

Economisch-Statistische Berichten

De arbeidsmarkt in 1955 en 1956

★

Mr K. Vonk

Het K.S.G.-Accoord over de
spoorwegtarieven

★

M. Fraenkel

De ontwikkeling van de textielindustrie

★

J. Teyssen

De omvang van het afbetalingscrediet
in België

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

40e JAARGANG

No 1983

WOENSDAG 15 JUNI 1955

N.V. HERO CONSERVEN BREDA

gevestigd te Breda.

UITGIFTE

van

1875 aandelen,
elk groot nominaal f 1000,-
aan toonder,

voor de helft delende in de resultaten van het boekjaar 1955 en ten volle delende in die van volgende boekjaren.

Ondergetekende bericht, dat zij de inschrijving op bovengenoemde aandelen, uitsluitend voor aandeelhouders, openstelt op

Dinsdag 21 Juni 1955,

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

tot de koers van 115 pCt.,

op de voorwaarden van het bij de inschrijvingskantoren verkrijgbare prospectus.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.

AMSTERDAM, 9 Juni 1955.



R. Mees & Zoonen

Bankiers en

Assurantie-makelaars

Rotterdam

Amsterdam - 's-Gravenhage

Delft - Schiedam - Vlaardingen

MAATKLEDING

v.d. FLES

Bergsingel 155 — ROTTERDAM — Telef. 42 674

ENGELSE STOFFEN VOOR MANTEL-COSTUUMS
EN HERENCOSTUUMS

Op aanvraag zullen wij gaarne onze collectie
bij U aan huis tonen.

HOLLANDSCHE SOCIETEIT VAN LEVENSVERZEKERINGEN N.V.

A^o 1807



COLLECTIEVE PERSONEELVERZEKERINGEN

KAPITAALVERZEKERINGEN

LIJFRENTEN

DIRECTIEPENSIOENEN

COMPAGNONSVERVEKERINGEN



Hoofdkantoor

Herengracht 475, Amsterdam-C., Telefoon 49100

Kantoren door geheel Nederland

Bedrijf in Canada

Head office: Toronto, 330 Bay Street

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 Commerce, 6, Place Royale, Brussel, postcheck-rekening 260.34.*

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

Abonnementen: *Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.*

Abonnementsprijs: *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.

No. 1977: f 2,—

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

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

Advertentie-tarief f 0,30 per mm. *Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.*

De arbeidsmarkt in 1955 en 1956

In de dezer dagen verschenen „Arbeidsmarktbeschrijving 1954” van de Directie voor de Arbeidsvoorziening wordt, uitgaande van de verwachte groei van de beroepsbevolking en van de verwachtingen van het bedrijfsleven inzake de ontwikkeling van de werkgelegenheid, een prognose gegeven van de werkloosheid in 1955 en 1956.

Uit het resultaat van de in dit rapport gegeven becijferingen blijkt, dat de aanwas van de mannelijke beroepsbevolking van 1954 op 1955 en van 1955 op 1956 resp. 29.000 en 30.000 man zal bedragen. Voor de vrouwelijke beroepsbevolking wordt de toename in deze jaren op resp. 14.000 en 11.000 gesteld.

Wat de verwachte ontwikkeling van de werkgelegenheid betreft, is het vooral de nijverheid, waar de werkgelegenheid zich zal uitbreiden: voor mannen resp. 28.800 en 21.900, voor vrouwen resp. 8.400 en 6.400. Daarnaast kan een toeneming van het aantal arbeidsplaatsen in de dienstensector (incl. overheidspersoneel en militairen) worden tegemoet gezien: voor mannen resp. 10.600 en 6.500, voor vrouwen resp. 7.900 en 6.100, waartegenover een vermindering van de werkgelegenheid in de landbouw en visserij staat: mannen resp. — 3.600 en — 2.100, vrouwen resp. — 1.000 en — 700. De totale werkgelegenheid zal derhalve van 1954 op 1955 toenemen met 35.800 mannen en 15.300 vrouwen en van 1955 op 1956 met 26.300 mannen en 11.800 vrouwen.

De gemiddelde werkloosheid onder mannen in 1954 op 70.000 stellend, kan nu met behulp van de hierboven samengevatte gegevens de verwachte gemiddelde geregistreerde arbeidsreserve van mannen voor 1955 op 63.000 (70.000 + 29.000 — ca 36.000) en voor 1956 op

67.000 (63.000 + 30.000 — ca 26.000) worden bepaald. Voor mannen en vrouwen tezamen kan globaal worden gesteld, dat het jaargemiddelde van de geregistreerde arbeidsreserve in 1955 rond de 70.000 zal liggen, terwijl voor 1956 met een geringe stijging van enkele duizenden rekening kan worden gehouden.

Uit het hierbij afgedrukte staatje, waarin deze gemiddelde werkloosheidscijfers voor de mannen in hun componenten zijn ontleend, kan worden afgeleid dat ook dit jaar nog aanzienlijke spanningen op de arbeidsmarkt zullen blijven voorkomen. Immers, de normale werkloosheid blijft nog ver beneden de omvang van 65.000, welk cijfer — naar het rapport op-

merkt — moet worden gezien als de noodzakelijke minimum-reserve bij een toestand van volledige tewerkstelling, waarbij derhalve de arbeidsmarkt in evenwicht is. Eerst in 1956 zal men, aldus de prognose, enige ontspanning kunnen verwachten, doch ook dan zal nog sprake zijn van een zekere mate van overemployment.

Analyse van de gemiddelde werkloosheid onder mannen

Vormen van werkloosheid	1954	1955	1956
Seizoenwerkloosheid	23.000	23.000	24.000
Wrijvingswerkloosheid	19.000	18.000	20.000
Werkloosheid van minder geschikten	13.000	12.000	13.000
Normale werkloosheid	55.000	53.000	57.000
Structuurwerkloosheid	15.000	10.000	10.000
Econ.-pol. en conj. werkloosheid	—	—	—
Totaal	70.000	63.000	67.000

Voor 1955 wordt het gemiddelde tekort aan mannelijke arbeidskrachten geraamd op 39.000 en voor 1956 op 29.000. De tekorten doen zich in vrijwel alle bedrijfstakken voor, waarbij echter de metaalnijverheid, de bouwnijverheid en de voedings- en genotmiddelenindustrie wel sterk naar voren komen. Ook aan vrouwelijke arbeidskrachten is een nijpende behoefte. De omvang van het tekort wordt voor 1955 en 1956 gemiddeld op resp. minstens 25.000 en 20.000 geschat. De bedrijfstakken c.q. beroepsgroepen, waarin de tekorten aan vrouwelijk personeel het sterkst spreken, zijn: confectiefabrieken, huishoudelijk personeel, textielabrieken, metaalnijverheid en voedings- en genotmiddelenindustrie.

INHOUD

	Blz.		Blz.
De arbeidsmarkt in 1955 en 1956	547	Boekbespreking:	
Het K.S.G.-Accoord over de spoorwegtarieven, door Mr K. Vonk	549	Dr J. A. Geertman en A. H. Geertman: Eco- nomisch-technische verschijnselen, bespr. door Drs A. G. ter Hennepe	561
De ontwikkeling van de textielindustrie, door M. Fraenkel	554	Geld- en kapitaalmarkt, door Drs J. C. Brezet ...	562
De omvang van het afbetalingscrediet in België, door J. Teyssen	556	Statistieken:	
Ingezonden stuk:		Bankstaten	563
Rangeninflatie in de overheidssector, door Ph. van Praag, met een naschrift van B. Bolmeijer	558	In- en uitvoer van Nederland	563
		(Interim-indexcijfers van groothandelsprijzen in Nederland	563

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; A. Vlerick.

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK

Mr K. VONK, Het K.S.G.-Accoord over de spoorweg-tarieven.

Het Accoord, dat op 21 Maart jl. is gesloten tussen de Regeringen der zes deelnemende staten en de Hoge Autoriteit van de K.S.G. heeft betrekking op de zgn. directe spoorwegtarieven. Verondersteld wordt, dat de invoering van directe tarieven de verwezenlijking van de doeleinden van art. 70 van het K.S.G.-verdrag, dat als grondregel stelt de overeenkomstige behandeling van in overeenkomstige omstandigheden verkerende gebruikers van transport, naderbij brengt. Het gaat om tarieven van een bepaalde structuur en een bepaalde hoogte, voor alle K.S.G.-producten, en wel zodanig, dat de directe tarieven van Rodeschool tot Palermo een onderlinge samenhang en een samenhang met de nationale tarieven vertonen, als waren zij tarieven binnen één staat. De thans tot stand gekomen directe tarieven markeren een eerste étape; zij vormen een inleiding naar de phase der harmonisatie. Een tarief bestaat uit een vaste aanslag, die wordt berekend zonder dat nog een km is afgelegd en vervolgens uit een parcoursvracht, berustend op een basisbedrag per afgelegde km, welk bedrag echter een degressie ondergaat, afhankelijk van de doorlopen afstand. De situatie waarvoor men staat is, dat in elk land de tariefelementen verschillen. Bovendien loopt de tariefindeling der verschillende goederensoorten nog uiteen en zijn de bijkomende tariefvoorwaarden niet gelijk. Schr. geeft weer wat ten aanzien van de verschillende onderdelen der directe tarieven is besloten. Een algemene formule voor de directe tarieven zal in haar definitieve vorm de volgende karakteristieken bezitten: 1. de vaste aanslag wordt gehalveerd, in dier voege, dat de beginspoorweg zijn vaste aanslag halveert en de eindspoorweg de zijne; 2. de transitlanden berekenen geen vaste aanslag; 3. de degressie wordt berekend over de gehele doorlopen afstand; 4. iedere spoorweg past, voor zijn parcours, een eigen degressie-coëfficiënt toe, die moet liggen binnen limites naar boven en naar beneden.

M. FRAENKEL, De ontwikkeling van de textielindustrie.

Sedert de na de „Korea“-hausse ingetreden depressie is de productie der Europese textielindustrie, blijkens een rapport van de O.E.E.C., aanzienlijk bij die van de gehele industrie achtergebleven. De voornaamste oorzaken daarvan zijn het verloop van het verbruik binnen de O.E.E.C.-landen zelf en het verminderen der uitvoermogelijkheden buiten Europa. Door de concurrentie van landen met lage lonen enerzijds en landen met hoge productiviteit anderzijds, dreigt de Europese textielindustrie haar exportmarkten te verliezen en stijgende moeilijkheden te ontmoeten op de eigen markt. De textielcommissie heeft op nationaal en internationaal niveau een aantal aanbevelingen gedaan om dit probleem op te lossen. De Nederlandse textielindustrie vertoont de laatste jaren in het algemeen een minder ongunstige ontwikkeling dan die in de O.E.E.C.-landen als geheel. Dit is voor een aanzienlijk deel te danken aan het verloop van de uitvoer, die zich — ondanks de contractie van de wereldhandel in wollen en katoenen weefsels — heeft uitgebreid. Het probleem van het achterblijven van het binnenlandse verbruik van textielgoederen bij dat van alle goederen heeft reeds aanleiding gegeven tot het overwegen van een propaganda-actie voor textiel. Tenzij tijdig passende

maatregelen worden genomen geldt ook voor Nederland — zij het wellicht in mindere mate — hetgeen door de textielcommissie van de O.E.E.C. voor Europa als geheel wordt verwacht.

J. TEYSSEN, De omvang van het afbetalingscrediet in België.

Blijkens een door het Nationaal Instituut voor de Statistiek ingesteld onderzoek naar de omvang van het uitstaande afbetalingscrediet in België, beliep het totale credietvolume eind 1954 fr. 6 mrd. Het gemiddelde credietbedrag bij de verkopers zelf beliep fr. 2.200, dat bij de financieringsmaatschappijen fr. 6.600 en dat bij de banken fr. 22.000. Van het totaal uitstaande crediet namen de banken 53,6 pCt voor hun rekening, doch van het totale aantal contracten slechts 17,2 pCt. De verkopers hadden het grootste aantal contracten, nl. 50 pCt, maar het geringste credietvolume, nl. 15,7 pCt van het totaal. De financieringsmaatschappijen namen iets meer dan 30 pCt van de contracten en eenzelfde percentage van het volume voor hun rekening. De oorzaak van dit verschil ligt in het feit, dat de voorkeur der banken uitgaat naar de financiering van goederen uit de hoge prijsklasse, die van de verkopers naar die uit de laagste prijsklasse, terwijl de financieringsmaatschappijen in dezen een middenpositie innemen. De helft der nieuwe credieten werd verleend voor aankopen van auto's. De gemiddelde looptijden bij de banken en — hoewel minder uitgesproken — bij de financieringsmaatschappijen ligt tussen 13 en 24 maanden; de verkopers geven vooral crediet voor maximaal 1 jaar. Het afbetalingscrediet maakte eind 1954 11,4 pCt van de credietverlening aan bedrijfsleven en particulieren uit; de quaestie of dit crediet al dan niet een gevaarlijke omvang heeft aangenomen stelt zich in België blijkbaar niet.

— SOMMAIRE —

Mr K. VONK, L'Accord conclu par la C.E.C.A. sur les tarifs ferroviaires.

L'accord, conclu le 21 mars dernier entre les gouvernements des six pays membres de la C.E.C.A. et la Haute Autorité concerne les tarifs directs. Ces tarifs que l'auteur décrit en détail, constituent un pas en avant vers l'harmonisation.

M. FRAENKEL, Le développement de l'industrie textile.

L'auteur compare l'industrie textile de l'ensemble des pays de l'O.E.C.E. à celle des Pays-Bas. La seconde s'est développée moins défavorablement que la première. Si l'on ne prend pas à temps les mesures nécessaires, les prévisions défavorables de l'industrie textile de l'ensemble des pays de l'O.E.C.E. vaudront également pour les Pays-Bas, quoique dans une mesure moindre.

J. TEYSSEN, Le volume des ventes à tempérament en Belgique.

A la fin de 1954, le chiffre global des ventes à tempérament s'élevait à fr. 6 milliards. Les banques préfèrent financer des marchandises chères, ceci à l'inverse des vendeurs. Les organismes de crédit adoptent une position intermédiaire. La question si le montant global de ces ventes ne s'élève pas à un niveau dangereux, ne se pose pas en Belgique.

Het K.S.G.-Accoord over de spoorwegtarieven

Het Accoord, op 21 Maart jl. gesloten tussen de Regeringen der zes deelnemende Staten en de Hoge Autoriteit van de K.S.G., heeft betrekking op de zgn. directe spoorwegtarieven. Het Accoord is per 1 Mei jl. in werking getreden en vindt zijn oorsprong in § 10 van de Overgangsbepalingen behorende bij het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal. Volgens deze paragraaf neemt de Hoge Autoriteit het initiatief tot onderhandelingen, die nodig zijn tot het bereiken van een overeenkomst tussen de Regeringen van de deelnemende Staten, ten behoeve van maatregelen, die de doeleinden van art. 70 van het Verdrag beogen te verwezenlijken. Art. 70 stelt als grondregel de overeenkomstige behandeling van in overeenkomstige omstandigheden verkerende gebruikers van transport. Verondersteld wordt dat de invoering van directe tarieven de beoogde gelijkheid van behandeling naderbij brengt.

