 1.778 C 1.714	D 1.017
Mutaties	C 102	D 363 D 5	D 266

	Bankbilj.	R.crt saldi van anderen	Afgifte eigen kantoren	Totaal	Voorsch. a/d Reg.
29 Dec. '54	7.054	2.108	85	9.247	4.477
31 Mrt '55	7.428	2.184	88	9.700	5.047
Toename	374	76	3	453	570

	Te dekken saldi	Dekkings- verp. (20 pCt)	Dekkings- mate- riaal c)	Overdekking	
				Bedrag	pCt
29 Dec. '54	9.246 b)	1.850	2.079 b)	229	2,49
31 Mrt '55	9.700	1.940	2.310	370	3,81

a) Exclusief de buitenlandse saldi der deviezenbanken.

b) Volgens Bank Indonesia Bulletin, no 5, blz. 37.

c) Bestaande uit de posten „Munt en muntmateriaal” plus „Dev. fondsvolutarek.” excl. „Overige valuta”.

De in bovenstaand overzicht tot uiting komende ontwikkeling is gunstiger dan men had mogen verwachten. De toename in de voorschotten aan de Regering met Rp. 570 mln blijft beneden ¼ van het begrotingstekort van 2½ mrd. De zichtbare reserves aan goud en deviezen zijn

¹⁾ Bank Indonesia Bulletin, nr 5, blz. 8.

²⁾ Tijdens een toespraak te Makassar op 5 Januari jl. verklaarde de Minister van Financiën dat dit tekort Rp. 3,8 mrd had bedragen. Een half jaar daarvoor noemde hij nog het bij het begin van het jaar als doel gestelde tekort van Rp. 1,8 mrd.

³⁾ Althans voor zover zulks uit de gepubliceerde gegevens is af te leiden. Deze laten niet zien in hoeverre er ingeteerd is op de door de particuliere banken als werkkapitaal gebruikte deviezen.

met Rp. 266 mln toegenomen. Tegenover deze beide inflatoire factoren met een totale waarde van Rp. 836 mln staat een toename der te dekken geldhoeveelheid van niet meer dan Rp. 454 mln.

Wellicht is het relatief lage bedrag der regeringsvoorschotten gedeeltelijk te verklaren uit een toename van het saldo vooruitbetalingen door importeurs. In dit kwartaal zijn er inderdaad op ruimere schaal importvergunningen afgegeven ⁴⁾. Hoe groot de toename van het saldo der vooruitbetalingen is, is echter niet publiekelijk bekend. Mogelijk is de kasgeldbehoefte van de Overheid mede beperkt doordat een aantal ondernemingen er op gewerkt heeft zó vroeg mogelijk een voorlopige aanslag in de vennootschapsbelasting over de resultaten van 1954 te krijgen. Verleden jaar nl. zijn de snelle betalers ontkomen aan de voorjaar 1955 ingevoerde T.P.T.-heffing van $66\frac{2}{3}$ pCt over het voor transfer in aanmerking komende bedrag, dat op basis van de aanslag in de vennootschapsbelasting wordt vastgesteld. Dan rijst de vraag hoe het komt dat de toename van de zichtbare geldhoeveelheid ad Rp. 454 mln zo verrassend laag is in vergelijking met de toename der regeringsvoorschotten en het zichtbare saldo van de betalingsbalans, tezamen Rp. 836 mln bedragende.

Hierbij is te denken aan het effect van de zgn. A-, B- en C-credieten, waarmede ca Rp. 50 mln te verklaren zou zijn ⁵⁾. Ook zou Rp. 50 mln te verklaren zijn uit inschrijvingen met Rurni-saldi op de 2e tranche der 3 pCt lening van de Bank Industri Negara. Verder is te denken aan een stijging in de rekening-courantsaldi bij de particuliere banken. Hierover zijn nog geen cijfers gepubliceerd. Een toename in dit kwartaal van meer dan Rp. 200 mln lijkt niet waarschijnlijk. Zo blijft er een vrij groot onverklaard verschil.

Zodra de *stijging* van de periodiek af te geven deviezenbedragen ophoudt, houdt ook het deflatoire effect van de vooruitbetalingen op. In welke mate voor de rest van het jaar op buitenlandse credieten mag worden gerekend is een vraagteken. Indien dan ook geen maatregelen genomen worden met een sterk deflatoire werking, blijft de kans op een voortgaande en eventueel explosieve inflatie bestaan. In de handel schijnt men met dit gevaar meer en meer rekening te houden. Er is een duidelijke tendentie tot hamsteren van goed houdbare, courante artikelen (autobanden, spijkers, vijlen, gloeilampen, textielgoederen enz.). Symptomen van een zeer besmettelijke kwaal, die krachtige maatregelen eist om een gevaarlijke ontwikkeling te voorkomen. Maar welke middelen zijn hier bruikbaar? Zouden de deskundige I.M.F.-gasten hiertoe reeds goede suggesties hebben gedaan? Of zouden de problemen van Indonesië zo liggen, dat ook zij nog moeten zoeken naar de brug tussen „wenselijk” en „mogelijk”? In elk geval zal hun bezoek het I.M.F. en de International Bank for Reconstruction and Development voldoende stof verschaffen voor bezinning met betrekking tot de wijze waarop Indonesië kan worden geholpen. Voorts mag men hopen op een beter begrip met betrekking tot de bruikbaarheid voor Indonesië (en landen in soortgelijke omstandigheden) van economisch-politieke maatregelen op die punten waar geld en goederen de nationale grenzen passeren; ook al zijn dit maatregelen die men met het

oog op de ontwikkeling van het internationale goederen- en betalingsverkeer liever niet zag. En wellicht hebben hun vragen en opmerkingen tijdens de vele vergaderingen ook bij de vertegenwoordigers van Indonesië af en toe een frisse kijk op oude problemen gegeven.

