

Economisch-Statistische Berichten

Achtergronden van prestigekwesities

★

A. Devreker

Het Belgische vervoerwezen en de E.E.G.

★

Drs. C. A. Braun

Hoger onderwijs en bedrijfsleven
in Nederland

★

Drs. E. Kaptein

Ontwikkelingsproblemen in Zuid-Italië

★

Europa-bladwijzer

No. 5a

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

44e JAARGANG

No. 2196

WOENSDAG 12 AUGUSTUS 1959



Op het Ministerie van Economische Zaken bestaat de gelegenheid tot plaatsing van

JONGE ECONOMEN

voor het verrichten van werkzaamheden op het gebied van:

- algemene economische politiek
- ordenings-vraagstukken
- industrialisatie-politiek en integratie.

Eigenhandig geschreven sollicitaties onder nr. 1514/7188 (in linkerbovenhoek env. en brief) in te zenden aan het bureau personeelsvoorziening van de Rijksoverheid, Prins Mauritslaan 1, Den Haag.

*U reageert op annonces in „E.-S.B.”?
Wilt U dat dan steeds kenbaar maken!*

LANG GEVESTIGD NEDERLANDS BEDRIJF

met internationale vertakkingen,

zoekt een

ADMINISTRATIEF ADJUNCT-DIRECTEUR

die de technisch commercieel gerichte directieleden de dagelijkse leiding over de groeiende administratieve en verdere niet-technische afdelingen uit handen kan nemen.

Eigenhandig (niet met ballpoint) geschreven brieven te adresseren onder No. U 68 Advertentie-Bureau Rouma & Co., Herengracht 226, Amsterdam.

Adviezen
en bemiddeling
inzake
levensverzekeringen
en
pensioencontracten

R. MEES & ZONEN

ROTTERDAM



ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.
Telefoon redactie: 0 1800 of 0 10 52939. Administratie: 0 1800 of 0 10 38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zonen, Rotterdam. Banque de Commerce, Koninklijk Plein 6, Brussel, postcheque-rekening 260.34.

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

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.

Abonnementsprijs: franco per post, voor Nederland en de Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f. 29, overige landen f. 31 per jaar (België en Luxemburg B. fr. 400). Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

Losse nummers 75 ct.

Aangetekende stukken in Nederland aan het Bijkantoor Westzeedijk, Rotterdam-6.

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

Advertentietarief f. 0,30 per mm. Contractarieven 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.

Achtergronden van prestigekwesties

Arbeidsvreugde vormt een belangrijk facet van het menselijk geluk. Arbeidsvreugde ook heeft — het laat zich gemakkelijk denken — een gunstige invloed op de arbeidsproductiviteit. Ziehier twee gewichtige redenen, waarom studies, die ertoe kunnen bijdragen dat omstandigheden en gebeurtenissen welke een domper op deze vreugde zetten uit de weg worden geruimd, de aandacht verdienen. Een dergelijke studie is vervat in het boek van Achterbergh ¹⁾. Daarin wordt uitgegaan van de gedachte, dat de menselijke verhoudingen in het bedrijf niet zelden worden vertroebeld door prestigekwesties — „men voelt zich gepasseerd, miskend, in zijn positie bedreigd” enz. — en dat deze laatste op hun beurt veelal hun oorzaak vinden in statusverhoudingen. Achterbergh nu heeft langs empirische weg nagegaan hoe deze statusverhoudingen in een industrieel bedrijf worden beleefd.

Aan de beschrijving van de gevolgde methode en de resultaten van het onderzoek gaan twee hoofdstukken vooraf. Het eerste is begrips-analytisch en bevat, behalve Achterberghs definitie van status — kort gezegd: „de min of meer achtenswaardige positie die iemand in het sociaal waarderingssysteem inneemt” — beschouwingen over de voorwaarden en eigenschappen daarvan. De meer praktisch ingestelde lezer zal overigens het daarop volgende hoofdstuk wel prefereren. Daarin nl. wordt aan de hand van een ideaal-type geschetst hoe in een zich van éénmanszaak tot grootbedrijf ontwikkelende onderneming uit de functies van patroon, meesterknecht en knecht steeds weer andere functies en status voortspuiten. Al naar gelang de eigen status zal de lezer met genoegen dan wel met enig dépit kunnen opmerken dat het splitsen van de ondernemersfunctie de ondernemer zelve — zulks in tegenstelling tot zijn oorspronkelijke medewerkers, wier functies een soortelijk proces ondergingen — het tegendeel van statusverlies heeft bezorgd.