Directe tarieven.

Wat is een direct tarief? *Formeel* gesproken is een direct tarief niet meer dan een tarief, waarbij het vervoer op internationale vrachtbrief geschiedt. De bevrachting geschiedt daarbij slechts eenmaal, en wel op de plaats van afzending, ondanks de omstandigheid, dat meer dan één spoorweg bij het vervoer betrokken is. Vrachtprijzen en condities zijn neergelegd in één vervoercontract. In dit geval zijn regelen van internationaal recht van toepassing, nl. die van de C.I.M. (Convention Internationale pour le transport des Marchandises par chemin de fer). Omtrent de *aard* en *hoogte* van het tarief zegt het begrip „direct tarief” niets. De vrachtprijs van een direct tarief kan, ondanks het bezigen van één internationale vrachtbrief, zeer wel bestaan uit de optelsom van de nationale tarieven voor het doorlopen parcours.

Het is duidelijk, dat de formele kant der directe tarieven de K.S.G. nauwelijks interesseert. Het is begonnen om tarieven van een bepaalde structuur en een bepaalde hoogte, voor alle K.S.G.-producten, en wel zodanig, dat de directe tarieven van Rodeschool tot Palermo een onderlinge samenhang en een samenhang met de nationale tarieven vertonen, als waren zij tarieven binnen één staat. Paragraaf 10 van de Overgangsbepalingen duidt deze doelstelling summier aan, door te zeggen, dat de directe tarieven, waaromtrent een Commissie van Deskundigen voorstellen heeft te doen, rekening moeten houden met de totaal doorlopen afstand en een degressief karakter moeten hebben.

Vanzelfsprekend roept een aldus gestelde taak talrijke vraagstukken op, want ieder van de zes deelnemende Staten kent eigen tariefstructuren, ingegeven door de eigen economische omstandigheden en de eigen vervoerpolitieke situatie.

Tarieven ten behoeve van de gemeenschappelijke markt zijn dan ook niet met een vlot gebaar te verwezenlijken. De thans tot stand gekomen directe tarieven markeren een eerste etappe, zij vormen een inleiding naar de volgende fase, waaromtrent de studie en de onderhandelingen tussen de zes Staten eveneens in de Overgangsbepalingen zijn voorzien, de fase van de *harmonisatie*.

Verdrag en Overgangsbepalingen spreken over deze zaken in termijnen, waaraan een zekere luchthartigheid niet kan worden ontzegd. De charme van het avontuur

vermag echter niet geheel de bezorgdheid te verdrijven van de bonus ac diligens pater familias, de goede huisvader, wiens eigenschappen de Nederlander nu eenmaal traditioneel met zich draagt.

Gaan wij op de onderdelen in.

Tarief.

Wat is een spoorwegtarief? Het is in het algemeen niet zò, dat men bij 0 km begint met een bedrag 0 en voorts voor elke afgelegde km, of voor elke gepresteerde ton/km (\cong 1 ton vervoerd over 1 km) eenzelfde bedrag betaalt. Een tarief bestaat, wanneer men de cijfers analyseert, uit een *vaste aanslag* (in de Luxemburgse terminologie *taxe terminale* of t_0), die wordt berekend zonder dat nog een km is afgelegd en vervolgens uit een *parcoursvracht*, berustend op een basisbedrag per afgelegde km, welk bedrag echter gewoonlijk een vermindering ondergaat, afhankelijk van de doorlopen afstand. Deze vermindering heet *degressie*. Het basisbedrag wordt in de Luxemburgse terminologie uitgedrukt door het symbool p , d.w.z. de aanvangshellinghoek (*pente*), die in een grafische instelling de tarieflijn met de x-as maakt.

De situatie waarvoor men in Luxemburg staat is nu deze, dat in elk land de tariefelementen verschillen, of het nu betreft de t_0 , de p of de *degressie*, en bovendien loopt de tariefindeling van de verschillende goederensoorten nog uiteen. Ook zijn de bijkomende tariefvoorwaarden niet gelijk.

Voorts is het beeld van de tarieflijn niet steeds regelmatig, maar het toont soms een meer grillig verloop, gevolg van de omstandigheid, dat de tarieven niet naar een mathematisch schema, maar, zoals in ons land, van afstand tot afstand pragmatisch naar gelang van de omstandigheden, waarbij ook het commerciële element een rol speelt, zijn opgezet.

Ten slotte blijken nog de tarieven, in eenzelfde munt uitgedrukt, in niveau te verschillen, en soms zelfs niet onbelangrijk.

Behalve het hierboven gesignaleerde enigszins onregelmatig verloop, bleek het basiskilometerbedrag van de Nederlandsche Spoorwegen, ook proportioneel, lager te zijn dan elders en daar komt nog een sterke degressie bij. Het resultaat is, dat bij een afstand van bijv. 200 km de tariefprijs voor kolen belangrijk onder het niveau van andere landen ligt. Bij staal is die verhouding analoog.

De in de vervoerkosten gelegen „afstandsbarrière”, die de goederen moeten overwinnen, ligt in Nederland dus lager dan elders. Dit is in belangrijke mate een gevolg van de concurrentie, die de spoorwegen in Nederland sedert hun ontstaan van de waterweg, en later van een goed wegensel, hebben ondervonden. Zij hebben zich in deze situatie op een aangepast niveau weten te handhaven.

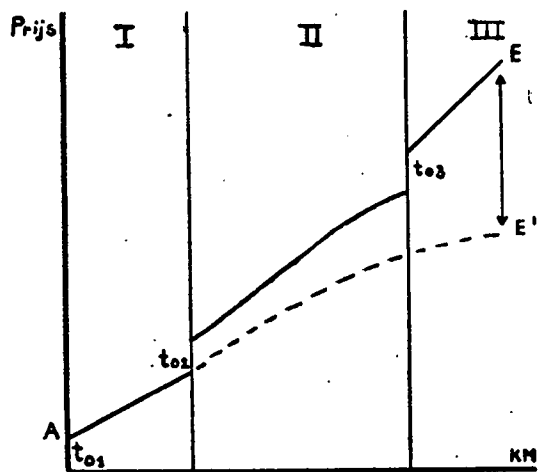
Directe K.S.G.-tarieven.

Naar de meest radicale opvatting moet men de vervoertarieven voor de K.S.G.-producten in de Gemeenschap als tarieven binnen één land beschouwen, zodat slechts éénmaal de vaste aanslag (t_0) wordt geheven, éénzelfde basiskilometerbedrag (p) wordt berekend en éénzelfde degressie-coëfficiënt wordt toegepast, welke coëfficiënt dan tevens overal op dezelfde afstand zou aanvragen. Bovendien zouden de tarievenschalen dezelfde goederen-

indeling moeten kennen en dezelfde bijkomende voorwaarden, zoals tonnageklassen, minimum belading etc.

Tot dusverre zag de aaneenschakeling der nationale tarieven er uit als weergegeven door de gesloten lijnen in grafiek I, waarbij we aannemen, dat het vervoer door drie landen plaatsvindt. De ideale lijn zou volgens de meest radicale opvatting moeten verlopen als aangegeven door de gesloten lijn in land I, voortgezet door de stippellijn in landen II en III.

Grafiek I.



Uit deze grafiek blijkt, dat bij de optelsom van de nationale tarieven men via de gebroken lijn hoger uitkomt ten gevolge van het driemaal voorkomen van een vaste aanslag (t_{01} , t_{02} , t_{03}) en het slechts beperkt optreden van de degressie. In het gegeven voorbeeld gebeurt dit slechts in land II, omdat daar de afstand nog groot genoeg is voor toepassing der degressie. In het ideaal geval AE' wordt slechts eenmaal de vaste aanslag berekend (t_{01}) en wordt een degressie toegepast, die gebaseerd is op de totaal doorlopen afstand, hetgeen derhalve een grotere degressie oplevert. Het verschil EE' geeft het voordeel weer, dat resulteert uit het toepassen van één direct tarief, dat is opgebouwd als ware het het tarief binnen één land. Met andere woorden: de afstandsbarrière is met het verschil EE' verlaagd en de afzettzones in de gemeenschappelijke markt evenredig verruimd, dus het aantal ruilposities vergroot.

In het gegeven voorbeeld verkeert de industrie in land I, die in land II wil leveren, in het nadeel jegens de industrie van land II, en in nog sterkere mate van land III in dezelfde branche, indien men de bestaande nationale tarieven optelt. Immers, bij overgang van het ene spoorwegnet op het andere betaalt de industrie uit land I nog een- of tweemaal een t_0 en is minder spoedig aan een verlaging door degressie toe. De grenzen vormen dus een bescherming voor de binnenlandse industrie. Een uniform tarief als weergegeven door de lijn AE' heft deze bescherming op.

Echter gaat het effect van zulk een uniform tarief nog verder. Het schema geeft nl. een te eenvoudig beeld. De meeste landen kennen voor dezelfde en aanverwante producten uiteenlopende spoorwegtarieven, ingegeven door de drang de eigen industrie te beschermen of door de behoefte aan steun voor zwakke industrieën. Ook kunnen aan de bevolkingspolitiek ontleende motieven een rol spelen en uiteraard doen redenen van vervoerpolitiek op zichzelf hun invloed in de tariefstructuur gelden door o.a. bepaalde inzichten omtrent de onderlinge positie en concurrentieverhoudingen der vervoertakken. De werkelijkheid zou dus moeten worden getekend door lijnenbundels, waarvan de figuratie van land tot land verschilt en die, in een totaalbeeld verenigd, een schets zouden opleveren, die de weergave van het slotstuk van het Scheveningse vuurwerk zou overtreffen.

Een uniform tarief, of een scala van uniforme tarieven zou aan de onderling afwijkende situaties in verschillende landen een eind maken en het beeld vereenvoudigen, met als mogelijk gevolg een wijziging in bestaande regelingen van de markt en in bepaalde kartelverhoudingen.

Dat men dusdoende wel weet waar men begint, maar nog niet waar men eindigt, is uit het bovenstaande wel duidelijk, temeer, wanneer men bedenkt, dat de tarieven, welke op K.S.G.-producten van toepassing zijn, ingebed liggen in het geheel van de goederentarieven van elk land.

Men heeft dit ook wel ingezien en het vraagstuk van de verdergaande onderlinge aanpassing laten liggen voor de derde, nl. de harmonisatiephase in het K.S.G.-programma. Voor de directe tarieven heeft men bij het thans getroffen Accoord met een minder ver strekkende oplossing genoeg genomen.

Onderdelen van de directe tarieven.

T_0 (de vaste aanslag). Dikwijls wordt de vaste aanslag vereenzelvigd met stationskosten. De redenering is voorts, dat de landsgrens niet het begin- of eindstation is, zodat de vaste aanslag, zowel voor de verzendende spoorweg — omdat het eindstation ontbreekt — als voor de ontvangende spoorweg — omdat daar niet het beginstation ligt — uit kosten oogpunt met de helft kan worden verminderd.

Deze argumentatie berust op een misverstand. De vaste aanslag vormt een analytische restwaarde na eliminering van $p \times \text{afstand} \times \text{degressiecoëfficiënt}$. Deze waarde kan, en zal, wanneer het tarief goed is opgezet, niet slechts stationskosten omvatten, maar alle kosten, die met verzending en ontvangst samenhangen, dus ook die der centrale administratie, en zij zal tevens een bijdrage bevatten in de algemene vaste kosten. Reeds daarom is uit een oogpunt van exploitatie halvering van de vaste aanslag bij grensoverschrijding een willekeurige daad, daar het kostenaandeel, vervat in de t_0 , bij grensoverschrijding niet tot de helft wordt teruggebracht.

Daar komt nog iets bij. Al is de grens geen eindstation, toch levert het passeren daarvan voor de spoorwegen door oponthoud, door rangeerbewegingen met de daarbij behorende uitgebreide emplacementen, en door de noodzakelijke administratie wel kosten op, vooral bij niet gesloten treinen, d.w.z. treinen bestaande uit wagons voor uiteenlopende bestemmingen.

Men kan zeggen, dat bijna tot het einde der besprekingen, op 20 Januari 1955, de standpunten te dezer zake tegenover elkaar hebben gestaan. Ten slotte heeft niet het kostenargument der spoorwegen, maar hebben marktpolitieke argumenten binnen de K.S.G. de doorslag gegeven. De Regeringen, verenigd in de Bijzondere Raad van Ministers, besloten in het overleg met de Hoge Autoriteit, dat uiteindelijk de t_0 zou worden gehalveerd. De aanleiding ligt vooral in de Duits-Franse verkeren, die in sterker mate dan elders in gesloten treinen met evenredig lagere kosten worden afgewikkeld. De bestaande tariefstructuur hield daarmede geen rekening, doch accentueerde veeleer de tegenstellingen tussen de productiegebieden van de Ruhr en Noord-Oost Frankrijk in stede van deze te nivelleren. Vooral de Franse staalindustrie heeft er voor haar aanvoer van fijnkolen en cokes uit de Ruhr een punt van gemaakt op meer gelijke voet met de Duitse industrie te geraken. Deze naar haar wezen tevens politieke situatie heeft een ingrijpende invloed op de richting van de oplossing uitgedoefd.

In het algemeen diende voor de directe tarieven de vraag nog te worden beantwoord, met welke t_0 moest worden gewerkt. Bij iedere spoorweg vertegenwoordigt de t_0 immers een ander bedrag. Men is daarom niet van één t_0 uitgegaan, maar de t_0 van het van toepassing zijnde tarief van elk der spoorwegen heeft een plaats gevonden in een formule, die aanstonds zal worden vermeld.

P (het basiskilometerbedrag). Ieder land is in zijn basiskilometerbedrag vrijgebleven. Bij de harmonisatie komt dit punt wellicht nader aan de orde.

De degressiecoëfficiënt. Uitvoerig is gesproken over de uniformisering van de degressiecoëfficiënten. De situaties

lopen echter sterk uiteen en juist hier liggen gevoeligheden van marktpolitieke en vervoerpolitieke aard. Afgezien van de absolute tariefhoogte zelf, die, wil men niet in discriminaties vervallen, in beginsel bij eenzelfde tarief voor alle richtingen binnen een bepaald land dezelfde moet zijn — toegestane concurrentietarieven en specifieke goedgekeurde ondersteuningstarieven daargelaten — vormen de degressiecoëfficiënten voor industriële gebruikers van transport het middel om in verder verwijderde markten door te dringen, respectievelijk kan men een dergelijk doordringen door beperking van de coëfficiënt tegengaan. Men heeft de situatie voorlopig gelaten voor wat ze is, niet echter dan nadat men voor een aantal tarieven op kortere afstand uniforme degressies is overeengekomen, nl. tot 200 km voor staalproducten en tot 250 km voor kolen, erts en schroot (art. 8 van het Accoord). Terzijde zij opgemerkt, dat landen met grotere afstanden dientengevolge grotere bewegingsvrijheid in hun tarieven hebben behouden dan kleinere. Een wijzigingsprocedure is echter voorzien (art. 7).