Begrotingsperikelen.

In dit kwartaal is dan het reeds lang voorzienbare moment gekomen, waarop de regeringsvoorschotten van de Bank Indonesia zijn gekomen op het maximum dat de Bankwet toelaat, nl. 30 pCt van de inkomsten van de Staat in het begrotingsjaar. Naar aanleiding daarvan heeft de Regering begin Maart aan het Parlement verzocht goed te vinden, dat de limiet dier voorschotten wordt veranderd zodanig dat het bedrag der voorschotten mag oplopen tot Rp. 7,1 mrd per ultimo 1955 ofwel Rp. 2,5 mrd (het tekort volgens de ontwerp begroting 1955) boven de stand dier voorschotten ad Rp. 4,6 mrd per medio Februari. Daarbij wordt dan opgemerkt, dat dit bedrag van Rp. 7,1 mrd verminderd kan(?) worden met:

- 1e de werkelijke ontvangsten tegen eind 1955 afkomstig uit leningen op lange termijn;
- 2e hetgeen nog over is nadat van de werkelijke ontvangsten tegen eind 1955 uit „maatregelen ter opvoering van de ontvangsten of ter verkrijging van nieuwe bronnen van inkomsten” afgetrokken zijn „de uitgaven, die verband houden met de suppletoire begroting voor 1955”. Verder zegt de Regering, dat „...geen suppletoire begroting zal worden ingediend, indien de betrokken uitgaven niet kunnen worden gedekt met de suppletoire ontvangsten”.

Zo gezien wekt de Nota de indruk dat het begrotingstekort van Rp. 2,5 mrd als een maximum is te beschouwen. Of, en hoeveel het lager zal uitkomen hangt af van de ontvangsten uit „leningen op lange termijn” (de aangekondigde staatslening van Rp. 300 mln, eventueel ook buitenlandse leningen?) en van het bedrag waarmede de extra inkomsten de extra uitgaven (eventueel) zullen overtreffen.

De Nota geeft geen schatting van het bedrag dier extra inkomsten, noch van het bedrag der suppletoire begroting. De opmerking, dat „geen suppletoire begroting zal worden ingediend, indien de betrokken uitgaven niet kunnen worden gedekt met de suppletoire ontvangsten” wekt de indruk, dat er alleen dan iets van de Rp. 2,5 mrd zal afgaan als die extra inkomsten erg meevallen. Gezien de plannen tot verhoging der ambtelijke salarissen (reeds lang een dringende noodzaak) en de omvangrijke investeringsprojecten lijkt het niet erg waarschijnlijk dat er nog iets over zal schieten. Voor de ambtenaren is te hopen dat de extra ontvangsten meevallen. Het bedrijfsleven interesseert zich het meest voor de wijze, waarop die extra-ontvangsten zullen worden gecreëerd.

Hard tegen hard.

Wat dit laatste betreft is inmiddels reeds een tipje van de sluier opgelicht. In Januari is het bijzonder uitvoerrecht op rubber ad 10 pCt weer ingesteld. De inducementregeling voor bevolkingsrubber werd afgeschaft.

Interessanter zijn de nieuwe bronnen die dit kwartaal werden aangeboord.

Minister Roosseno, niet tevreden over de wijze waarop de handel medewerkte aan het distribueren van bevolkingstextiel tegen normale prijzen, heeft in overleg met de monetaire autoriteiten een tweetal maatregelen ge-

⁴⁾ In herinnering zij gebracht, dat een importeur na ontvangst van de „import-slip” 75 pCt resp. 100 pCt van de tegenwaarde der te importeren goederen plus de eventueel verschuldigde importheffing van $33\frac{1}{3}$, 100 of 200 pCt bij een deviezenbank moet storten om zijn deviezenvergunning te kunnen krijgen.

⁵⁾ Voor zover deze credieten een invloed hebben gehad *verschuiven* zij de betalingsbalansproblemen; wat het A-crediet betreft voor hoogstens 1 jaar. Zie voor toelichting op deze credieten, „Economische kroniek van Indonesië” in „E.-S.B.” van 21 Juli 1954 en 20 October 1954.

nomen, die reeds tot felle bezwaarschriften van de zijde van de handel hebben geleid.

De eerste is, dat de textielcentrale ⁶⁾ de reeds in haar handen zijnde en de nog door haar te importeren textielgoederen zal verkopen tegen een prijs die telkens juist even ligt onder de prijs-waartegen de handel op de zwarte markt inkoop. Hiermede beoogt de Regering te bereiken, dat de illegale wienste de anders niet-bonafide handelaren toevallen, in 's lands Kas terecht komen. Voorts hoopt zij dat door de gevolgde dumpingpolitiek hamsteraars bevreesd zullen worden en hun voorraden zullen spuien.

De tweede maatregel houdt in, dat aan alle, voor de betrokken textielgoederen, erkende importeurs de gelegenheid geboden wordt in te schrijven op bewijzen die het recht geven tot import van één kavel van 100.000 yards. Deze bewijzen heten: „Bukti Impor Tekstil” of afgekort „BIT's”. De inschrijving geschiedt in deze vorm, dat de importeur een bepaalde koers biedt per deviezenrupiah die hij nodig heeft om overigens tegen de normaal voor de import van de betrokken goederen geldende voorwaarden te kunnen importeren. De verkoopprijs van de op deze wijze geïmporteerde textielgoederen is niet gefixeerd; wel zijn de marges bij verkoop aan grossier, detaillist en consument procentueel gelimiteerd.