Bij het empirisch onderzoek waren 84 werknemers van een bedrijf betrokken. Hun werd gevraagd 21 functies te rangschikken naar belangrijkheid en aanzien; daarna werden zij over deze rangschikking ondervraagd. Doordat

¹⁾ Dr. L. J. Achterbergh: „Achtergronden van prestige-kwesties; een empirisch sociaal-psychologische studie over de statusverhoudingen in het industriële bedrijf”. *Lecturis N.V.*, Eindhoven 1958, VII + 175 blz., f. 12,85.

Achterbergh op het idee is gekomen deze werknemers niet alleen te onderscheiden in arbeiders en beambten, maar uit deze laatste groep nog te lichten degenen, die als arbeider in de fabriek hun werkzaam leven waren begonnen, kon worden nagegaan of de vroegere positie dezer laatsten mede invloed uitoefende op hun oordeel. De hier beschikbare ruimte laat ons slechts toe enkele van de vele resultaten van het onderzoek te vermelden. Over het algemeen liepen de oordelen der onderscheiden groepen over de hoogste en laagste functies parallel. De tussenfuncties echter werden verschillend beoordeeld. De lagere beambtenfuncties werden door de arbeiders en de beambten die vroeger arbeider waren geweest, relatief het hoogst geklasseerd; de beambten-van-huis-uit daarentegen sloegen de arbeidersfuncties het hoogst aan. De beambten ook somden — om, bij wijze van illustratie, een enkel detail te vermelden — van de boekhoudersfunctie vaak negatieve kenmerken op, terwijl arbeiders en oud-arbeiders veelal onder de indruk waren van het feit, dat de boekhouder met geld te maken heeft.

In een laatste, wel zeer fraai, hoofdstuk behandelt schrijver de kentekenen van status — zoals daar bijv. zijn: de wijze van beloning, de regeling van de werktijd, de plaats waar men werkt, de kleding, de houding, de gebezigde taal enz. — en de wijze waarop status wordt beleefd. Mede aan de hand van vele, naar het leven getekende, voorbeelden kan de lezer hier onder andere leren hoe het menselijk geluk vaak af kan hangen van omstandigheden en zaken die ieder ander dan de betrokkene zelf als futiliteiten zal beschouwen. Zo zal de lezer wellicht verbaasd zijn te vernemen, dat een in een werkplaats nadrukkelijk neergezette drinkensfles een teken van status kan zijn en dat het uitlekken van vertrouwelijke mededelingen zijn oorzaak kan vinden in de behoefte met status te geuren. Wellicht ook zal hij wat vermaakt glimlachen als hij leest hoe een topfunctionaris, die meende recht te hebben op een kamer naast die van de directeur, per saldo genoeg nam met een ander statuskenmerk: gordijnen en een tapijt. Hij zal echter welhaast onvermijdelijk ook eigen zwakheden ontdekken. En dan is het zaak de arbeidsvreugde door deze ontdekking niet te laten bederven. Want anders zou de studie, van Achterbergh uiteindelijk een geheel andere uitwerking hebben dan wij zo gaarne zouden zien!

Z.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Achtergronden van prestigekwesties, door Drs. J. H. Zoon	635	A a n t e k e n i n g :	
Het Belgische vervoerwezen en de E.E.G., door A. Devreker	636	Een oplossing voor het landbouwoverschottenprobleem?	647
Hoger onderwijs en bedrijfsleven in Nederland, door Drs. C. A. Braun	639	Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. M. P. Gans ...	648
Ontwikkelingsproblemen in Zuid-Italië, door Drs. E. Kaptein	641	N o t i e s :	
Europa-bladwijzer No. 5a	644	Amerikaanse investeringen in de E.E.G.-landen	638
		Fiscale uitwijkmogelijkheden voor Nederlandse scheepvaartmaatschappijen	640
		Recente publikaties	649

COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen; J. R. Zuidema.
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. J. Vlerick.

Na een korte inleiding over het vervoerwezen gezien tegen de achtergrond van het Euromarktverdrag, schetst schrijver de huidige verkeerspositie van België. Daarbij gaat hij speciaal in op de problemen van de spoorwegen, het wegvervoer en de binnenvaart. Tot voor kort bestond er in België slechts matige belangstelling voor wetenschappelijke bestudering van verkeerseconomische vraagstukken. Twee omstandigheden hebben hierin evenwel wijziging gebracht, nl. de deficitaire spoorwegexploitatie en de pogingen tot verkeersintegratie op Europees niveau. De eerste reactie, ook in officiële kringen, was — aldus schrijver — het gevoel van achterstand met betrekking tot de verkeersuitrusting. Thans wordt dan ook sterk geijverd voor de opstelling en de tenuitvoerlegging van een plan, dat tot doel heeft de investeringen in de verkeerssector op te voeren. Wát de verkeerspolitiek betreft, blijft de belangstelling in de eerste plaats gericht op het spoorwegvraagstuk.