Voor Nederland is een uitzondering gemaakt voor staal, welks tarief, naar bij het Accoord is overeengekomen, slechts tot 150 km uniform voor binnen- en buitenland verloopt, en daarna voor het binnenland een sterker degressief beeld vertoont dan het tarief voor het buitenland. Anders zou het tarievenbeeld hier te zeer uit zijn verband worden gerukt en de N.S. jegens de andere vervoertakken in een verhouding komen te staan, waarbij zij niet meer zou kunnen concurreren.

De vraag was, hoe de degressiecoëfficiënt tot uiting te brengen.

Als symbool voor de degressiecoëfficiënt koos men (d), d.w.z. functie van de afstand ($d = \text{distance}$). Het beeld van de door degressie ontstaande tariefkrommen heeft men gevonden in de formule

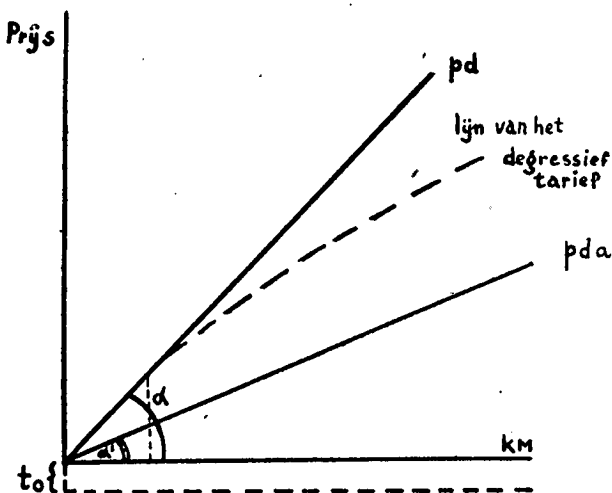
$$f(d) = \sqrt{1 - (1 - a^2) \times \left(1 - \frac{100}{d}\right)^2}$$

De waarde a in bovenstaande formule is een symbool van praktische betekenis voor de industrieën en hun afnemers, alsmede voor de onderlinge concurrentie der vervoertakken, en wel in samenhang met de *degressielimiet*.

Om dit te verstaan moet eerst de waarde a worden verklaard. De waarde a drukt uit de verhouding van de hoek, die de rechte, uitgedrukt door de waarde p , maakt met de x -as, tot een hoek, die een door dezelfde oorsprong gaande rechte met de x -as maakt, onder de aanname, dat steeds $a < 1$.

Grafisch voorgesteld aldus:

Grafiek II.



De EN GELSE editie

Van het speciale nummer van 5 Mei 1955, gewijd aan het herstel en de opbloei van de Nederlandse economie in de afgelopen tien jaren, verschijnt binnenkort de eerder aangekondigde Engelse uitgave. Wij vermoeden, dat dit nummer voor de buitenlandse relaties van Uw onderneming een bruikbaar geschenk zal vormen.

De prijs bedraagt f 2 per exemplaar; 100 stuks of meer f 1,75 per exemplaar.

Bestellingen gelieve U te zenden aan de admin. van
Economisch - Statistische Berichten,
Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam

In deze grafiek is $a = \frac{a'}{a} = \frac{1}{2}$

De pd lijn geeft dus het verloop van een niet-degressief tarief, dus basiskilometerbedrag \times afstand. De lijn van het degressief tarief, dus de tariefkromme, wordt volgens de formule

$$f(d) = \sqrt{1 - (1 - a^2) \times \left(1 - \frac{100}{d}\right)^2}$$

in zijn verloop bepaald door de waarde a , in dit geval $\frac{1}{2}$, en raakt de lijn pda bij de afstand oneindig.

Het is duidelijk, dat men moet uitgaan van $a < 1$, aangezien een degressie een vermindering van de waarde p inhoudt. Eveneens blijkt, dat, naarmate a een geringere waarde vertegenwoordigt, de degressie sterker is, dus het vervoer op grotere afstanden relatief lager in prijs wordt.

Ter vermijding van een somtijds optredend misverstand zij er op gewezen, dat voor een bepaald vervoer slechts één bepaalde km-prijs in rekening wordt gebracht, afhankelijk van de afstand. Om een paar voorbeelden te geven:

- indien de km-prijs voor een afstand van 100 km gelijk aan 10 per ton is, betaalt men 100×10 ;
- indien de km-prijs in datzelfde tarief ten gevolge van een zekere degressieschaal bij 250 km gelijk aan 9 per ton is, betaalt men die prijs voor alle doorlopen kilometers, dus 250×9 ;
- indien de degressie bij 400 km ophoudt, en de km-prijs daar 8 per ton bedraagt, betaalt men voor 400 km 400×8 , en voor alle volgende afstanden dezelfde km-prijs, dus bijv. over 500 km 500×8 .

Wil men nu in de deelnemende staten van de K.S.G. accoorden sluiten over de mate van degressie, hetgeen een bij uitstek reëel vraagstuk is, dan moet men het dus eens worden over de breuk, die de waarde a vaststelt.

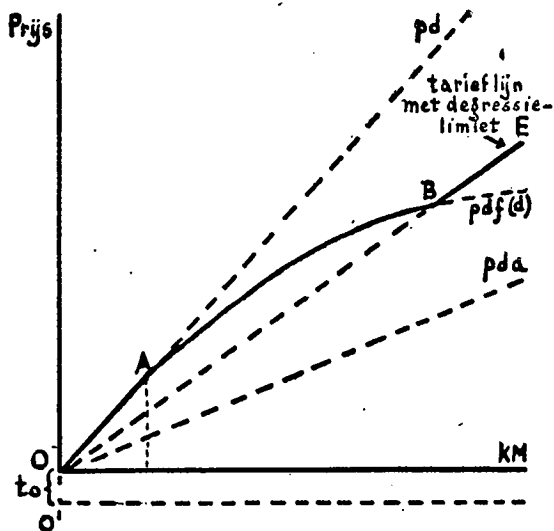
Zo zijn bij het besluit van 20 Januari jl. van de Bijzondere Raad van Ministers, omgezet in het Accoord van 21 Maart jl., de volgende uniforme degressie-coëfficiënten overeengekomen voor de afstanden van 250, resp. 200 km:

brandstoffen en erts	a = 1/3
schroot	a = 3/5
gietijzer en ruwijzer	a = 3/5
half-producten	a = 7/10
eindproducten	a = 4/5

De *degressielimiet*. Nu men echter bij toepassing van directe tarieven in de K.S.G.-landen te maken heeft met grote en zeer grote afstanden, was het noodzakelijk aan de degressie ook een limiet, was aangebrengt de spoorwegen anders op de lange afstanden een opbrengst zouden verkrijgen, die per km zelfs beneden de variabele kosten zou komen te liggen.

Men legt de degressie-limiet vast door te bepalen, dat de degressie niet beneden een zekere waarde van de degressie-coëfficiënt zal worden voortgezet. De tarieflijn gaat op dat punt van een kromme dus weer in een rechte over. Deze rechte is niet de tangens in dat punt, want dit zou voor de volgende km neerkomen op een km-prijs beneden de door de degressie-coëfficiënt aangegeven waarde. Het verdere verloop in de tarieflijn wordt gevonden door het punt op de tarieflijn, waar de grens van de degressie bereikt is, te verbinden met de oorsprong. Op het verlengde van deze lijn liggen alle punten met dezelfde p en dezelfde $f(d)$ als het punt B bij toenemende afstand en dit verlengde vormt dus het verdere verloop van de tarieflijn. Het beeld wordt aldus:

Grafiek III.



De werkelijke tarieflijn in deze grafiek is dus OABE, waarin
 OA = pd
 A = beginpunt degressie
 B = eindpunt degressie
 BE = rechte na degressielimiet.

Resumerende lopen de onderhandelingen in de K.S.G. inzake de degressie dus over de waarde a en de degressielimiet, waarna althans gelijkheid in structuur gegeven is, onder vrijlating van de vaste aanslag en het basiskilometerbedrag. Toch was men hiermede niet aan het eind en werd nog het begrip „fourchette” ingevoerd.

De *fourchette*. Degressiecoëfficiënten lopen in de verschillende landen om verschillende redenen uiteen. Voor Nederland vermeldde wij de van oudsher bestaande concurrentie met de waterweg. In Duitsland ziet men in bepaalde relaties een soortgelijk beeld, bijv. tarieven met de Zuidduitse gebieden te verkorten. Omgekeerd vertonen Franse tarieven een geringere degressie.

Past men de Duitse degressie op directe tarieven toe, dan wordt de Franse tarievenstructuur uiteengerukt, maar tevens kan in dat geval de Duitse staalindustrie concurreren in gebieden, die tot dusverre voor de Franse staalindustrie waren gereserveerd. Past men daarentegen de Franse degressiecoëfficiënt toe, dan treedt een mogelijk

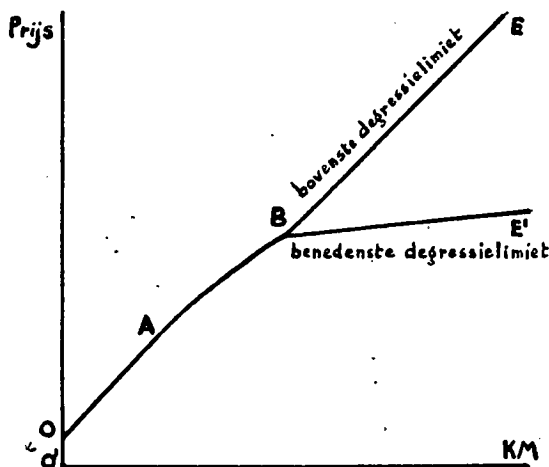
verstorend effect op in de Duitse tarievenstructuur. In elk geval komt de Ruhr verder van Zuid-Duitsland te liggen, terwijl daarentegen sommige Franse productiecentra in een gunstiger positie jegens Zuid-Duitsland geraken. Toepassing van de Franse degressie Zuid de spoorvracht in Nederland belangrijk doen stijgen, hetgeen de gebruikers niet toejuichen en de concurrentiepositie van de N.S. jegens de waterwegen zou verzwakken.

Mutatis mutandis doen dergelijke vraagstukken zich overal binnen de gemeenschap voor. Bovendien was men tot dusverre gewend de degressie slechts op de afstanden binnen de eigen grenzen toe te passen. Hoe nu een degressie over de veel langere gezamenlijke afstanden binnen de K.S.G. er precies moet uitzien, vormt een geheel nieuw vraagstuk. Dat er een grens moet zijn aan de degressie is, zoals wij reeds zagen, duidelijk in verband met de kostendekking per gereden kilometer, een probleem dat inzonderheid bij het vervoer op Italië opduikt.

Het zal niemand verbazen, dat men het complexe vraagstuk der degressie niet in korte tijd met vermindering van ernstige verstoringen heeft kunnen oplossen. Toch werd noodzakelijk geoordeeld de directe tarieven in te voeren. Derhalve heeft men ieder land vrijgelaten, zijn eigen degressiecoëfficiënten vast te stellen voor afstanden boven de 200 km (kolen) en 250 km (staal). Deze vrijheid werd echter aan grenzen gebonden, door limites naar boven en naar beneden aan de degressiecoëfficiënten verschillend liggen.

Grafisch voorgesteld ziet de figuur er als volgt uit:

Grafiek IV.



Naar het beeld, dat aldus ontstaat, heeft men dit systeem het systeem van de *fourchette* genoemd.

Binnen de figuur EBE¹ zijn de landen (voorlopig?) bevoegd in vrijheid hun eigen tarieflijnen uit te zetten volgens de figuur van grafiek III.

Ook deze oplossing eist nog weer een correctie om te voorkomen, dat de binnenlandse parcoursvrachten—in bepaalde gevallen zouden liggen beneden de deelparcoursvracht van een direct tarief, hetgeen een discriminatie zou betekenen. Art. 10 van het Accoord voorziet in dit geval.

De formules der directe tarieven.

Uit al het voorgaande is een algemene formule voor de directe tarieven (T) voortgekomen, die in haar definitieve vorm de volgende karakteristieken zal bezitten.

1. De vaste aanslag (t_0) wordt gehalveerd, in dier voege,

dat de beginspoorweg zijn vaste aanslag halveert, en de eindspoorweg de zijne. De bedragen der vaste aanslagen variëren van spoorweg tot spoorweg en van goederenklasse tot goederenklasse.

2. De transitelanden berekenen geen vaste aanslag.
3. De degressie wordt berekend over de gehele doorlopen afstand ($d_1 + d_2 + \dots$).
4. Iedere spoorweg past, voor zijn parcours, een eigen degressiecoëfficiënt $f(d)$ toe. De coëfficiënt moet liggen binnen de limites van de fourchette.

Bij een vervoer door drie landen, bijv. van Nederland naar Frankrijk, ziet de formule er als volgt uit:

$$T = \frac{1}{2} t_{01} + f_1(d_1 + d_2 + d_3) \times p_1 d_1 + f_2(d_1 + d_2 + d_3) \times p_2 d_2 + f_3(d_1 + d_2 + d_3) \times p_3 d_3 + \frac{1}{2} t_{03}$$

De cliënten der spoorwegen kunnen zich gelukkig prijzen. Zij behoeven zich niet het hoofd te breken over deze formule, aangezien de uit de formule resulterende cijfers zijn vastgelegd in speciale tariefboeken voor de K.S.G.-landen. Op deze grondslag en in deze vorm zijn zij een nieuwe verschijning in de Europese wereld.

In werking treden van het Accoord. Men heeft besloten tot een geleidelijke invoering. Op 1 Mei jl. is voor de kolenproducten de formule van de directe tarieven ingevoerd, met dien verstande, dat de t_0 slechts met $\frac{1}{3}$ wordt verminderd. Op 1 Mei 1956 wordt de t_0 gehalveerd. Voor staalproducten wordt de formule met $\frac{2}{3}$ t_0 op 1 Mei 1956 ingevoerd en de vermindering tot $\frac{1}{2}$ t_0 op 1 Mei 1957.

Enkele opmerkingen.

Met betrekking tot de zeehavens verkorten de directe tarieven de afstand tot het achterland door het verminderen, en bij transit zelfs het wegvallen, van de t_0 . De Nederlandse havens liggen met de directe tarieven bijv. dichter bij het N.O. Franse industriegebied dan voorheen het geval was. Het effect daarvan kan echter pas na 1 Mei 1957 worden afgemeten, wanneer de directe tarieven voor kolen- en staalproducten ten volle van kracht zijn en er meer tekening in de harmonisatieregelen is gekomen.

Het intreden van de spoorwegen in een groter verband heeft tot gevolg, dat omstandigheden buiten het gebied van de eigen spoorweg hun invloed doen gelden op de tariefontvangst binnen de eigen exploitatie. Een gevolg n.l. van de doorgaande degressie is, dat eenzelfde prestatie verschillend wordt beloond. Een vervoer bijv., dat in het buitenland kort voor de Nederlandse grens aanvangt, levert voor de N.S. een hogere opbrengst op dan eenzelfde vervoer, dat bijv. in Frankrijk zijn beginpunt heeft, ofschoon de N.S.-prestatie in beide gevallen af grens dezelfde is.