Met deze regeling hoopt de Regering ongeveer hetzelfde als met de eerste te bereiken; en wel dat de importeurs in onderlinge concurrentie zo hoog zullen bieden op de BIT's, dat ook hier de onder de huidige omstandigheden vrijwel onvermijdelijke „windfall profits” niet de handel maar de Staat ten goede komen.

Op de eerste tranche, die voor op deze wijze te verdelen deviezen enkele weken geleden beschikbaar werd gesteld, kwamen ruim 1.000 inschrijvingen binnen.

Het deflatoir effect van beide maatregelen is evident. Als bezwaar is o.a. genoemd, dat zij zouden leiden tot een stijging van de prijzen van de betrokken bevolkings-textielgoederen. Dit is juist voor die textielgoederen, die op hun weg naar de uiteindelijke gebruiker niet méér in prijs stegen dan met de wettelijk toegestane marges. Maar hoeveel procent van de geïmporteerde textielgoederen (of grondstoffen voor textiel) bereiken de uiteindelijke gebruiker tegen wettelijk geoorloofde prijzen? Uw kroniekschrijver dorst, met een textielabrikant sprekende, 20 pCt te noemen. De fabrikant achtte dit percentage toch nog te hoog. Een detaillist, die zijn textiel niet boven de maximaal toelaatbare prijzen verkocht, vertelde Uw kroniekschrijver, dat een groot deel van het publiek alleen maar in de queue stond om de gekochte textiel onmiddellijk na het verlaten van de winkel weer van de hand te doen. Hoewel er tussen de hoogst toegestane prijzen en „de” vrije marktprijs nog vele „tussenprijzen” liggen, kan onder de huidige omstandigheden een dergelijke politiek, die bovendien tot een losweken van hamstervoorraden kan leiden, ook voor de desweken in het algemeen acceptabel zijn. Volgens Minister Roosseno „schommelden de prijzen in Februari nog tussen 300 en 340 pCt van de landed costs. Naar raming zou de prijsdaling ca 20 pCt per week bedragen”.

Een ander bezwaar tegen de BIT-regeling is dat zij de levenskansen voor de nog beginnende kleine importeurs bemoeilijkt. Dit valt niet te ontkennen. Maar het bezwaar van Minister Roosseno tegen de door zijn voorganger gevolgde politiek is juist, dat die levenskansen gaf aan importeurs die qua vakkennis en kapitaalcracht zo ver onder de maat bleven, dat zij onder normale omstandig-

heden geen schijn van kans zouden hebben. Volgens de Minister waren er van de 600 importeurs die tot nu toe waren gescreend niet meer dan 10 pCt acceptabel gebleken. De overigen voldeden om de een of andere reden niet aan de minimum eisen waaraan een importeur geacht wordt te voldoen. Een operatie waarvoor vandaag den dag een flinke dosis politieke moed onontbeerlijk is.

Dat het de huidige Minister van Economische Zaken niet aan deze moed ontbreekt heeft hij ook bij verschillende andere gelegenheden getoond. Wij willen hier niet ingaan op de gevallen waarin hij dingen zei of deed, die men nu niet direct van een Minister zou verwachten. Zij waren meer van symbolische dan van feitelijke betekenis. Veel belangrijker is het dat hij het heeft aangedurfd tegen de wens van machtige belangen bij bevolkingsrubber de uitvoer van slabs te verbieden. „Slabs” zijn blokken geocoaguleerde latex. Zij bevatten nog een wisselend gehalte aan water dat soms wel 40 pCt bedraagt van het totaal gewicht van de slabs. Zonder nauwkeurig onderzoek is het zelfs voor vaklieden niet gemakkelijk op een paar procent nauwkeurig het watergehalte te schatten. Van dit feit is in ruime mate gebruik gemaakt bij de uitvoer van slabs (vnl. naar Singapore). Door een lager drooggewicht aan te geven dan men werkelijk uitvoerde is er op grote schaal gesmokkeld; miljoenen rupiah's zijn op deze wijze aan de contrôle van het deviezeninstituut onttrokken. Door het uitvoerverbod kunnen twee vliegtuigen in een klap worden geslagen. Het dwingt er toe de latex te verwerken tot een meerwaardig product (blankets of sheets) terwijl bovendien contrôle op de uitgevoerde kwaliteit bij deze producten gemakkelijker is.

Strijd op meer en breder fronten?

Indien de ervaringen met het BIT-systeem beantwoorden aan de verwachtingen is er een goede kans dat men het ook buiten de textielsector gaat toepassen ⁷⁾.

In principe is ook de door de Textielstichting toegepaste methode van centrale inkoop tegen officiële prijzen en verkoop tegen prijzen, afgestemd op het prijsniveau van de vrije markt, voor uitbreiding vatbaar. De opzet van de hiervoor nodige organisaties geeft echter vrij grote moeilijkheden. Zo zijn er meer vormen denkbaar, en wellicht in overweging, die er toe kunnen leiden dat de marges tussen hoogst toelaatbare en feitelijke prijzen niet aan de particuliere handel toevallen maar in 's lands Kas vloeien. Verder is verhoging van de invoerheffingen en heffingen op transfers in de kapitaal- en dienstensfeer een mogelijkheid die voortdurend onder het oog wordt gezien ⁸⁾.