Het transportwezen is tegelijk drager en diener van het gehele maatschappelijke leven: „an all-pervading industry”. Aan deze omstandigheid ontleent het goeddeels zijn eigen problematiek. Deze werd overigens als dusdanig expliciet erkend door het Euromarktverdrag. Het tot stand brengen van een gemeenschappelijk beleid op het gebied van het vervoer (art. 3 f) vormt één der middelen ter bereiking van het door het verdrag gestelde doel. Titel IV — artt. 74 à 84 — welke typischerwijze opgenomen werd in deel II — Grondslagen van de Gemeenschap — omschrijft de inhoud van het begrip: „gemeenschappelijk vervoerbeleid”.

Vervoervraagstukken worden op Europees vlak door zeer talrijke instellingen en lichamen behandeld. Alleen hun opsomming zou reeds een lange lijst vullen. De verdragsbepalingen inzake vervoerwezen vormen in dit opzicht een soort verzamelpunt. Zij dragen ook zeer duidelijk de sporen van het compromis. Compromis tussen twee veelal als volkomen antagonistisch voorgestelde beleidbeginselen: het gemeinwirtschaftliche versus het markeconomische beginsel. Bij het eerstgenoemde valt de klemtoon op het openbaar karakter van het vervoerwezen. Het vervoer wordt principieel gezien als een geschikt instrument ter bevordering van het sociaal-economische leven. Hier bestaat een soort onderschikking t.a.v. de anderé bedrijfstakken. Het vervoerapparaat in zijn geheel verkrijgt het karakter van een openbare dienst; de indirecte rentabiliteit wordt bepaald op de voorgrond geplaatst. Sterke aanleuning bij de theoretische welvaarteconomie is hier opvallend. Het gebruik van termen zoals „volkswirtschaftliche Rentabilität” of „coût économique et social minimum” bewijst zulks reeds voldoende ¹⁾. Het tweede genoemde wijst deze principiële onderschikking van de hand. De verkeersbedrijven moeten gehoorzamen aan het bedrijfseconomische gebod van de directe rentabiliteit. Slechts dan kan discriminatoire behandeling uitgeschakeld worden en blijft de vrije keuze van het transportmiddel, vaak gezien als deel van de zgn. Konsumfreiheit ²⁾, waarborgd.

¹⁾ Zie bijv. Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn: „Die Integration des Verkehrs” in *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, nr. 1 — Jg. 1958.

²⁾ Zie Prof. Dr. W. Röpke: „Die Abstimmung von Strasse und Schiene” in *Der Volkswirt* van 30 april 1954.

Het Belgische vervoerwezen en de E.E.G.

Het compromiskarakter der vervoersbepalingen van het Euromarktverdrag kan goeddeels verklaard worden door de omstandigheid dat genoemde beginselen vrankweg vereenzelvigd worden met hét Duitse resp. hét Nederlandse standpunt ter zake. Deze, op grond van kritisch onderzoek der recente wetenschappelijke literatuur ³⁾, volstrekt onverantwoorde gelijkenschakeling, dient alleszins betreurd. Verkeersgeografische gegevens, historisch gegroeide verkeerseconomische en verkeerstechnische constellaties alsmede belangentegenstellingen hebben ongetwijfeld de geciteerde toespitsing in de hand gewerkt. Alleszins doet men er goed aan zich de relatieve betekenis van de verschillende vervoertakken klaar voor ogen te houden.

Procentueel aandeel van de verschillende vervoertakken in het totale goederenvervoer (in ton/km)

		Spoorwegen pCt.	Wegverkeer pCt.	Binnenvaart pCt.
België	(1956)	47	23	30
Nederland	(1957)	29	28	43
Duitsland	(1957)	55	24	21
Frankrijk	(1957)	68	20	12

De Belgische positie.

Tot voor kort werd in België aan de wetenschappelijke studie van verkeerseconomische vraagstukken betrekkelijk weinig aandacht geschonken. Deskundigen op dit gebied blijven hier vooralsnog schaars ⁴⁾. Het Ministerie van Verkeerswezen werd lange tijd als een zuiver beheersdepartement beschouwd. Men vergenoegde zich lange tijd met de vaststelling dat de Belgische industrie, ter beveiliging van haar concurrentiepositie, behoefte heeft aan lage lonen en goedkope transportdiensten ⁵⁾. Op dit terrein heeft zich tijdens de jongste jaren een gelukkige kentering voor-

³⁾ Zie Drs. H. J. H. Janssen: „Euromarkt en de Duits-Nederlandse vervoercontroversen” in *maandschrift Economie*, afl. 5 — 1959.