De interne compensatie, die binnen één bedrijf tussen hogere en lagere opbrengsten op verschillende trajecten plaatsvindt en uitgaat van een bepaalde samenhang op een bepaald net, wordt verstoord. Wel zal men aan de hand van de ervaring een en ander in de toekomst nader kunnen afwegen. In het algemeen trouwens moet een tarief dat is opgebouwd op zijn werking uitsluitend binnen een bepaald gebied, wijzigingen in zijn vaste aanslag en basiskilometerbedrag ondergaan, indien het voortaan tevens een element gaat vormen van tariefstellingen over veel langere dan de tot dusverre gebruikelijke afstanden en de grensoverschrijdende vervoeren belangrijk genoeg zijn. Althans spelen deze zaken een rol, indien men zich verantwoordelijk voelt voor het financieel evenwicht in

het spoorwegbedrijf. Als complicerende factor treedt hierbij op, dat men zich moet richten naar omstandigheden, die niet binnen het vervoergebied, en dus marktgebied, van de eigen spoorwegonderneming zijn gelegen.

In het algemeen zij(er op gewezen, dat het tarievenbeleid, dat in het voorgaande is geschetst, in sterke mate afwijkt van hetgeen in Nederland gebruikelijk was: in Nederland tot dusverre een empirische tariefvaststelling, op de omstandigheden van het vervoerbedrijf berustend en commercieel bepaald, in de K.S.G. een straffe formule; in Nederland een overwegende invloed van de onderlinge concurrentiepositie der vervoertakken, in de K.S.G. de nadruk op marktoverwegingen in de industriële sector.

Een en ander vloeit voort uit het verschil in afmetingen: hier de toch eigenlijk rustige sfeer van een overzichtelijke situatie, in de K.S.G. dooreenwerkende grote krachtenvelden over een uitgestrekt gebied. Dat een zo-verschillende situatie eveneens een verschil in methodiek vergt, is duidelijk. Evenwel, de spoorwegen in de andere K.S.G.-landen zijn deficitair, het is bekend, en wel voor een bedrag van zeer vele miljoenen per jaar. Het gemak, waarmee men hier en daar over de grenzen niettemin de uit de directe tarieven voortvloeiende verlagingen heeft aanvaard en soms toegejuicht, alsmede het soms geboden verzet tegen corrigerende tariefverhogingen, maakt de voornoemde Nederlandse huisvader enigszins huiverig. Verliesgevende vervoertarieven scheppen geen goedkoop, maar duur vervoer: immers zij vertragen het tempo der modernisering en ontnemen een stimulans aan een rationele bedrijfsvoering.

Men dient zich af te vragen, of een zo grote mate van abstractie als is ingevoerd door dit stelsel der directe tarieven met de functie van de waarde a , gekoppeld aan het systeem der limieten, in het algemeen dus de zo ver doorgevoerde mathematische tariefopbouw, niet een overspanning betekent. In het stadium der verdere maatregelen, het stadium der harmonisatie, dat wij thans zijn ingetreden, komt deze vraag met nadruk aan de orde. Ook in de toekomst dienen variaties mogelijk te zijn om aan plaatselijke en commerciële factoren recht te laten wedervaren. Vervalt deze mogelijkheid, dan zullen in het toekomstige economische bestel van Europa de vervoerprijzen een uitgesproken star element gaan vormen. Het thans begonnen stelsel draagt kiemen daarvan in zich. De verdere ontwikkeling zal ten deze beslissend zijn voor de vervoertakken gezamenlijk en de daarbinnen optredende bedrijfsvormen.

Al is het particuliere bedrijf in het Nederlands vervoerbestel in de meerderheid, de Nederlandsche Spoorwegen zijn in belangrijke mate door hun geconcentreerde bedrijfsvorm price-leader. Het evenwicht in dit bestel hangt af van het budget-evenwicht van de N.S. Het is daarom van wezenlijk belang voor de binnenlandse verhoudingen, dat het vervoer in de K.S.G.-landen op gezonde financiële grondslagen komt te berusten, gezwegen nog van de veel grotere belangen uiteindelijk van de K.S.G. zelf bij zulk een financiële gezondheid. De Europese spoorwegen zijn grote afnemers van de staalindustrie, en zouden, algemeen gesproken, hun vernieuwingen nog moeten versnellen.

Directe tarieven zelf behoeven niet schadelijk te zijn voor de verhoudingen tussen de vervoertakken, mits de tarievenhoogte op gezonde kostprijsgroundslagen berust en een zekere beweeglijkheid behouden blijft.

Het vraagstuk der directe tarieven is bij uitstek economisch en technisch. Toch is het gewettigd ook onder het gezichtspunt van een Europese cultuur hier enkele vragen

te stellen, vragen naar de mate van optredende collectivistische factoren, naar de mogelijkheden van decentralisatie, naar de grondslagen van het zo noodzakelijke gemeen-

schappelijke beleid. Dusdoende wijst men de ingezette beweging niet af, integendeel, zij moet worden gediend, maar met open ogen.

's-Gravenhage.

Mr K. VONK.

De ontwikkeling van de textielindustrie

Inleiding.

Zij, die enigszins op de hoogte zijn van het reilen en zeilen der textielindustrie in Europa, zullen weinig tegenpraak in zich voelen opkomen bij het lezen van de minder bemoeidigende uitspraken, welke de textielcommissie van de O.E.E.C. kort geleden heeft gedaan ¹⁾. Er is reeds vaak gewezen op de contractie van de wereldhandel in katoenen stukgoederen, het gevaar van het verouderde productie-apparaat, de voordelen van een „marché unique” e.d.

Het is niet zozeer de bedoeling van dit artikel hierop nog eens nader in te gaan als wel om te bezien in hoeverre de ontwikkeling van de textielindustrie in Nederland parallel loopt met, c.q. afwijkt van die in de O.E.E.C.-landen als geheel. Daartoe is evenwel een korte voorafgaande schets van de gang van zaken in de textielindustrie in de O.E.E.C.-landen vereist.

De ontwikkeling van de Europese textielindustrie volgens de O.E.E.C.

Productie.

In de eerste jaren na de oorlog is er van enig verschil in ontwikkeling tussen de productie van de textielindustrie en die van de gehele industrie weinig of geen sprake. Sedert de na de „Korea”-hausse ingetreden depressie is de productie van de textielindustrie echter aanzienlijk achtergebleven.

Het verloop van de productie in de O.E.E.C.-landen

(1950 = 100)

	Textiel	Gehele industrie
1948	80	79
1949	89	90
1950	100	100
1951	104	110
1952	93	110
1953	102	116
1e helft 1954	107	125

Bron: Rapport O.E.E.C.

Binnenlands verbruik der gezinnen.

Als één der voornaamste oorzaken van de minder gunstige gang van zaken in de textielindustrie noemt de textielcommissie het verloop van de consumptie binnen de O.E.E.C.-landen zelf. De textielconsumptie in deze landen vormt namelijk verreweg het voornaamste gedeelte van de vraagzijde. Opgemerkt wordt, dat de textielconsumptie als percentage van de totale consumptieve uitgaven de laatste jaren een tendentie vertoont tot dalen. Deze conclusie wordt — behalve voor Engeland en Nederland — niet met cijfers gestaafd. Het opmerkelijke hierbij is verder dat volgens het rapport in het algemeen kan worden gezegd dat stabiele of zelfs enigermate gedaalde prijzen enerzijds en anderzijds de grotere koopkracht niet in een absolute stijging van de vraag naar textielgoederen hebben geresulteerd, behalve in Nederland, Duitsland en Italië.

Uitvoer.

Ook het verminderen van de uitvoermogelijkheden heeft volgens de textielcommissie in belangrijke mate bijgedragen tot de betrekkelijk geringe productie-activiteit in de textielsector gedurende de laatste jaren.

Het uitvoervolume van textiel der O.E.E.C.-landen

(1950 = 100)

	Weefsels van katoen	Weefsels van rayon en nylon	Weefsels van wol
1951	111	122	94
1952	95	90	73
1953	90	122	91
1954	85	135	.

Bron: „Mededelingen” no 317 van het Centraal Bureau van de Nederlandse Katoen-, Rayon- en Linnenindustrie.

Deze ontwikkeling zou nauw samenhangen met de contractie van markten buiten Europa als gevolg van de opkomst en uitbreiding van textielindustrieën aldaar. Het is echter duidelijk dat ook de reeds eerder gesignaleerde daling van de consumptie binnen de O.E.E.C.-landen hierbij mede een factor van betekenis is. Het blijkt namelijk dat ca 40 pCt van de uitvoer (waarde) van textielgoederen in de O.E.E.C.-landen zelf wordt afgezet.

Lonen, productie-apparaat en bescherming.

De hoogte van de lonen in de relatief arbeidsintensieve textielindustrie wordt in toenemende mate beïnvloed door die in industriële sectoren, waar de loonkosten in verhouding tot het geïnvesteerde kapitaal van meer ondergeschikte betekenis zijn. Deze situatie doet zich vrijwel niet voor in minder geïndustrialiseerde landen met een textielindustrie.

Verder wijst de textielcommissie op het overschot aan productiecapaciteit. Daar een aanzienlijk deel verouderd en afgeschreven is, drukt dit kapitaal niet meer op de kostprijs, hetgeen een voortdurend gevaar van overproductie inhoudt alsook op den duur tot verzwakking van de concurrentiekracht moet leiden. Het feit dat nog steeds vele textielondernemingen als familievennootschappen worden gedreven, maakt het niet altijd mogelijk te investeren met andere middelen dan die uit interne besparingen.

Bovengeschetste minder gunstige omstandigheden hebben enige Europese landen aanleiding gegeven tot praktijken, die de concurrentieverhoudingen ernstig verstoren. Het ware juist de voor de textielindustrie zo belangrijke liberalisatie te bevorderen.

Vooruitzichten van de Europese textielindustrie.

Door de concurrentie van landen met lage lonen enerzijds en anderzijds van landen met hoge productiviteit dreigt de Europese textielindustrie zijn exportmarkten te verliezen en stijgende moeilijkheden te ontmoeten op de eigen markt. Een uitzondering hierop vormt de, echter

¹⁾ „The Textile Industry in Europe”; rapport van de O.E.E.C.

beperkte, sector van de textielindustrie, die specialiteiten vervaardigt en verder ook de rayon- en nylonindustrie, welke meer in de kapitaalintensieve chemische sfeer liggen.

Indien de huidige trend zich voortzet, mag volgens de textielcommissie in de naaste of verdere toekomst worden verwacht dat een aanzienlijk deel van de traditionele Europese textielindustrie geleidelijk zal verdwijnen. Van zuiver economisch standpunt bezien zou deze ontwikkeling als een normaal economisch verschijnsel kunnen worden beschouwd. Hier staat tegenover dat één en ander zowel sociale als politieke én financiële problemen opwerpt.

Het lijkt de textielcommissie niet juist de textielindustrie op kunstmatige wijze in leven te houden door middel van beschermingsmaatregelen, waarvan de Europese consument uiteindelijk de dupe zal zijn.

Aanbevelingen van de textielcommissie.

De textielcommissie gaat er van uit dat individuele inspanningen alleen ontoereikend zijn. De oplossing van het probleem moet vooral op nationaal en zelfs op internationaal niveau worden gezocht. Op nationaal niveau wordt aanbevolen:

- het nemen van maatregelen tot opvoering van de productiviteit;
- het stimuleren van nieuwe investeringen;
- het moderniseren van het bestaande apparaat;
- het uitschakelen van verouderde installaties;
- het opheffen van bezwaren tegen productiespecialisatie;
- het bevorderen van het marktonderzoek;
- het verbeteren, vereenvoudigen en rationaliseren, van distributie en afzet.

Verder wordt nogmaals de aandacht gevestigd op de voordelen van één Europese markt. Ten slotte moeten de eventuele maatregelen op nationaal niveau, op internationaal niveau worden gecoördineerd.

De ontwikkeling van de Nederlandse textielindustrie.

Productie.

Ook in Nederland blijkt de productie van de textielindustrie na „Korea” achtergebleven te zijn bij die van de gehele industrie. Het verschil in ontwikkeling is hier echter minder groot.

Het verloop van de productie in Nederland

(1950 = 100)

	Textiel	Gehele industrie
1948	77	81
1949	90	91
1950	100	100
1951	99	104
1952	90	106
1953	107	117
1954	114	127

Bron: Maandschrift van het C.B.S.

Binnenlands verbruik der gezinnen.

Uit gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt, dat de textielconsumptie in Nederland na 1950 tijdelijk een sterkere inzinking vertoont dan de totale goederenconsumptie. Het na 1951 ingetreden herstel nivelleert echter geleidelijk de in 1951 opgetreden diver-

gentie. In Nederland is dus inderdaad sprake van een absolute stijging van de vraag.

Het verloop van de consumptieve uitgaven in Nederland

(in constante prijzen; 1950 = 100)

	Textiel en kleding	Totale consumptie
1948	90	101
1949	101	100
1950	100	100
1951	85	98
1952	87	100
1953	92	103
1954	101	109

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Uitvoer.

Van de Westeuropese textielindustrie is het slechts Nederland (en Duitsland) gelukt de exportpositie te verbeteren.

Het uitvoervolume van textiel van Nederland

(1950 = 100)

	Weefsels van katoen	Weefsels van rayon en nylon a)	Weefsels van wol
1951	117	140	87
1952	158	164	104
1953	149	206	109
1954	150	258	110

a) excl. bandenrayon-weefsels.

Bronnen: „Mededelingen” no 317 van het Centraal Bureau van de Nederlandse Katoen-, Rayon- en Linnenindustrie; Statistiek van de in-, uit- en doorvoer; C.B.S.

Dit en het feit dat het verloop van het uitvoervolume van textiel en dat van de totale goederenuitvoer ten opzichte van elkaar geen afwijkingen van betekenis vertonen, geeft alle reden om te spreken van een opmerkelijke prestatie van de Nederlandse textielindustrie.

Het verloop van het Nederlandse uitvoervolume

(1950 = 100)

	Textiel	Alle goederen
1948	59	49
1949	74	74
1950	100	100
1951	111	119
1952	132	126
1953	145	143
1954	158	169

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Vooruitzichten van de Nederlandse textielindustrie.

De Nederlandse textielindustrie vertoont in de laatste jaren in het algemeen een minder ongunstige ontwikkeling dan die in de O.E.E.C.-landen als geheel. Dit is voor een aanzienlijk deel te danken aan het verloop van de uitvoer, die zich — ondanks de contractie van de wereldhandel in wollen en katoenen weefsels — heeft uitgebreid. De overige O.E.E.C.-landen, behalve Duitsland, wier totale exportpakket bovendien voor een belangrijker percentage uit textielproducten bestaat ²⁾, blijken hiertoe niet in staat te zijn geweest.

Ten aanzien van het achterblijven van de binnenlandse consumptie van textielgoederen bij die van alle goederen, zij opgemerkt dat dit probleem reeds aanleiding heeft gegeven tot het overwegen van een propaganda-actie voor

²⁾ In 1953 bedroeg de uitvoer van textiel als percentage van de uitvoerwaarde van alle goederen in Engeland, België, Italië, Duitsland en Nederland resp. 17, 19, 24, 7 en 11.

textiel, analoog aan die in België, waar zich — evenals in de meeste overige Europese landen — hetzelfde verschijnsel blijkt voor te doen. Verder is hetgeen door de textielcommissie t.a.v. lonen en productie-apparaat in de O.E.E.C.-landen als geheel is gezegd, eveneens van toepassing op de Nederlandse textielindustrie.