Wat werkelijkheid zal worden en wat mogelijkheid blijft is nu nog niet te zeggen. Zo is het ook nog ondoenlijk te voorspellen wat het deflatoir effect zal zijn van hetgeen nu reeds op dit gebied gedaan is en van wat eventueel straks komt. Maar indien er mede bereikt kan worden, dat de deficitfinanciering er zodanig door wordt beperkt, dat een vlucht in goederen wordt voorkomen of zelfs een

⁷⁾ Dan zou er een systeem ontstaan dat grote gelijkenis vertoont met hetgeen Uw kroniekschrijver aan de vooravond van de invoering van het „certificatensysteem” (Februari 1949) voorstelde. Zie schr.: „Het certificatensysteem in Indonesië”, Vorkink, Bandung's-Gravenhage 1951, blz. 27 e.v. en noot 33 blz. 43. De totale omstandigheden zijn thans echter volkomen gewijzigd. In verschillende opzichten ongunstiger (het ingewikkelde complex van andere regelingen op dit gebied; het veelvuldiger voorkomen van onregelmatige handelingen door particulieren en ambtenaren e.d.) en — althans in één opzicht — gunstiger, nl. de mening van het I.M.F. over een dergelijk systeem onder de gegeven omstandigheden.

⁸⁾ Zo is dezer dagen nog een regeling in het leven geroepen, volgens welke essentiële technische goederen kunnen worden ingevoerd met de importeur boven de normale betalingen nog 25 pCt van de getaxeerde c & f waarde stort voor hij zijn definitieve invoervergunning krijgt. De term „D-crediet” welke de circulaire (DIVI C 325) hierbij gebruikt is wat verwarrend, daar er in tegenstelling tot de A-, B- en C-credieten geen buitenlandse credietverlening aan deze importen ten grondslag ligt. Voorts is sinds kort bij de invoer van hier genoteerde effecten een TPT-heffing van 66 2/3 pCt der laatstgenoteerde beurswaarde verschuldigd.

⁶⁾ Zie „Economische kroniek van Indonesië” in „E.-S.B.” van 26 Januari 1955.

liquidatie van gehamsterde voorraden optreedt, dan verliezen allerlei mogelijke bezwaren, die men vooraf of achteraf tegen de imperfecties dier regelingen zou kunnen maken, veel van hun betekenis.

Het complement van deze strijd tegen het geld is de strijd voor de goederen. Dank zij het hogere niveau van de buitenlandse prijzen voor een aantal exportproducten (die overigens dit kwartaal t.a.v. verschillende goederen weer wat inzaken) en de resultaten van de maatregelen ter beperking van onregelmatigheden bij de export hebben de deviezeninkomsten zich zodanig ontwikkeld, dat het totale importprogramma ruimer is dan vorig jaar ⁹⁾.

De besteding is sterk verschoven ten gunste van de binnenlandse industrie; ten koste van de import van eindproducten en halffabrikaten. De periode waarvoor deviezen kunnen worden aangevraagd is weer verlengd tot vier maanden, zodat er binnenkort goede kans bestaat dat het „van de hand in de tand leven” voorbij zal zijn. Wel dient er rekening mede gehouden te worden, dat alvorens er weer een regelmatige productie mogelijk zal zijn, eerst weer voldoende voorraden in de bedrijven moeten worden aangelegd. Evenals destijds het uitblijven van deviezen dank zij de voorraden slechts met vertraging in de productie tot uiting is gekomen, zal verruiming van de deviezenverstrekking nu, eerst na enige tijd uit grotere afleveringen blijken. Voorts beginnen thans duidelijk de gevolgen merkbaar te worden van de geleidelijke uitschakeling van de ervaren „technische importeurs”, waardoor de industrie, het transportwezen en de ondernemingslandbouw nogal eens te kampen hebben met de moeilijkheid dat bepaalde materialen en onderdelen niet uit voorraad leverbaar zijn. Mislukt het ook deze op de vrije markt te vinden, dan moet de lange weg van importen deviezenvergunning worden afgelegd. Zo zijn er vele andere voorbeelden te noemen van hindernissen, die het bedrijfsleven moet overwinnen om de productie op gang te houden of op te voeren. De Minister van Economische Zaken heeft zojuist een commissie benoemd, die tot taak heeft na te gaan welke dezer hindernissen gemakkelijk zijn op te ruimen. De commissie werkt reeds en op positieve resultaten mag worden gerekend.

Hoewel het bedrijfsleven zich zorg maakt over de „geld kostende maatregelen”, die reeds genomen zijn en meer nog over die, welke kunnen komen, is er bij ondernemers die hun belang op langere termijn zien toch eerder reden in te stemmen met een politiek, die op krachtige wijze de strijd aanbindt tegen inflatoire tendenties en ontoelaatbare handelspraktijken, en verhoging van de productie met het bestaande apparaat op realistische wijze nastreeft.

⁹⁾ Wel is te betwijfelen, of daarbij voldoende rekening is gehouden met de te verwachten stijging van de geldcirculatie en de daaruit voortvloeiende toename van de dekkingsverplichtingen.

Djakarta.

Prof. Dr A. KRAAL.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

Onverwacht hervatte de Agent van het Ministerie van Financiën op 18 April de afgifte van schatkistpapier, en wel van jaarspromessen tegen een disconto van 1 pCt en van 2 en 5 jaarsbiljetten tegen een rente van 1½, resp. 17/8 pCt per jaar, terwijl De Nederlandsche Bank met ingang van dezelfde datum de verkoop van papier staakte. Deze nieuwe stap in het kader van de actieve geldmarktpolitiek der monetaire autoriteiten vormt kennelijk een onderdeel van, wat de officiële geldmarkttarieven betreft, opgaande tak van deze politiek. Van Mei 1952 tot April 1954 werden bij elke wijziging één of meer termijnen in

rente/discontovoet verlaagd. Daarna werd een half jaar de status quo gehandhaafd: de Agentsinschrijving van 8 Juli 1954 en de afgifte over de toonbank door De Nederlandsche Bank van 20 Juli—10 November 1954 geschieden tegen ongewijzigde tarieven. De eerste na-oorlogse verhoging vond op laatstgenoemde datum plaats, toen de Centrale Bank haar afgiftedisconto voor 3 en 12 maandspromessen met 1/8 pCt verhoogde. Bij de thans door de Agent hervatte verkoop is deze stijgende lijn ook tot het 2 jaarspapier doorgetrokken en voor het jaarspapier verder versterkt. De volgende tabel illustreert deze rentewijzigingen alsmede de afwisseling tussen Ministerie en Centrale Bank als verkoopster van papier gedurende het laatste jaar.