Tenzij tijdig passende maatregelen worden getroffen,

geldt ook voor Nederland — zij het wellicht in mindere mate — hetgeen in grote lijnen door de textielcommissie voor Europa als geheel wordt verwacht. Deze maatregelen zullen er, evenals die aanbevolen door de textielcommissie, voornamelijk op gericht moeten zijn de textielgoederen — via prijsverlagingen — in grotere mate binnen het bereik van de consument te brengen.

Scheveningen.

M. FRAENKEL.

De omvang van het afbetalingskrediet in België

Reeds eerder ¹⁾ wezen wij er op, dat het Nationaal Instituut voor de Statistiek een onderzoek naar het volume van het uitstaande afbetalingskrediet in België had aangevat. Inmiddels zijn de resultaten van dit onderzoek gepubliceerd en beschikt men over de gegevens voor einde Juni en einde December 1954. De officiële cijfers, betrekking hebbend op de organismen die door het N.I.S. werden bereikt, wijzen uit dat onze raming op einde Juni bij benadering juist was voor de banken (circa fr. 3 mrd) maar dat voor de andere instellingen ons cijfer (fr. 2 mrd) iets te kort schoot; deze laatste hadden inderdaad een uitstaand volume van fr. 2,5 mrd, zodat het totale volume van het afbetalingskrediet medio 1954 fr. 5,5 mrd bedroeg. In de hiernavolgende analyse zal evenwel waar mogelijk de stand einde 1954 worden aangegeven; voor enkele reeksen zijn nochtans momenteel nog slechts de cijfers per einde Juni beschikbaar.

De statistische methode.

Voor de verzameling der gegevens vormde de opsporing der betrokken ondernemingen een moeilijkheid, speciaal wat betreft de verkopers, die zelf dergelijke financieringen doen. Teneinde een maximaal aantal van deze laatsten te bereiken, werd door het N.I.S. de volgende methode aangewend: verondersteld werd dat alleenstaande handelaars normaal geen dergelijke financieringen verrichten en derhalve werd een vragenformulier toegestuurd aan al diegenen die minstens 1 werkman of bediende tewerkstellen. Ingeval in hun bedrijf voorwerpen op afbetaling werden verkocht, werd hun verzocht mede te delen of zij zelf de financiering verzorgen, dan wel of dit gebeurt door een financieringsmaatschappij (onrechtstreeks krediet). Bij deze laatste eventualiteit diende de naam van het betrokken organisme te worden medegedeeld, waardoor het N.I.S. aldus op het spoor van de financieringsorganismen kwam, en een tweede reeks vragenformulieren kon versturen. Men vindt dan ook de statistiek beheerst door de indeling in rechtstreekse en onrechtstreekse financieringen.

Het kredietvolume en zijn spreiding.

In de loop van het tweede semester van 1954 is het totale kredietvolume met ruim fr. 0,5 mrd gestegen, tot fr. 6 mrd. De globale gegevens zijn in de volgende tabel verwerkt.

Financiering door:	Aantal declaranten	Aantal contracten (duizendtallen)	Uitstaand bedrag (in mln fr.)
Verkopers	287	423	942
Banken	45	146	3.221
Financieringsorganismen en particulieren	107	279	1.850
Totalen	439	848	6.013

Deze tabel verschaft reeds een aanduiding omtrent de resp. werkterreinen der verkopers (rechtstreekse financiering) en der banken en financieringsorganismen (onrechtstreekse financiering). Men vindt inderdaad dat, terwijl bij de verkopers zelf het gemiddelde kredietbedrag fr. 2.200 belooft, dit bij de financieringsorganismen fr. 6.600 en bij de banken fr. 22.000 bedraagt. De reden hiervan ligt, zoals verder zal worden aangetoond, in de verschillende werkterreinen waarop elk van de groepen geldschietters zich bewegen.

Uit bovenstaande cijferreeksen kan ook worden afgeleid dat de banken 53,6 pCt van het totaal uitstaande kredietvolume voor hun rekening nemen, doch dat zij slechts 17,2 pCt van het aantal contracten hebben afgesloten. Vanzelfsprekend zijn zij eveneens de minst talrijke van de geresenceerde groepen, doch ook hieraan zal verder een bemerking worden toegevoegd. De talrijkste groep, die ook het grootste aantal contracten in omloop heeft maar het geringste kredietvolume (resp. 50 en 15,7 pCt van het geheel), vormen de verkopers. Bij de andere financieringsorganismen ten slotte, waarvan het gemiddelde kredietbedrag zeer dicht het algemene gemiddelde benadert, vindt men ook het aantal contracten en het aandeel in het totaal kredietbedrag volledig in verhouding tot elkaar: in beide gevallen nemen zij iets meer dan 30 pCt voor hun rekening.

De oorzaak van het hierboven geconstateerde onderscheid tussen de drie groepen wordt duidelijk wanneer men de gefinancierde voorwerpen in het onderzoek betreft. Typisch komt dit tot uiting in de volgende tabel, waarin het aandeel van elke groep in het totale gefinancierde bedrag per goederengroep wordt aangegeven. De cijfers over het tweede semester van 1954 werden door het N.I.S. nog niet medegedeeld, maar kunnen sinds het tweede kwartaal in ieder geval geen grondige wijzigingen hebben ondergaan.

Aandeel in de totale financieringen per voorwerpenklasse

	pCt van credieten voor:
Verkopers	80 textielwaren, bontartikelen, kledingstukken
	70 boeken
	35 huishoudartikelen en voorwerpen voor persoonlijk gebruik
Banken	81 personenwagens (excl. autobussen)
	79 landbouwmaterieel en tractoren
	77 vrachtwagens, bestelwagens, autobussen, zwaar vervoermaterieel
	56 andere bedrijfsuitrusting
Financieringsorganismen	39 motorrijwielen, scooters, bromfietsen, rijwielen
	53 huishoudartikelen en voorwerpen voor persoonlijk gebruik
	46 motorrijwielen, scooters, rijwielen
	30 boeken

Uit deze indeling blijkt duidelijk de voorkeur van de banken voor de voorwerpen uit de hoge prijsklasse, terwijl de verkopers naar het andere uiterste gaan, en de financieringsmaatschappijen een intermediaire positie innemen, daar zij o.a. van de beide vorige groepen resp.

¹⁾ Zie: „Het afbetalingskrediet in België” en „Regeling van het afbetalingskrediet in België?”, resp. in „E.-S.B.” van 16 en 23 Juni 1954.

de minst dure en de duurere voorwerpen voor hun rekening nemen.

De bovenstaande indeling kan van een ander standpunt worden beschouwd, nl. bij welke goederen het verbruikskrediet het meest ingang heeft gevonden. Een aanduiding hieromtrent vindt men in de bestemming van nieuw verleende kredieten, onderscheiden naar de aard van de in aanmerking komende voorwerpen. Procentueel ziet voor de tweede helft van 1954 de verdeling er uit als volgt:

	pCt van de waarde der nieuw toegestane kredieten
Personenwagens (excl. autobussen)	31,9
Vrachtwagens, bestelwagens, autobussen, zwaar voer- materiael	16,1
Huishoudartikelen en voorwerpen voor persoonlijk ge- bruik a)	28,2
Motorrijwielen, scooters, bromfietsen, rijwielen	5,0
Andere bedrijfsuitrusting	8,3
Textielwaren, bontartikelen, kleding	7,4

a) Als meubilering, verwarmingstoestellen, stofzuigers, koelkasten, radio- en televisie-apparaten e.d.

In de bovenstaande voorwerpen wordt aldus 96,9 pCt van de kredietverlening opgeslorpt; het saldo van 3,1 pCt had betrekking op landbouwmaterieel en boeken. Men bemerkt ook dat practisch de helft van de nieuwe kredieten werd toegestaan voor aankopen van autovoertuigen, de overgrote meerderheid hiervan personenwagens (31,9 pCt van het totaal).

Voor deze laatste bedragen de gedurende het tweede semester van 1954 nieuw verleende kredieten in totaal fr. 1 mrd, terwijl de betreffende contantbetalingen fr. 594 mln belopen. Gezien nu per jaar de verkopen van personenwagens blijkbaar de fr. 10 mrd overtreffen, kan het bedrag van deze financieringen abnormaal laag voorkomen, zeker indien men de cijfers er van vergelijkt met het resultaat van de enquête van 1948 die de verkopen op afbetaling op 60 à 65 pCt van de totale verkopen van personenwagens stelde ²⁾. De contradictie is evenwel slechts schijnbaar: feitelijk behoort de overgrote meerderheid van de op afbetaling gekochte wagens tot de kleinere, en derhalve de lagere prijsklassen, hetgeen het belang van het afbetalingskrediet bij de verkopen van personenwagens hoger stelt in het aantal dan in de globale waarde van diezelfde wagens.

De officiële statistiek geeft ook een aanduiding omtrent de gemiddelde looptijd der kredieten. Textielwaren, bontartikelen, kleding, landbouwmaterieel en huishoudartikelen worden hoofdzakelijk binnen het jaar afbetaald. Voor transportmaterieel en personenwagens, motorrijwielen, scooters, bromfietsen en bedrijfsuitrusting ligt de duur van het krediet overwegend tussen 13 en 24 maanden. Financieringen voor 25 maanden en meer blijken minder courant. Nochtans kan worden vermeld dat de concurrentie tussen de financieringsmaatschappijen geleidelijk aanstuurt op een verlenging van de looptijd, hetgeen in de statistieken voor de volgende periodes wel tot uiting zal komen. Tevens zal met deze factor rekening dienen te worden gehouden bij de beoordeling van een eventuele sterke stijging in het volume van het uitstaande afbetalingskrediet. De gemiddelde looptijden, die bij de onderscheiden geldschieters de voorkeur genieten, dit mede i.v.m. de aard van de gefinancierde voorwerpen, wordt weergegeven in de tabel op de rechter kolom.

Bij de banken en — alhoewel minder uitgesproken — de financieringsmaatschappijen, ligt de gemiddelde looptijd tussen 13 en 24 maanden (bij de banken waarschijnlijk

pCt van aantal contracten aflopend binnen:	Verkopers	Banken	Financieringsmaatschappijen
3 à 12 maanden	78,6	32,6	47,5
13 à 24 maanden	20,7	65,3	51,7
25 maanden en langer	0,7	2,1	0,8
Totaal	100,0	100,0	100,0

tegen de 20 maanden). De verkopers daarentegen geven vooral krediet op maximum 1 jaar.

Slotopmerkingen.

In zijn monetair aspect kan het belang van het afbetalingskrediet worden afgemeten aan de totale private kredietverlening. Het verslag van de Nationale Bank geeft jaarlijks een overzicht van de ontwikkeling der kredietverlening aan het bedrijfsleven en aan particulieren, door bemiddeling van het bankwezen en van instellingen buiten de banksector. Het totaal van deze kredieten beliep op einde December 1954 fr. 52.623 mln, waarvan dus de fr. 6.013 mln afbetalingskrediet 11,4 pCt bedraagt. De gevoelige stijging van het volume van het afbetalingskrediet gedurende de tweede helft van 1954 heeft zijn proportioneel aandeel in de globale kredietverlening niet gewijzigd.

De kwestie of dit krediet al dan niet een gevaarlijke omvang heeft aangenomen stelt zich dus blijkbaar nog niet. Men wordt in deze opinie gestaafd indien men de structuur van de kredietmarkt nader beschouwt. Het aandeel van de banken in het totale volume van het afbetalingskrediet bedraagt fr. 3.220 mln, of 54 pCt, en deze kredieten worden hoofdzakelijk gefinancierd door termijndeposito's en/of kasbons. Monetair gezien kan aldus van deze kredietverlening niet veel gevaar uitgaan. Het feitelijke aandeel van de banken in het totale afbetalingskrediet kan evenwel niet worden bepaald. Naast hun eigen activiteit op dit gebied, verlenen zij ongetwijfeld een deel gewone voorschotten, die uiteindelijk worden aangewend voor financieringen van afbetalingskrediet door verkopers en financieringsmaatschappijen.

De lezer zal ook hebben opgemerkt dat de officiële statistiek een andere classificatie aanvaardt dan diegene welke door ons werd voorgesteld. Het N.I.S. verdeelt de maatschappijen die afbetalingskrediet verstrekken in twee categorieën: de rechtstreekse en de onrechtstreekse financiering. Practisch geldt hier als criterium de plaats van de geldschieter in de verkoop van het gefinancierde voorwerp. Wij hadden de kredietverstrekkers geklasseerd in vier categorieën, met als criterium het specifieke van elke groep in de kredietverlening; feitelijk steunt onze indeling niet op de verkoop, doch uitsluitend op het krediet zelf, maar dan in de meeste van zijn specifieke aspecten.

De officiële zienswijze is ongetwijfeld te verdedigen — zij is misschien de enige die door een officieel organisme kan worden aangenomen. De door ons voorgestelde classificatie is daarenboven ook minder scherp af te bakenen dan dit bij een indeling in rechtstreekse en onrechtstreekse interventie het geval is. Toch geven wij aan de indeling in de vier categorieën (d.z. grote banken; andere banken en grote financieringsorganismen; kleinere en gespecialiseerde financieringsorganismen; diverse) de voorkeur omdat zij, waar het afbetalingskrediet als specifieke kredietvorm wordt beschouwd, ons meer homogeen voorkomt. Deze voorgestelde indeling geeft inderdaad aan voor iedere categorie wat de daarin opgenomen maatschappijen gemeen hebben in datgene wat typisch tot het afbetalingskrediet behoort, zegge gefinancierde

²⁾ Cf. „E.-S.B.” van 16 Juni 1954.

objecten, gemiddelde kredietbedragen, financiële last van rente en kosten, techniek en risicoselectie, etc. De classificatie in rechtstreekse en onrechtstreekse financiering mist deze homogeniteit. Dit moge reeds blijken uit de groepering van de 45 banken: er is — zolang men het afbetalingskrediet op zichzelf beschouwt — praktisch geen vergelijking mogelijk tussen een van de grootbanken — voor wie het afbetalingskrediet ten slotte een bijkomen-

de activiteit blijft — en een van de banken, die er hun hoofdactiviteit van hebben gemaakt. Hetzelfde, maar in nog sterkere mate, geldt voor de 107 financieringsmaatschappijen waarvan er 4 een kredietomloop van meer dan fr. 100 mln hebben, doch waarvan 76 een portefeuille van fr. 10 mln niet bereiken.

Antwerpen.

J. TEYSSEN.

INGEZONDEN STUK**Rangeninflatie in de overheidssector**

De heer Ph. van Praag te 's-Gravenhage schreef ons 15 April jl.:

Met grote belangstelling heb ik steeds kennis genomen van de artikelen van de heer B. Bolmeijer over de financiële positie, waarin het overheidspersoneel zich thans bevindt in vergelijking met die van voor 1940. Bij verschillende passages uit die artikelen heb ik wel vraagtekens gezet, maar zij gaven mij niet voldoende aanleiding tot commentaar. Bij het in „E.-S.B.” van 13 April jl. gepubliceerde artikel, dat de rangeninflatie in de overheidsdienst betreft, is dit echter anders. In dit stuk komen nl. enkele passages voor, die naar mijn oordeel niet houdbaar zijn, terwijl anderzijds enige belangrijke elementen niet worden vermeld.