Afgifte over toonbank door: a)	Tijdvak	Disconto, resp. rentevoet verkocht schatkistpapier in pCt bij een looptijd van:			
		3 m.	12 m.	2 jr.	5 jr.
Agent b)	16 Nov. '53— 18 Jan. '54		5/8	1 3/8 (3 jr)	2
Agent	15 April '54 (één dag)		5/8	1 1/16	1 7/8
De Ned. Bank	20 April— 3 Juli '54	3/8	5/8		
Agent (inschrijving) ...	8 Juli '54		5/8	1 1/16	1 7/8
De Ned. Bank	19 Juli— 10 Nov. '54	3/8	5/8		
De Ned. Bank	10 Nov. — 22 Dec. '54	1/2	3/4		
De Ned. Bank	22 Febr. '54— 18 Apr. '55	1/2	3/4		
Agent	Van 18 April '55 af		1	1 1/4	1 7/8

a) behalve 8 Juli '54.

b) alleen bij inlevering van evenveel vervallend papier.

Ook een andere lijn is door de jongste wijziging duidelijker geworden. Werd van Mei 1952—November 1953 het tarief van het langlopende papier t.o.v. het korte steeds verhoogd, sinds 15 April 1954 wordt de omgekeerde politiek gevolgd. Stelt men het disconto op jaarspromessen op 100, dan was de rente op 5 jaarsbiljetten geleidelijk verhoogd van 129 begin 1946 tot 320 einde 1953; 15 April 1954 kwam dit cijfer op 300 en thans op 187½. Enige jaren geleden werden de geldgevers door relatief hoge rentevergoedingen voor de lange termijnen aangemoedigd daarin te beleggen toen hun wens daartoe gering was, thans, nu de meeste geldgevers vrees koesteren met grote onbelegde bedragen te blijven zitten, en daarom lange termijnen prefereren, wordt deze belegging relatief onvoordeliger gemaakt.

De voorkeur voor het langer lopend papier kwam bij de hervatting van de afgifte tot uiting in de overwegende mate waarin biljetten werden afgenomen; alleen reeds op de eerste afgifte dag, 18 April nl. voor f 111 mln, tegen slechts f 4 mln promessen. Wellicht kwam hierin inmiddels ook de vrees naar voren, dat de afgifte (evenals 15 April 1954) slechts één dag zou duren. Deze werd niet bewaarheid: de afgifte bleef de gehele verslagweek openstaan.

De banken gingen met hun aankopen zó ver, dat er call werd opgezegd; de callgeldnotering werd in verband hiermede met ingang van 22 April tot ¾ pCt verhoogd. Ook liepen de saldi van banken bij De Nederlandsche Bank terug tot beneden het voor de periode 22 April—21 Mei vereiste minimum-bedrag; de banken anticiperden hierbij op het verruimend effect van de komende kwartaalsbetaling van het Rijk aan de Gemeenten.

Het voor de na-oorlogse Nederlandse geldmarkt gebruikelijke verschijnsel, dat de open-markttarieven de officiële tarieven volgen, was ook ditmaal waar te nemen in de vorm van een stijging van de marktdisconto's.

De kapitaalmarkt.

Het onveranderde dividend van de Koninklijke over 1954 ad 16 pCt bracht de afgelopen week enige teleurstelling en koersreactie voor dit fonds tweeweg. De attractie

van dit aandeel zit momenteel zeker niet in het huidige rendement ad 2,7 pCt, doch veeleer in toekomstige dividendverhogingen, claims en/of bonussen. Op één of meer dezer voordelen is de koers reeds flink vooruitgelopen.

De drie grote concerns, Koninklijke, Unilever en Philips, blijken over 1954 een gelijksoortige dividendpolitiek te hebben gevoerd. Het dividend van elk hunner ad resp. 16, 14 en 14 pCt, was in procenten hetzelfde als over 1953, doch in geld méér ten gevolge van de bonus, die elk uitkeerde (nl. resp. 20, 25 en $33\frac{1}{3}$ pCt).

Op de obligatiemarkt reageerden staatsfondsen slechts voorbijgaand en zwak op de verhoging van de schatkistpapierrente. De situatie op de Nederlandse markt voor niet risicodragend kapitaal wordt geïllustreerd door het afsluiten van onderhandse gemeenteleningen met een maximum-looptijd van 40 jaar met een rente van $3\frac{1}{4}$ en $3,3$ pCt en door een $3\frac{3}{4}$ pCt 25-jarige obligatielening, welke wordt geëmitteerd door Houthandel Alberts. Daartegenover emitteert de Belgische Staat in België een 4 pCt B.frs. lening met maximale looptijd van 20 jaar tegen een koers van $95\frac{1}{2}$ pCt.

Aand. Indexcijfers	15 April 1955	22 April 1955
Algemeen	242,7	246,3
Industrie	345,1	352,8
Petroleum	331,3	325,9
Scheepvaart	231,3	230,8
Banken	190,9	195,9
Indon. aand.	78,6	78,3
Aandelen		
Kon. Petroleum	602 $\frac{3}{4}$	593
Unilever	396	401 $\frac{1}{4}$
Philips	361 $\frac{3}{4}$	404
A.K.U.	298 $\frac{3}{4}$	301 $\frac{1}{2}$
Kon. N. Hoogovens	286	292
Van Gelder Zn	280	280
H.A.L.	185	180 $\frac{1}{4}$
Amsterd. Rubber	126	121 $\frac{3}{4}$
H.V.A.	159	159
Staatsfondsen		
2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	77 $\frac{1}{2}$	79
3-3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	100 $\frac{3}{4}$	101 $\frac{1}{16}$
3 pCt Grootboek 1946	100 $\frac{1}{16}$	99 $\frac{7}{8}$
3 pCt Dollarlening	98 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{16}$
Diverse obligaties		
3 $\frac{1}{4}$ pCt Gem. R'dam 1937 VI ...	102 $\frac{3}{4}$	102 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{4}$ pCt Bkv. Ned. Gem. 1954 II/III	101 $\frac{3}{16}$	101 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{4}$ pCt Philips 1948	103	103 $\frac{3}{8}$
3 $\frac{1}{4}$ pCt Westl. Hyp. Bank	101	100 $\frac{7}{8}$

J. C. BREZET.

RECENTE ECONOMISCHE PUBLICATIES

- W. Batorygow and M. N. Ussokin: Der kurzfristige Kredit und die Organisation der Geldzirkulation in der U.d.S.S.R.* Berlin 1955, 212 blz., f 8,—.
- W. J. Baumol and L. V. Chandler: Economic process and policies.* Hamilton 1955, 690 blz., f 26,55.
- H. G. Canoyer and R. S. Vaile: Economics of income and consumption.* New York 1954, 351 blz., f 19,35.
- Centraal Economisch Plan 1955.* Centraal Planbureau, 's Gravenhage 1955, 127 blz., f 3,20.
- L. H. Clark: Consumer behaviour; the dynamics of consumer reaction.* New York University Press 1954, 128 blz., f 17,20.
- Gerhard Colm: Essays in public finance and fiscal policy.* Oxford 1954, 392 blz., f 20,45.
- R. L. Heilbroner: De filosofen van het dagelijks brood.* De levens, tijden en ideeën van de grote economische denkers. Amsterdam 1955, 382 blz., f 9,50.
- Prof. Dr S. Helander: Das Autarkieproblem in der Weltwirtschaft.* München 1954, 684 blz., f 48,40.
- A. D. H. Kaplan: Big enterprise in a competitive system.* 1954, 281 blz., f 17,20.
- Prof. Mr J. G. Koopmans: De budgetvergelijking als verbindingsschakel tussen micro- en macro-economie.* Haarlem 1955, 40 blz., f 1,75.
- Prof. Mr J. G. Koopmans, Dr M. W. Holtrop, Prof. Dr H. J. Witteveen en Prof. Dr J. Tinbergen: Monetaire uiteenzettingen.* Overdruk van een reeks artikelen uit „Economisch-Statistische Berichten”. Rotterdam 1955, 153 blz., f 5,—.
- Prof. S. Korteweg en Prof. Dr F. A. G. Keesing: Het moderne geldwezen.* Vijfde herziene druk. Amsterdam 1955, 494 blz., f 17,50.
- E. Peacock: International economic papers.* Vol. 4. Londen 1954, 230 blz., f 9,60.
- K. W. Rothschild: The theory of wages.* Oxford 1955, 178 blz., f 11,40.
- Dr Ir F. de Soet: Aanvullende werkgelegenheid.* Aspecten der economische politiek, deel II. Leiden 1955, 175 blz., f 10,50.
- Ingvar Svernilson: Growth and stagnation in the European economy.* Genève 1954, 342 blz., f 17,10.
- B. Tew: International monetary co-operation 1945-1954.* Londen 1954, 192 blz., f 5,70.
- Barbara Wootton: The social foundations of wage policy.* Londen 1955, 200 blz., f 9,60.
- G. Leslie Adams: Export documentation simplified.* Lockwood 1955, 49 blz., f 4,05.
- Helew Baker and Robert R. France: Centralization and decentralization in industrial relations.* Princeton 1955, 218 blz., f 17,20.
- G. W. Beunder en F. Kuipers: Goodwill.* Nijmegen 1955, 51 blz., f 3,75.
- Peter Ferdinand Drucker: The practice of management.* New York 1954, 413 blz., f 21,50.
- M. L. Fair: Port administration in the U.S.* Cambridge 1955, 233 blz., f 25,10.
- C. Fischer: Leitfaden für den Einkauf.* Aufgaben, Organisation und Ziele der Einkaufsabteilung in Handel und Industrie. 1955, 144 blz., f 10,—.
- Wyman Fiske and J. A. Becket: Industrial accountants handbook.* New York 1954, 1.081 blz., f 52,25.
- Edouard Folliet: Le bilan dans les sociétés anonymes.* 1954, 632 blz., f 26,75.
- Karl Käfer: Standardkostenrechnung.* Plan- und Masskosten im Rechnungswesen des Betriebes. Zürich 1955. 350 blz., f 24,—.
- Dr H. C. Kuiler: Enige aspecten van Europees verkeer.* Rotterdam 1955, 20 blz., f 1,50.
- Leidraad omzetbelasting 1954.* 's Gravenhage 1954, 146 blz., f 3,60.
- Hans Linhardt: Grundlagen der Betriebsorganisation.* Essen 1954, 189 blz., f 7,40.
- N. Macrac: The London capital market.* Londen 1955, 282 blz., f 15,—.
- Ph. R. Marvin: Administrative management.* 2nd ed. Dayton 1954, 132 blz., f 21,—.
- R. K. Mawtz: Fundamentals of auditing.* New York 1954, 453 blz., f 25,10.
- J. F. McCloskey and F. N. Trefethen: Operations research for management.* Baltimore 1954, 433 blz., f 31,35.
- Vernon Arthur Mund: Government and business.* 2nd ed. New York 1955, 751 blz., f 25,10.
- J. L. Tis and R. H. Leukart: Job evaluation, a basis for sound wage administration.* 2nd ed. New York 1955, 532 blz., f 27,10.
- A. M. de Neuman: Industrial developments in Indonesia.* Londen 1955, 40 blz., f 3,05.