Ik moge allereerst opmerken, dat, anders dan het opschrift doet vermoeden, de heer Bolmeijer zo goed als niets schrijft over de rangeninflatie. Dat de omvang der rangeninflatie statistisch moeilijk valt te bepalen, is algemeen bekend, maar enige poging om in deze enig nieuw licht te doen schijnen, wordt in het artikel niet ondernomen. Men kan intussen veilig aannemen, dat ten minste sommige functies een of twee rangen als gevolg van de rangeninflatie zijn opgeschoven ¹⁾. Een waarneembaar voorbeeld betreft de schrijversrang. Schrijvers 1e klasse, die het maximum van hun schaal 4 jaar of langer hebben genoten en 25 of meer dienstjaren bij de Overheid hebben, kunnen — uiteraard indien plichtsbetrachting en de aard van het werk daartoe aanleiding geven — worden bevorderd tot hoofdschrijver, een in 1948 in de Rijksdienst ingevoerde rang. Uit de vermelde beperking blijkt reeds, dat ook dit voorbeeld onder zeker voorbehoud moet worden gegeven.

De onderstaande tabel geeft de maximum-salarissen van een gehuwde ambtenaar met twee kinderen, verhoogd met kindertoelage, vacantietoelag en tegemoetkoming in ziektekosten, en verminderd met pensioenpremie en belastingheffing (voor 1955 het nieuw voorgestelde tarief). Korthedshalve vermelden wij alleen indexcijfers (1938 = 100) per 1 Juli 1955.

	Nominale schaalsalarissen	Netto-inkomen in handen	Idem zonder belastingaftrek
Schrijver	222,7	249,5	250,6
Schrijver A	215,6	238	242,8
Hoofdschrijver	249,4	268,6	278

Reëel bevindt de schrijver A van 1938, zo hij thans hoofdschrijver is geworden, zich ongeveer in zijn vooroorlogse welvaartstoestand. Hij bevindt zich daarmee — wij geven het gaarne toe, maar het gaat thans om het

voorbeeld — in een gunstiger positie dan zijn collega's in andere rangen.

Het irreële in de beschouwingen van de heer Bolmeijer is, dat hij rekening houdt met de belastingdruk. Dit is natuurlijk wel juist, als het er om gaat de stijging of daling van de welvaart der belanghebbenden na te gaan. Maar het is naar mijn oordeel onjuist de financiële positie van *het* overheidspersoneel aan de uitkomsten van een dergelijke analyse te toetsen. De belastingdruk betreft nl. niet alleen hen, die in overheidsdienst werkzaam zijn, maar in principe alle inwoners van ons land. Erger wordt het, wanneer men op grond van die berekeningen looncorrecties wil bewerkstelligen. Uit de bovenstaande tabel blijkt duidelijk de invloed van de belastingheffing op het reële inkomen. Het gaat echter niet aan om de belastingdruk, die op alle inwoners van ons land drukt, alleen voor het overheidspersoneel via de lonen en salarissen te mitigeren.

Dunlop heeft er terecht met nadruk de aandacht op gevestigd, dat de loonpolitiek ook wordt gebruikt om „essentially non-income objectives” te bereiken ²⁾. Het is ook in ons land opvallend hoezeer na 1945 de arbeidsvoorwaarden in de collectieve contracten zijn verbeterd en hoe in aanzienlijke mate sociale fondsen zijn ingesteld. Ook de verkorting van de arbeidstijd behoort hier toe (bij ons bijv. het verplegend personeel). De Overheid is bij deze ontwikkeling na 1945 niet achter gebleven. Uit de vele tot stand gekomen regelingen noemen wij:

- de nieuwe dan wel verbeterde uitkeringsregelingen in geval van ziekte (ook de t.b.c.-regeling) en werkloosheid;
- de aanmerkelijk verbeterde pensioenvoorzieningen (verkorting wachttijden, hogere maxima, hogere percentages, toeslagen op pensioenen enz.);
- de vaak drastische inkorting van de schalen der diverse bezoldigingsbesluiten (een adjunct-commissie bereikt thans zijn maximum-salaris na 10 jaar i.p.v. na 16 jaar, de hoofdcommissie na 5 jaar i.p.v. na 12 jaar enz.);
- de duur van de vacatie is verlengd en extra-vacantiedagen na een bepaalde diensttijd dan wel voor jeugdigen is thans in de reglementen vastgelegd;
- de ongehoudenafrek van 5 resp. 10 pCt is vervallen;
- een gratificatie i.v.m. ambtsjubilea is ingevoerd;
- Reisbesluit, Verplaatsingskostenbesluit en Rijkskledingbesluit hebben tal van verbeteringen in financieel opzicht ondergaan;
- de standplaatsafrek is aanzienlijk minder geworden, ook als gevolg van wijzigingen in de gemeentelijke indeling;
- invoering van opleidingscursussen, waarvan de kosten geheel of ten dele voor rekening van de Overheid komen dan wel de tot standkoming van studiekostenvoorzieningen.

Dit zijn enkele voorbeelden, die uiteraard voor de een van meer betekenis zijn dan voor de ander. Geen enkele van deze verbeteringen komt tot uiting in de tabellen, die de heer Bolmeijer heeft opgesteld. Daardoor geven deze tabellen geen juiste voorstelling van de werkelijke financiële positie van het overheidspersoneel. Ook bijzondere voorzieningen, zoals deze zijn getroffen voor onderwijzers, leraren, politie, verplegers, bestellers P.T.T., gemeentelijk personeel en burgemeesters enz. komen niet

¹⁾ Dr J. Pen: „De problematiek van de economische positie der intellectuelen”, pree-advies 1953.

²⁾ J. T. Dunlop: „Wage-policies of Trade Unions”, herdrukt in „Readings in the Theory of Income Distribution”, blz. 336 e.v.

tot uitdrukking. Op grond hiervan komt het ons voor, dat de heer Bolmeijer te veel generaliseert.

Ten slotte is het ons een raadsel, hoe de heer Bolmeijer kan schrijven, dat het overheidspersoneel „zich figuurlijk gespreid op een eiland bevindt als bewoners waarvan het van de voordelen, welke het vaste land biedt, verstoken blijft”. Alle algemene loonronden, die na de bevrijding van ons land zijn toegekend, vielen ook het overheidspersoneel ten deel. Niet één uitzondering is daarop te vinden. Wel heeft het overheidspersoneel loonronden gekend, die daarboven uit gingen (1948, 1953 en 1955), terwijl de begrenzing van de 5 pCt loonsverhoging van Maart 1951 inmiddels voor het overheidspersoneel is opgeheven. Pen geeft aan, dat de Overheid vanouds lager salarieert dan het vrije bedrijf, maar hij voegt daaraan toe, dat *na de oorlog* de achterstand op sommige punten wat is ingelopen. Hij schreef dit voor Maart 1953. Nadien vonden in 1953 en in 1955 loonronden en incidentele herzieningen plaats, die *alleen* het overheidspersoneel betroffen.

De heer Bolmeijer zal mij misschien tegenwerpen, dat de bedoelde passage slaat op zijn vergelijking van de reële maximale inkomens van het overheidspersoneel met het reële nationale inkomen per hoofd der bevolking. Ook dan echter is zij niet houdbaar, want de vergelijking betreft ongelijksoortige grootheden. In het nationale inkomen zijn elementen verdisconteerd (ondernemersloon,

winsten, reserveringen en interest), die in de inkomens uit loonarbeid niet zijn opgenomen. Men zou — zo dit mogelijk ware — voor het overheidspersoneel dus ook alle neveninkomsten en emolumenten in de vergelijking moeten betrekken ³⁾. Maar dan nog is men er niet, want het nationale inkomen per hoofd der bevolking is een andere grootheid dan het bedrag, dat ter besteding door de individuen beschikbaar is. Zo berekende bijv. de heer Oomens het reële nationaal inkomen per hoofd van de bevolking in 1948 op 105 (1938 = 100) en het totaal voor besteding beschikbare op 115. De index van de consumptie door verbruikers berekende hij voor dat jaar op 87; het verschil werd o.a. voor investeringen aangewend ⁴⁾. Voor een juiste vergelijking had de heer Bolmeijer beter de ontwikkeling en verdeling van het loonbestanddeel van het nationale inkomen kunnen nagaan.

Wij menen daarom, niet dat het overheidspersoneel in zijn geheel thans in een financieel gunstiger positie verkeert dan in 1938 (al mag men niet vergeten, dat ons land toen ruim 400.000 werklozen telde, waarvan een aanzienlijk deel thans in overheidsdienst werkzaam is), maar wel, dat de door de heer Bolmeijer gegeven voorstelling te pessimistisch is.

³⁾ Hierover nader in: „De ontwikkeling van het nationale inkomen en van zijn bestanddelen”, Statistische en econometrische onderzoeken, jrg. 7 no 4, 4e kw. 1952.

⁴⁾ C. A. Oomens: „Het reële nationale inkomen van Nederland”, in Statistische en econometrische onderzoeken, Maart 1949, tabel 3.

NASCHRIFT

Naar ook bij inzender als bekend mag worden verondersteld, kwam in 1948, in afwachting van een algemene herziening van het Bezoldigingsbesluit, welke intussen nog steeds op zich laat wachten, na interventie van de Raad van Vakcentrales, een *technische* herziening tot stand ¹⁾. Bij die gelegenheid werden o.a. de hoofdschrijversrang en een aantal A-rangen ingevoegd. Voor een benoeming in die rangen werd door de Minister van Binnenlandse Zaken uitdrukkelijk als voorwaarde gesteld, dat de *aard der werkzaamheden* daartoe aanleiding moest geven en tevens, dat de hoofdschrijversrang een eindrang was, zodat de daarin geplaatsten van een verdere bevordering waren *uitgesloten* ²⁾. Hieruit blijkt — de herziening van 1948 was niet de neerslag van een loonronde ³⁾, maar als „sanering” bedoeld ²⁾ — dat deze rangen dus geen „inflatierangen” zijn in de door mij aangegeven zin, zodat het door inzender gekozen voorbeeld, m.i. als niet ter zake dienend buiten beschouwing kan blijven. Afgezien daarvan zou ik voor het overige deze figuur, met zijn ca 30 dienstjaren, gezien het lage loonpeil 1935/1939, eerder als een „maximum”-lijder, dan als een begunstigde willen zien beschouwd.

Bij mijn berekeningen van de inkomens van de ambtenaren ben ik steeds uitgegaan van de ongetwijfeld, ook voor hen, geldende algemene opvatting, dat, zo men de levensstandaard wil meten, die met een zeker inkomen kan worden bereikt, rekening dient te worden gehouden met

¹⁾ Bron: Beknopte toelichting op het Bezoldigingsbesluit 1948. Uitgave: Comité ter behartiging van de algemene belangen van overheidspersoneel. (Drukkerij H. Merteboom, Afdeling N.V. Drukkerij Trio Den Haag).

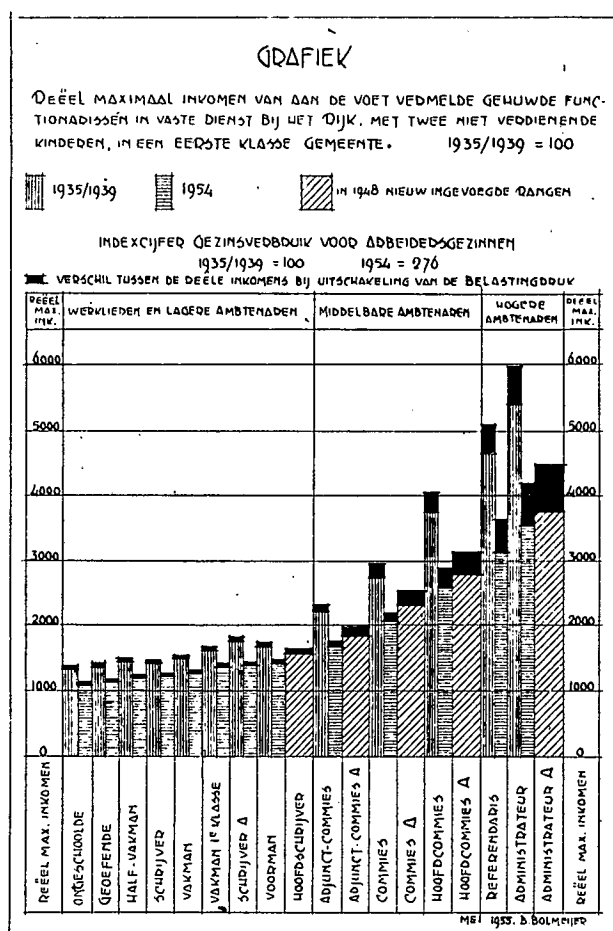
²⁾ Bron: Circulaire Minister van Binnenlandse Zaken dd. 1 September 1949, Afd. Ambtenarenzaken, Bur. II, nr 2442 RRP, aan Heren Ministers, betreffende invoering en uitvoering van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1948. (Uitgave 's Lands Drukkerij, Den Haag).

³⁾ Bron: G. J. Rietmulder: „De bezoldiging van de burgerlijke rijksambtenaren” (Uitgave N. Samsom N.V., Alphen a/d Rijn).

de op de betreffende inkomens rustende belastingdruk. Daar inzender blijkbaar ten aanzien van de inkomens, waarop de ambtenaren uit hoofde van hun rang aanspraak kunnen maken, een andere mening huldigt, heb ik mijn berekeningen overeenkomstig zijn visie aangevuld.

De resultaten daarvan zijn in de grafiek in beeld gebracht; alle gegevens zijn in guldens van 1935/1939 = 100 uitgedrukt. Deze grafiek is zodanig getekend, dat ten aanzien van ieder der vermelde functionarissen, het reële maximale inkomen in de jaren 1935/1939 en in 1954, zowel met als zonder de belasting op het inkomen tot uitdrukking komt; de zwarte kopjes geven het verschil der inkomens tussen de twee berekeningswijzen aan. Dat verschil is de reële belastingdruk in 1935/1939 en in 1954. Men kan uit de grafiek dus ook de druk in verhouding tot de aangegeven jaren aflezen en daaruit het verschil van deze druk tussen de lagere en de hogere inkomens nagaan. De oorspronkelijk getekende, gearceerde kolommen, thans aangevuld met de „kopjes”, vormen de reële inkomens *zonder* aftrek van de belasting. Wat de beoordeeling van de rangeninflatie betreft — de grafiek brengt tevens de betekenis van de normale bevorderingen, voorheen en thans, aan het licht — leiden beide berekeningswijzen tot nagenoeg eenzelfde uitkomst; ik kan letterlijk herhalen hetgeen ik dienaangaande in het artikel van 13 April jl. heb aangevoerd. Geen woord staat daar m.i. te veel in, zodat ik inzender — die dat uit mijn artikelen, aan de hand waarvan ik mijn nieuwe berekeningen heb uitgevoerd, ook zelf wel had kunnen afleiden — er op mag wijzen, dat naar het mij voorkomt mijn voorstelling van zaken allesbehalve irreeel is te achten.

Een vrijwel ieder bekende grondwettelijke bepaling luidt: „Geen privilegiën kunnen in het stuk van belastingen worden verleend”. Reeds uit dezen hoofde doet



het eigenaardig aan dat inzender op de zeer uitzonderlijke gedachte kan komen mijn poging om aan te tonen, wat globaal bezien, *zou moeten gebeuren* om de inkomens van de ambtenaren te brengen op hun reële peil van 1935/1939, zodanig te interpreteren, dat ik er naar zou streven de belastingdruk *alleen* voor het overheidspersoneel, via de lonen, te *mitigeren*; welke regering zou zich daartoe lenen? Teneinde inzender ook hier uit de droom te helpen, heb ik uitgerekend, wat, globaal gezien, *zou dienen te geschieden* — ik stel dus evenmin als de vorige maal, iets voor, doch vergewis mij enkel maar — om de reële inkomens van de hieronder vermelde figuren op hun peil van 1935/1939 te brengen, zonder daarbij rekening te houden met de belastingdruk. Het resultaat volgt hieronder.

	Vakman	Commies	Administrateur
Nominaal maximaal inkomen 1954 ..	f 3.608	f 6.055	f 11.539
Zou dienen te worden verhoogd met ..	„ 651	„ 2.203	„ 4.952
	f 4.259	f 8.258	f 16.491
Deze bedragen gedeeld door 276 (indexcijfer) \times 100 = reële maximaal inkomen in 1935/1939	„ 1.543	„ 2.992	„ 5.975

Om hun peil van 1935/1939 te kunnen bereiken, dienen de drie inkomens met resp. 18,0, 36,4 en 42,9 pCt te worden verhoogd, waarbij niet uit het oog mag worden verloren, dat in de berekende inkomens alle daarop betrekking hebbende *berekenbare* factoren zijn verdisconteerd (pensioenverhaal, kindertoelage, resp. kinderbijslag voor het tweede kind, vacantietoelage en ziektekostenvergoeding). Een verhoging enkel van de schaalbedragen, met deze percentages, zou niet toereikend zijn. Hieruit moge inzender blijken, dat ook zonder de door hem veronderstelde mitigerende der belasting nog wel het

een en ander zal moeten gebeuren, eer het bewuste peil wordt bereikt en dat derhalve mijn voorstelling van zaken ook in dit geval naar ik meen op een reële basis berust.

Aan de „essentially non-income objectives”, waarvan inzender een overzicht geeft, kan slechts een betrekkelijke waarde worden toegekend. Niet alleen worden er voorzieningen in opgesomd, welke uitsluitend strekken tot vergoeding van onkosten, maar bovendien komen vele ambtenaren voor de overige remuneraties zelden of nooit in aanmerking. Zo had bijv. de vermelding van jubileumgratificaties, welke toch moeilijk als „inkomen” kunnen worden aangemerkt, beter achterwege kunnen blijven. Overigens heb ik geen bezwaar, dat inzender, *ter afboeking van een deel van het geconstateerde tekort*, een zeker percentage in mijn tabellen tot uitdrukking brengt. Hij zij daarmee echter voorzichtig en stelle zijn percentage niet te hoog. Het volgende moge hem daarbij als leidraad dienen. Ten gevolge van de „aanmerkelijk verbeterde” pensioenvoorzieningen, ontvangt een hoofdschrijver, resp. administrateur A, met 40 dienstjaren, naar de grondslag in 1954, een maximum pensioen van f 2.982, resp. f 7.128, d.i. in guldens van 1935/1939 respectievelijk f 1.080 en f 2.582. Als schrijver-schrijver A, resp. referendaris-administrateur, zouden deze figuren in 1935/1939 een pensioen hebben ontvangen van resp. f 1.060 en f 1.331 en resp. f 3.629 en f 4.234. Een schrijver, tot hoofdschrijver bevorderd, komt vergeleken met 1935/1939 „aan zijn trek”; vergeleken met een schrijver A, boekt de hoofdschrijver reeds een aanzienlijke achterstand. In de hogere rangen neemt de achterstand toe, zelfs bij een belangrijke rangeninflatie: referendaris-administrateur A, kan een reële achterstand van 39 pCt worden geconstateerd. Op grond van deze „benaderende” berekeningen kan mijn raad, voorzichtigheid te betrachten, dus niet misplaat worden genoemd.

Het vorenstaande geldt, mutatis mutandis, eveneens voor het andere, door inzender genoemd personeel, waarvan de beloning c.a. immers op dat van het Rijkspersoneel is afgestemd. Met betrekking tot het gemeentepersoneel wijs ik in dit verband nog op de speciaal voor dat personeel door *ettelijke* gemeentebesturen gevormde „Sociale Voorzieningsfondsen” (ook wel „dubbeltjesfondsen” genoemd) waarop in geval van financiële nood een beroep kan worden gedaan. De oprichting van deze fondsen, in de laatste jaren, kenmerkt op duidelijke wijze de bijzondere positie van het overheidspersoneel in het huidige tijdvak van hoogconjunctuur. Is het desondanks voor inzender toch nog een raadsel, wanneer ik stel, — *ik ben mij, dat zij met nadruk vermeld, mijn verantwoordelijkheid in dezen volkomen bewust* — dat het overheidspersoneel zich op een eiland bevindt, als bewoners waarvan het van de voordelen, welke het vaste land biedt verstoken blijft?

Naar inzender uit mijn artikel, in „E.-S.B.” van 24 November 1954 had kunnen opmaken, hebben noch de algemene loonronden, noch de speciaal voor het overheidspersoneel boven die ronden uitgegane regelingen, waartoe inzender, zoals hem uit het voorgaande is kunnen blijken, ten onrechte, ook de *technische* herziening van 1948 rekent, tot verhoging van het reële inkomen geleid. *Zonder de belastingverlaging in 1951 en 1954 valt in 1954 ten opzichte van 1948 voor het overgrote deel van het personeel zelfs een achteruitgang van het reële inkomen te constateren.* Hieruit moge inzender blijken, dat zo ik mijn berekeningen op de *door hem voorgestane manier* had uitgevoerd, de geconstateerde achterstand *groter zou zijn geweest*, dan ik op grond van mijn methode heb

geconstateerd. Hij moge er voorts, wat *veel belangrijker* is, de conclusie uit trekken, dat loonronden *op zich zelf* geen maatstaf kunnen zijn voor de bepaling van het reële inkomen.

Bij gebrek aan statistische gegevens t.o.v. de particuliere sector, heb ik de positie waarin het door mij behandelde personeel verkeert, vergeleken met het reële inkomen per hoofd der bevolking, dat als maatgevend ter beoordeling van de algemene welstand kan worden beschouwd. Het verloop daarvan vertoont een heel wat fleuriger beeld dan dat van het ambtenarencorps: nadat het reële inkomen per hoofd in 1948 het *vooorlogse peil reeds had overschreden*, is het in de jaren 1949 t/m 1953 opgelopen tot resp. 108, 109, 108, 108 en 118. Van een daling nadien is nog geen sprake; het tegendeel is het geval. Met betrekking tot de door de ambtenaren genoten neveninkomsten e.d. zij hier opgemerkt, dat in het reële inkomen per hoofd de inkomens der ambtenaren zijn verdisconteerd; zonder deze zouden genoemde cijfers waarschijnlijk nog hoger zijn.

Vergeleken met 1935/1939 zijn dus de inkomens der ambtenaren sterk achterop geraakt; de achterstand, hoewel niet gering, is voor de werklieden en de lagere ambtenaren — relatief gezien — het laagst, voor de ambtenaren neemt deze achterstand, bij het stijgen der inkomens, toe. Er is dus een grote discongruentie tussen de reële inkomens van het overheidspersoneel en dat per hoofd der bevolking ontstaan; een discongruentie zo groot, als zich de laatste 50 jaren nog nimmer heeft voorgedaan. Dit impliceert, dat zo lang deze toestand blijft voortduren er voor de ambtenaren geen sprake is van enige afstemming op de algemene welvaart; *alle loonsverhogingen hebben voorshands voor hen geen verdere strekking dan een t.o.v. 1935/1939 bestaande achterstand in te halen*. Van enige aanspraak op de *gestegen welvaart*, d.w.z. *boven het honderdprocentpeil van 1935/1939*, is dus in mijn schets van de situatie geen sprake.

In dit verband lijkt de conclusie voor de hand te liggen, dat de van bepaalde zijde bij de jongste besprekingen over de lonen van het overheidspersoneel voorgestelde percentages, in plaats van exorbitant hoog en irreal te zijn, als *uiterste minima* kunnen worden aangemerkt. Dat thans van andere zijde tegen deze percentages bezwaren bestaan, mag in verband met de omstandigheid dat deze voor het loonpeil van 1935/1939 geen goed woord konden vinden, als ironie der geschiedenis worden beschouwd.

Te verwonderen valt dit echter niet. Wanneer men in 1953 op het hoogste niveau nog ten volle overtuigd was, dat het nationale inkomen niet was gestegen ⁴⁾, mag op lager niveau geen beter inzicht worden verwacht.

Teneinde mij omtrent de ontwikkeling en verdeling van het loonbestanddeel van het nationale inkomen te kunnen oriënteren — ik was nl. zeer benieuwd te weten of en in hoeverre de toegenomen invloed van de vakbeweging en de doorwerking van de geleide loonpolitiek tot vergroting van het voor arbeid beschikbare deel van het reële nationale inkomen heeft geleid — heb ik mij reeds geruime tijd geleden tot het C.B.S. om inlichtingen gewend. Het desbetreffend antwoord heb ik verwerkt in mijn artikel van 8 December 1954, onder het hoofd: „Wijziging in de inkomensverdeling”. Daar ik mij, zoals in zender daarin kan lezen, niet in speculatieve beschouwingen wil verdiepen — het bestuderen van de verdeling van het nationale inkomen is overigens een

terrein dat beter aan wetenschappelijk gevormde economen kan worden overgelaten — moet ik hem, tot mijn spijt, wegens het ontbreken van statistische gegevens *hier* dus in het onzekere laten ⁵⁾.

Dat thans een aantal — voorheen — werklozen in overheidsdienst werkzaam is kan wel juist zijn; waarschijnlijk zijn er nog meer in de particuliere sector werkzaam. Met hun bezoldiging en dat van het overheidspersoneel heeft dat echter niets te maken. In zender verwacht de persoonlijke (toevallige) situatie, met de zakelijke (de afstemming van het loon op de te verrichten arbeid).

⁴⁾ Een — desnoods elementaire — statistiek van de inkomens naar de beroepen, tegen welke de belastingwetgeving zich niet verzet, zou in dezen verhelderend kunnen werken.

Groningen.

B. BOLMEIJER.

BOEKBESPREKING

Dr J. A. Geertman en A. H. Geertman: *Economisch-technische verschijnselen*. Deel I. N.V. Uitgeverij Elsevier, Amsterdam 1954, 312 blz.

Sedert enige tijd omvat het examen Staats Practijk-Diploma een nieuw leervak onder de naam economisch-technische verschijnselen. Het boek van de Gebr. Geertman is in eerste aanleg geschreven ten gebruike bij het onderwijs in dit leervak. Hoewel de schrijvers opmerken, dat hun visie op de stof niet mag worden vereenzelvigd met het inzicht van de examencommissie, geeft het feit, dat één van de schrijvers in deze commissie zitting heeft aan het werk naar onze mening toch een zekere autoriteit.

In deel I worden behandeld de markt vormen en het prijsmechanisme, de feitelijke marktorganisatie, het vervoer en de verzekering. In deel II — dat nog moet verschijnen — zullen derhalve, wanneer wij het examenprogramma vergelijken met hetgeen in deel I is besproken, moeten worden behandeld de ordening van het economisch leven, monetaire vraagstukken en de internationale handel.

De schrijvers merken op, dat de nadruk van hun betoog steeds ligt in de praktische verwerking van de toch vrij theoretische leerstof. Inderdaad valt telkenmale op het grote aantal voorbeelden, die uit de praktijk zijn genomen en die het theoretische betoog sterk verlevendigen. Ook de beschrijving van de feitelijke markten in aansluiting op de hoofdstukken inzake de verschillende abstracte markt vormen is een zeer geslaagde opzet, die niet genoeg kan worden gewaardeerd.

Niettemin richt zich ons voornaamste bezwaar toch tegen de structuur van het boek. De onderwerpen zijn in een volgorde behandeld, die stellig onze bewondering niet kan hebben. Direct reeds in de Inleiding bijvoorbeeld wordt de lezer voor een aantal vraagstukken geplaatst (integratie, differentiatie enz.), die allermint het kernpunt van de stof vormen. Dit gaat voorts in een tempo en met een gebruik van niet toegelichte vaktermen, dat een niet economisch geschoolde lezer het spoor spoedig bijster is.

Een tweede voorbeeld van gebrek aan strakheid in het betoog zij het volgende: bij de behandeling van de markt vormen kiezen de schrijvers als criterium het aantal marktpartijen. Bij de behandeling van de monopolistische concurrentie blijkt echter, dat dit criterium niet meer voldoet en zijn de schrijvers genoodzaakt alsnog

⁵⁾ Bron: Middengroepen; verklaring van Partij v. d. Arbeid dd. 19 Mei 1953 in „Het Vrije Volk”. Mijn commentaar in „Vrij Nederland” dd. 30 Mei 1953 en 11 Juli 1953 met naschriften vanwege de redactie.

het vraagstuk van de al of niet homogeniteit van de waar in te voegen. Dit geschiedt naar ons gevoelen wat laat en terloops (blz. 183). Fraaiere ware het geweest dit aan de behandeling van de markt vormen, tezamen met het criterium van het aantal marktpartijen, te laten voorafgaan.

Tekenend voor het gebrek aan structuur is in het algemeen het gebruik van vaktermen, die in het geheel niet, of later, worden toegelicht. Zo wordt — om één voorbeeld te noemen — op blz. 83 het woord „rent” gebruikt, doch eerst op blz. 120 wordt het begrip omschreven.

Voorts achten wij het een bezwaar, dat de schrijvers hun marginale kostenopvatting zo sterk naar voren brengen. In vakkringen bestaat hierover allerm minst communis opinio. Voor de student wordt dit al wel zeer verwarrend. Afgezien van de kwaliteit van de marginale kostprijsopvatting menen wij, dat de schrijvers beter hadden gedaan dit vraagstuk in een leerboek niet aan te snijden. Het „sprookje”, dat vervolgens op blz. 83 het standpunt moet toelichten, is allerm minst geslaagd; een vakman heeft moeite met de economische vraagstukken van dit bosrijke mijnwerkersdorp, maar de student zal er in het geheel niets van begrijpen. De uitloper van de bedrijfseconomie naar de macro-economie is te veel van het goede en het gemeenschappelijke kostenvraagstuk een onnodige complicatie.

Schreven wij, dat het gebruik van vele praktische voorbeelden niet genoeg kan worden gewaardeerd, dit neemt niet weg, dat wij alle voorbeelden niet even fraai achten. Nemen wij het voorbeeld van het monopsonie tegenover de volledige mededinging op blz. 49: de oproep van sollicitanten per advertentie. Wij kunnen hier geen volledige mededinging bij de sollicitanten veronderstellen door gebrek aan homogeniteit.