KWANTITEIT of KWALITEIT

?

Wanneer het U vooral om de kwantiteit van de reacties op door Uw onderneming geplaatste personeelannonces gaat, dan menen wij er goed aan te doen U tevoren te moeten afraden deze annonces in „E.-S.B.” te plaatsen. Honderden reacties voorspellen wij U beslist niet.

Wilt U echter een indruk hebben van de kwaliteit van de binnenkomende reacties, dan zal het U interesseren dat talrijke grote ondernemingen regelmatig „E.-S.B.” inschakelen als medium voor het oproepen van functionarissen op hoog niveau. De ervaring leert deze bedrijven namelijk dat een oproep, in „E.-S.B.” geplaatst, een prima selectie van het aantal reacties betekent, hetgeen een niet onbelangrijke aanwijzing is voor wat betreft het „aanbod”.

Zoekt U het in de kwaliteit van de reacties op Uw personeelannonces, dan geven wij U ernstig in overweging om „E.-S.B.” als medium in te schakelen.

Advertentie-afdeling
Postbus 42 — Schiedam



N.V. ROTTERDAMSCHЕ VERZEKERING-SOCIETEITEN (R.V.S.) gevestigd te Rotterdam.

UITGIFTE

van
nominaal f 1.500.000,- certificaten van aandelen D, in
stukken groot nom. f 1000,- en f 100,- aan toonder,
ten volle delende in de resultaten van het boekjaar
1955 en volgende boekjaren.

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op bovengenoemde certificaten, uitsluitend voor houders van aandelen A, B en C, openstellen op

WOENSDAG 4 MEI 1955,

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur, bij haar
kantoren te AMSTERDAM, ROTTERDAM en 's-GRAVENHAGE,

TOT DE KOERS VAN 100 pCt. (geheel vol te storten),

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 22 April 1955.

Prospectussen, inschrijvingsbiljetten en administratievoorwaarden zijn verkrijgbaar bij de kantoren van inschrijving.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V. AMSTERDAMSCHЕ BANK N.V.

Amsterdam, 22 April 1955.

Ten behoeve van haar export-afdeling zoekt een vooraanstaand, gespecialiseerd bedrijf met een sterk internationaal georiënteerd afzetgebied een

econoom

die enerzijds in staat is tot het maken van markt-analyses en tot het verrichten van markt-research, doch die anderzijds over zodanige commerciële gaven beschikt, dat hij ook ter plaatse door het voeren van besprekingen met officiële instanties en zakenrelaties de verkoop der artikelen weet te bevorderen. Deze veelzijdige, zelfstandige en afwisselende werkkring, waarvoor wetenschappelijke zin, gevoel voor markt-situaties en commerciële feeling noodzakelijk zijn, alsmede uit de aard der zaak een goede beheersing der moderne talen, is als een goed gehonoreerde levenspositie bedoeld.

Wij zijn gemachtigd kandidaten, die hiervoor in aanmerking komen, in een vertrouwelijk onderhoud nadere gegevens te verschaffen.

Candidaten, die hiervoor in aanmerking komen, zullen worden uitgenodigd deel te nemen aan één psychologisch onderzoek. De resultaten hiervan zullen met de desbetreffende worden besproken.

Eigenhandig geschreven brieven met pasfoto en uitvoerige inlichtingen omtrent opleiding, ervaring, levensloop en reden van sollicitatie onder no 462 te richten aan het



Amsterdams Psychotechnisch Laboratorium,
Adviseurs voor bedrijfspsychologie en
beroepskeuze, o.l.v. Dr Ph. M. v. d. Heijden,
Verdijkstraat 6, Amsterdam.

vacatures



Koninklijke Fabrik van Cacao en Chocolade
C. J. VAN HOUTEN & ZOON N.V.
te Weesp

vraagt

STAFFUNCTIONARIS

die na inwerking, leiding geeft aan en coördinerend zal moeten optreden bij de bedrijfs-economische en -organisatorische werkzaamheden.

Eisen: Leeftijd omstreeks 35 jaar; Academische- of gelijkwaardige opleiding; Grote bedrijfservaring.

Een volledige taakomschrijving is op aanvraag te verkrijgen bij de Personeelafdeling.



De

NATIONALE

LEVENSVZERKERING-BANK N.V.
Schiekade 130 - Rotterdam

roept sollicitanten op voor de
betrekking van

CHEF van de afdeling belegging

Sollicitanten dienen te beschikken over een goede algemene ontwikkeling, ruime ervaring in het bank- en effectenbedrijf en grote belangstelling voor economische en financiële vraagstukken. Leeftijd omstreeks 35 jaar.

Brieven met uitvoerige levensbeschrijving te richten aan de Directie.

ENERGIEK ALLROUND ZAKENMAN

midd. 50, beschaafd en soepel optreden, representatief, v.z.g.h., voll. beheersing Frans, Duits, Engels, kennis van Spaans en Zweeds,

grote ervaring import- en transitohandel overz. producten en export

wenst van positie te veranderen. Buitenland geen bezwaar. Is ook genegen als vertrouwd leider in familiezaak e.d., waarin opvolger nog te jong is voor algehele verantw., op te treden.