Tot slot menen wij, dat de formulering niet altijd even scherp is (wat is nu het wezenlijke verschil tussen de trust en het concern, blz. 157) en dat het betoog niet altijd even volledig is (op blz. 204 bijvoorbeeld wordt gesproken over de economische voorraad tegenover de technische voorraad; de schrijvers vergeten te vertellen, dat teneinde prijsrisico's volledig uit te schakelen de economische voorraad 0 zou moeten zijn).

Men moet een boek vooral beoordelen naar zijn doel. De hierboven genoemde punten van critiek zijn van weinig betekenis voor de geschoolde econoom, die uit eigen kennis de leemten aanvult. Het werk is evenwel in eerste aanleg geschreven voor studerende. En dan wegen naar ons gevoelen de bezwaren zeer sterk.

's-Gravenhage.

Drs A. G. TER HENNEPE.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

Voor het eerst sinds ongeveer zes weken was de geldmarkt gedurende de verslagweek weer ruim. Vnl. het aflopen van f 78 mln schatkistpapier, het teruglopen van de chartale circulatie met f 94 mln (beide tussen 31 Mei en 6 Juni) alsmede het feit, dat de einddatum van de lopende kaspercentageperiode, 21 Juni, nog niet vlak voor de deur staat waren tezamen voor de omslag verantwoordelijk.

Als gevolg van deze verruiming werd de callgeldrente per 7 Juni van 1 pCt tot $\frac{3}{4}$ pCt, en met ingang van 9 Juni verder tot het minimum van $\frac{1}{2}$ pCt teruggebracht. In het

begin van de krappe periode, nl. op 22 April, was deze rente tot $\frac{3}{4}$ pCt verhoogd, terwijl het maximum-percentage van 1 pCt voor dit crediet gold van 14 Mei - 7 Juni, gedurende een voor de tegenwoordige Nederlandse geldmarktverhoudingen vrij lange tijd derhalve.

Ook het marktdiscounto voor zeer kortlopend papier onderging een daling, en wel tot ca $\frac{3}{4}$ pCt, tegen enige weken geleden 1 $\frac{1}{2}$ pCt. Minder groot was uiteraard de daling van de discounto's der voor stemmingswisselingen ongevoeliger lange termijnen schatkistpapier. Zo noteerde bijv. 2-, resp. 4-jaarspapier 1 $\frac{1}{2}$, resp. 1 $\frac{9}{16}$ pCt, tegen ca 1 $\frac{3}{8}$, resp. 1 $\frac{9}{16}$ pCt enkele weken geleden.

De kapitaalmarkt.

Vooraf onder invloed van het afwenden van een grote staking in de Amerikaanse auto-industrie onderging Wallstreet de afgelopen week een niet onaanzienlijke koersstijging. Hierbij werden nieuwe hoogterecords geboekt, o.a. door het gemiddelde Dow Jones Industrials, dat 10 Juni het cijfer 437,7 bereikte, tegen 428,5 een week tevoren en een tot dusverre bereikt maximum van 430,6 op 26 April jl. Dat de Amerikaanse monetaire autoriteiten vermoedelijk voornemens zijn een verdere snelle koersstijging zoveel mogelijk af te remmen, volgt uit berichten, volgens welke het contante dekkingspercentage voor effectenaankopen zou worden verhoogd van 70 tot 80 pCt, volgens andere geruchten zelfs tot 100 pCt.

De betere stemming in New York leidde tot een vaster houding van Amsterdam, in het bijzonder voor de grote internationale fondsen, waarvan ditmaal vooral Koninklijke op de voorgrond trad. Naast vraag voor Amerikaanse rekening, waren hierbij soms ook Zwitserse aankopen niet te verwaarlozen.

Het aantal ondernemingen, dat van de grote ruimte op de aandelenmarkt gebruik maakt voor aandelenemissies, vertoont de laatste tijd een stijging, al blijven de gevraagde bedragen bescheiden t.o.v. het totale reservoir van onbelegde naar risicodragende belegging zoekende middelen. De afgelopen week werden aandelenuitgiften aangekondigd door Industrie v.h. Van Lohuizen (f 1 mln a pari), Blydenstein (f 1 mln à 120 pCt) en Hero (f 1,9 mln à 115 pCt). Ook vinden er geregeld introducties van tot dusverre besloten n.v.'s plaats, de vorige week bijv. van Kledingindustrie H. Smits & Co.

Groter nog was gedurende de verslagweek de emissie-activiteit op de obligatiemarkt, waar thans officieel bekend werden de uitgifte van f 35 mln 4 $\frac{1}{2}$ pCt obligaties Noorwegen en f 50 mln 4 pCt obligaties Zuid-Afrika, beide a pari. Voorts werden ook f 15 mln 4 $\frac{1}{2}$ pCt obligaties aangeboden door de Franse onderneming Naphtachimie. Dat thans door De Nederlandsche Bank in dergelijke omvang toestemming voor buitenlandse leningen wordt gegeven, wordt toegeschreven aan het streven dezer instelling, het omzetten van haar E.B.U.-vordering in particuliere leningen aan buitenlandse debiteuren te bevorderen.

Inmiddels ontbreken binnenlandse obligatie-emissies de laatste maanden ook niet geheel op het appèl. Zo emitteert Blydenstein f 3 mln 3 $\frac{3}{4}$ pCt obligaties met een maximum looptijd van 25 jaar à 99 pCt. Van een invloed van al deze obligatie-emissies op de rentestand is voorsnog niets te bespeuren; met name de koersen der staatsobligaties bleven tot dusverre goed op peil.

Aand. indexcijfers (1953 = 100)	3 Juni 1955	10 Juni 1955
Algemeen	195,3	196,2
Internat. concerns	249,5	251,4
Industrie	151,5	151,6
Scheepvaart	140,3	139,7
Banken	144,1	143,2
Indon. aand.	145,5	146,3
Aandelen		
Kon. Petroleum	565 $\frac{1}{4}$	579exd.
Unilever	428 $\frac{1}{4}$	420 $\frac{1}{2}$ exd.
Philips	396 $\frac{1}{2}$	397 $\frac{3}{4}$
A.K.U.	301 $\frac{1}{2}$	298 $\frac{3}{4}$
Kon. N. Hoogovens	314	318 $\frac{1}{2}$
Van Gelder Zn	279 $\frac{1}{2}$	282
H.A.L.	181	180 $\frac{3}{4}$
Amsterd. Rubber	123	123 $\frac{3}{4}$
H.V.A.	145	146
Staatsfondsen		
2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	79 $\frac{1}{2}$	79 $\frac{9}{16}$
3-3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	101 $\frac{7}{16}$	101 $\frac{3}{16}$
3 pCt Grootboek 1946	100 $\frac{1}{16}$	100 $\frac{1}{16}$
3 pCt Dollarlening	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
Diverse obligaties		
3 $\frac{1}{2}$ pCt Gem. R'dam 1937 VI ...	102	102 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ pCt Bk v. Ned. Gem. 1954 II/III	101	100 $\frac{13}{16}$
3 $\frac{1}{2}$ pCt Philips 1948	103 $\frac{3}{16}$	103 $\frac{3}{16}$
3 $\frac{1}{2}$ pCt Westl. Hyp. Bank	100 $\frac{5}{8}$	100 $\frac{3}{4}$

J. C. BREZET.

STATISTIEKEN

NATIONALE BANK VAN BELGIË
(Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Goudvoorraad	Tegede op het buitenland	Vorderingen op het buitenland i.v.m. betalingsaccorden	Handelspapier op België en overheidseffecten	Voorschotten overheidsfondsen
28 April 1955	41.938	3.004	10.802	14.439	273
5 Mei 1955	42.164	2.807	10.966	14.387	411
12 Mei 1955	42.277	2.503	11.084	14.005	274
18 Mei 1955	42.333	2.436	10.606	12.966	281
26 Mei 1955	42.390	2.240	10.571	14.239	513
2 Juni 1955	42.503	2.123	10.520	14.973	640

Data	Deel- en pasmunt	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi					Verbintenissen t.o. het buitenland i.v.m. betalingsaccorden	
			Schatkist			Banken in het buitenland	Diverse rekeningen courant	E.B.U. landen	Andere
			gewone rek.	rek. Acc.	Econ. Sam. w.				
28 April 1955	724	103.811	2	96	221	1.598	1.251	554	
5 Mei 1955	732	104.242	5	76	207	1.320	1.078	551	
12 Mei 1955	749	103.241	6	76	209	1.464	1.182	521	
18 Mei 1955	763	102.742	3	76	202	1.240	476	480	
26 Mei 1955	670	103.096	7	76	198	1.372	457	489	
2 Juni 1955	690	104.512	5	76	219	1.504	436	482	

INTERIM-INDEXCIJFERS VAN GROOTHANDELSPRIJZEN
IN NEDERLAND ¹⁾ ²⁾

1948 = 100	1953	1954	Jan. 1955	Febr. 1955	Mrt 1955	April 1955
Voedingsmiddelen:						
plantaardige	137	136	128	126	124	125
dierlijke	110	113	119	115	111	108
totaal	123	124	123	120	117	116
Grondstoffen voor:						
houtwaren	147	150	161	161	161	161
chem. producten	120	119	121	121	121	120
textielwaren	140	143	138	138	136	136
leer en leerwaren	134	122	113	113	113	114
metaalwaren	147	140	150	151	154	156
papier ³⁾	106	115	118	118	118	118
hulpstoffen	179	179	182	182	183	182
totaal	156	155	158	158	158	159
Afgewerkte prod.:						
glas, aardewerk, enz.	149	155	158	158	158	158
houtwaren	104	106	115	116	116	116
chem. producten	121	122	128	127	128	128
textielwaren	134	135	141	141	140	140
leer- en rubberwaren	135	133	135	136	136	136
papierwaren	131	140	147	149	150	150
metaalwaren	140	138	141	143	145	145
gefabriceerde voed. en genotmiddel.	131	134	137	136	135	134
overige producten	138	148	169	164	157	158
totaal	132	134	139	139	138	138
Algemeen indexcijfer	134	136	138	137	136	136

¹⁾ Ontleend aan het Statistisch Bulletin van het Centraal Bureau voor de Statistiek.
²⁾ De wegingscoëfficiënten zijn vastgesteld overeenkomstig de verhoudingen in 1948.

DE NEDERLANDSCHE BANK
(Voornaamste posten in duizenden guldens)

Data	Munt en Muntmateriaal	Vorderingen en geldwaardige papieren, luidende in buitenlandse gelddoelen	Buitenlandse betaal-middelen	Vorderingen in guldens, voortvloeiende uit betalingsaccorden	Voorschotten in rekening courant	
16 Mei 1955	3.058.798	1.563.064	1.204	205.575	254.261	
23 Mei 1955	3.059.644	1.573.598	1.342	207.506	57.931	
31 Mei 1955	3.067.273	1.567.688	1.225	210.721	56.651	
6 Juni 1955	3.067.764	1.574.527	1.187	222.212	33.365	
13 Juni 1955	3.068.346	1.596.561	1.084	214.828	26.686	
Saldi in rekening courant						
Data	Bankbiljetten in omloop	Totaal	's Rijks Schatkist	's Rijks Schatkist bijzondere rekening	Saldi voortvloeiende uit betalingsaccorden	Andere saldi van niet-inge-zetenen
16 Mei 1955	3.581.786	2.176.175	776.965	611.513	48.938	20.697
23 Mei 1955	3.593.834	1.982.589	699.758	611.511	52.792	20.394
31 Mei 1955	3.720.050	1.863.663	647.212	611.511	52.129	20.327
6 Juni 1955	3.626.093	1.947.407	629.933	611.511	55.267	20.554
13 Juni 1955	3.570.208	2.013.829	680.080	611.511	55.277	20.302

IN- EN UITVOER VAN NEDERLAND ¹⁾
(waarde in miljoenen guldens)

Jaar	Invoer		Uitvoer		Dekkingspercentage	
	April	Jan.-April ²⁾	April	Jan.-April ²⁾	April	Jan.-April ²⁾
1938	119	122	82	86	69	71
1952	685	744	695	703	101	95
1953	683	694	688	661	100	95
1954	768	823	707	726	92	88
1955	954	983	735	786	77	80

¹⁾ Bron: C.B.S.
²⁾ Maandgemiddelden.

Abonneert U op E.-S.B.



Bij vooraanstaande financiële instelling, welke activiteit zich in hoofdzaak beweegt op het gebied van kapitaalverstreking aan het bedrijfsleven, vacert binnenkort de functie van

ONDERDIRECTEUR

Gedacht wordt aan iemand van academisch niveau, met ervaring, opgedaan in het bankwezen, of elders op bedrijfs-economisch gebied. Slechts zij, die een uitgesproken voorkeur bezitten voor het behandelen van financieringsproblemen, gelieven te solliciteren. Leeftijd 35 tot 40 jaar. Kandidaten zullen eventueel worden uitgenodigd voor een psychologisch onderzoek.

Eigenhandig (niet met ballpoint) geschreven brieven met volledige inlichtingen over leeftijd, opleiding en practijk en vergezeld van twee recente pasfoto's (van voren en opzij) vóór 25 Juni a.s. aan de Nederlandse Stichting voor Psychotechniek, Wittevrouwenkade 6, Utrecht, onder nummer E.S.B. 12445.

UNIE VAN ZUID-AFRIKA

UITGIFTE

van

f 50.000.000,- 20-jarige obligatiën,
4 pCt. Buitenlandse lening van 1955.

Voor deze uitgifte is door De Nederlandsche Bank N.V. vergunning verleend.

Met verwijzing naar het prospectus d.d. heden berichten ondergetekenden, dat zij de inschrijving op bovengenoemde obligatiën openstellen op

Maandag 20 Juni 1955,

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur, te hunnen kantore te

Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage,

voor zover aldaar gevestigd,

TOT DE KOERS VAN 100 pCt.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn bij de kantoren van inschrijving verkrijgbaar.

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V. **Nederlandse Overzee Bank N.V.**

Amsterdamsche Bank N.V.

De Twentsche Bank N.V.

Hope & Co.

Labouchere & Co. N.V.

Lippmann, Rosenthal & Co.

R. Mees & Zoonen

Pierson & Co.

Rotterdamsche Bank N.V.

Amsterdam, }
Rotterdam, } 10 Juni 1955.

Teksten

wetenschappelijke zowel als andere behoren aan stilistische eisen te voldoen, hetgeen vaak vergeten wordt. Hierdoor wordt de inhoud van boeken en artikelen dikwijls droog en moeilijker te lezen dan de schrijvers bedoelen. Een ervaren supervisor helpt hen dit te voorkomen.

Uw geschrift stijgt in waarde door een verzorgde taal

INLICHTINGEN ONDER No. ESB 24-1,
BUR. v. d. BLAD, POSTBUS 42, SCHIEDAM

beschikbare krachten

ECONOMISCH Drs

31 jr., 7 jaar ervaring in bank en bedrijfsleven, wenst verandering van werkkring. Bij voorkeur research, statistiek. Brieven onder no. E.-S.B. 24-2, Bur. v. d. Blad, Postbus 42, Schiedam.

Adverteer in E.-S.B.