Br. No. ESB 17-1, Bur. v. d. Bl. Postbus 42, Schiedam

N.V. MOTORENFABRIEK THOMASSEN DE STEEG

middelgroot bedrijf aan de zuidrand van de Veluwe, gespecialiseerd op de aardolie-industrie, fabrikant van gas- en dieselmotoren tot 2000 pk, voornamelijk ten behoeve van de export,

zoekt een ervaren

TECHNISCH CORRESPONDENT

Verlangd wordt: Middelbare opleiding. Grondige kennis van de Engelse taal. Vaardigheid in de Franse en Duitse taal.
Uitvoerige sollicitaties, voorzien van een pasfoto, aan de Chef Personeelszaken.

LEVENS MIDDELENBEDIJF,

transito- en exporthandel in het westen van het land, met daarbij aangesloten enige conservenfabrieken, zoekt een

hoofd van de administratie

die als intern accountant de administratieve organisatie, de coördinatie en de controle van de eigen boekhouding en die van de aangesloten bedrijven onder zijn beheer krijgt.

Voor deze veelzijdige, belangrijke functie wordt een accountant gezocht (lid V.A.G.A. of N.I.v.A.) die een ruime ervaring heeft; leeftijd ca 35 jaar.

Wij zijn gemachtigd in een vertrouwelijk onderhoud aan serieuze kandidaten nadere inlichtingen te verstrekken (telefoon 51006, toestel 3).

Eigenhandig geschreven brieven met inlichtingen over opleiding en vervulde functies, worden gaarne ingewacht onder No 58 bij

Psychologisch Adviesbureau
L. Deen en Dr J.G.H. Bokslag
Nwe Binnenweg 474, R'dam

Abonneert U op

De Economist

Maandblad onder redactie van:

Prof. P. Hennipman,
A. M. de Jong,
Prof. P. B. Kreukniet,
Prof. H. W. Lambèrs,
Prof. J. Tinbergen,
Prof. G. M. Verrijn Stuart,
Prof. F. de Vries,
Prof. J. Zijlstra.

Abonnementsprijs f 22.50;
fr. p. post f 23.60; voor studenten f 19.—; fr. per post f 20.10.

Abonnementen worden aangenomen door de boekhandel en door uitgevers

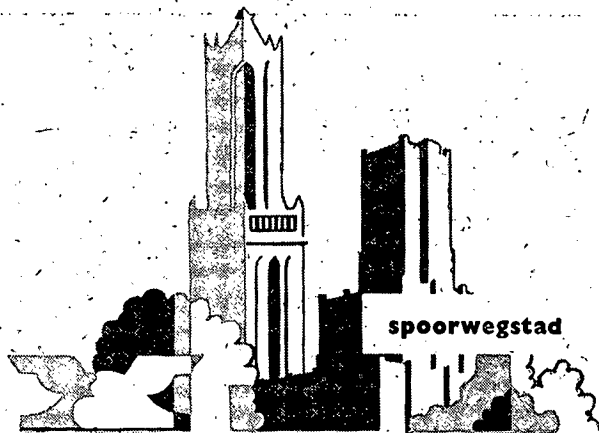
**De Erven
F. Bohn te Haarlem**

A FOREMOST NAME IN FINE WOOLLEN



ANDRÉ VAN SPAENDONCK & ZONEN N.V.

TILBURG · HOLLAND



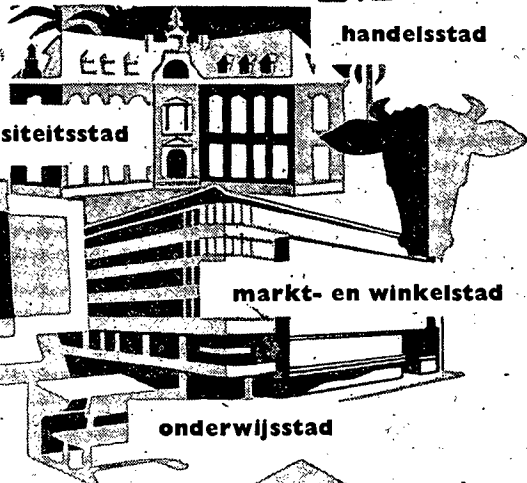
VESTIG UW INDUSTRIE IN

UTRECHT

Van oudsher het belangrijke centrum in het hart van 't land.

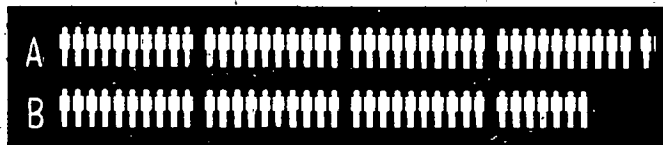


congres- en tentoonstellingsstad



onderwijsstad

Utrecht, de 4e stad van Nederland, neemt in het bijzonder ook als industriestad een vooraanstaande plaats in in het Nederlandse economische bestel. Onderstaande grafiek geeft de percentages van de industriële beroepsbevolking respectievelijk voor Utrecht (A) en Nederland (B) en stelt duidelijk de dominerende positie in het licht van de industrie in Utrecht.



A = 41,2%; B = 36,9%

UTRECHT

industriestad bij uitstek!



De aandacht van de Utrechtse gemeentelijke overheid is voortdurend gericht op een actieve industrialisatie-politiek, welke onder meer geleid heeft tot het ontwerpen van het industrie-terrein Lage Weide, dat binnenkort gereed komt. In dit project zijn dwars op het Amsterdam-Rijnkanaal gelegen insteekhavens ontworpen, alsmede een raccordement met de spoorlijn Utrecht-Amsterdam, terwijl uitstekende wegen een directe aansluiting op de rijkswegen in alle richtingen zullen geven. Dit voortreffelijke industrieterrein in het centraal gelegen verkeersknooppunt Utrecht biedt dan ook een ideale vestigingsplaats voor terreinzoekende industriëen.