⁴⁾ Dr. V. Lochner maakt in „Niederländische und europäische Verkehrspolitik” (Göttingen, 1958) in dit verband een treffende bemerking: „Ein Wirtschaftsfachmann in den Niederlanden ist auf jeden Fall auch ein Verkehrsfachmann”.

⁵⁾ Zie bijv. G. de Leener: „Chemins de fer et canaux en Belgique”; Brussel 1928.

gedaan. In 1958 publiceerde het Verbond der Belgische Nijverheid een degelijke studie onder de titel: „De Grondslagen van een Vervoerpolitiek”. Enige tijd voordien had het Algemeen Belgisch Vakverbond een eveneens vrij opgemerkt verslag in het licht gestuurd onder de titel: „Verslag over het binnenlands Verkeer en zijn internationale Verbindingen”. Ofschoon de verkeerspolitieke aanbevelingen van beide geschriften, om overigens begrijpelijke redenen, sterk uiteenlopen, vertoont de concrete probleemstelling weinig divergentie. Kort gezegd komt deze hierop neer. De verkeerspositie van België als „draaischijf” van Europa kende tijdens de na-oorlogse jaren een opvallende verzwakking. De term „draaischijf” was en is hier nog steeds in zwang; hij behoort nu eenmaal tot het vaderlandse vocabularium. Het tekort aan investeringen in de infrastructuur van het verkeerswezen wordt hiervoor verantwoordelijk gesteld. Bij de bespreking van zijn begroting voor het Parlement heeft de Minister van Verkeerswezen hierop weer de nadruk gelegd. Baron Snoy et d'Oppuers, secretaris-generaal van het Ministerie van Economische Zaken, gewaagde zelfs van een schandaal! ⁶⁾. Een kort na de bevrijding opgemaakt programma voorzag, in de verkeerssector, investeringen ten bedrage van B.fr. 106 mrd. voor de periode 1948-1957. De werkelijke investeringen bedroegen evenwel B.fr. 76 mrd. Voor de spoorwegen werden B.fr. 26,5 mrd. geïnvesteerd, op de B.fr. 45 mrd. die voorzien waren. Voor de bevaarbare waterwegen bedragen de realisaties B.fr. 11,6 mrd., op een oorspronkelijk geraamde behoefte van B.fr. 25,8 mrd. Voor de havens Antwerpen en Gent werd slechts $\frac{1}{4}$ van de voorziene investeringen verwezenlijkt.

Volgens Minister Seghers liggen de Belgische vervoerprijzen thans gemiddeld 20 à 25 pCt. hoger dan in de omringende landen het geval is. Een semi-officiële positie-name t.o.v. het Euromarktverdrag, inzake vervoeraan-gelegenheden, enigermate vergelijkbaar met het recente advies van de S.-E.R., ontbreekt vooralsnog volkomen.

De positie en de problemen eigen aan de verschillende grote verkeerstacken worden hierna besproken.

De spoorwegen.

Sinds 1926 worden de Belgische spoorwegen uitgebaat door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.); een beheersmaatschappij met openbaar en autonoom karakter, waarvan het statuut sterk geïnspireerd is door de toendertijd opgerichte: „Deutsche Reichsbahngesellschaft”. De maatschappij moet instaan voor de industriële uitbating van het spoorwegnet. Zowel naar de geest als naar de letter van de oprichtingswet dient ze te beantwoorden aan het beginsel van de directe rentabiliteit. Voortgaande op haar personeelsterkte vormt ze de grootste onderneming van het land. Anderzijds blijft het spoorwegvervoer onderworpen aan de vervoerwet, tevens spoorwegwet, van 1891. De klassieke bepalingen, uiteraard typisch voor iedere spoorwegwetgeving — exploitatie- en vervoerplicht, tarievendwang — komen er in voor. Onnodig hieraan toe te voegen dat, bij de huidige structuur van de verkeersmarkt, het bestaande juridische statuut van het spoorwegvervoer, helemaal ouderwets aandoet. Consideraties van sociaal-economische politiek staan zijn modernisering in de weg. Van bij haar ontstaan heeft de maatschappij verder een reeks verplichtingen van de vroegere

staatsspoorwegen: goedkoop vervoer van zekere categorieën van reizigers, geprivilegieerd pensioenstelsel, moeten overnemen. De aanvaarding van het beginsel, alsmede de bepaling van de omvang der uit dezen hoofde door de Staat verschuldigde toelagen met compensatoir karakter, hebben steeds felle strijd uitgelokt.

In aanleuning bij de traditionele theorie, zoals o.a. door G. Colson voorgestaan, waren de spoorwegtarieven oorspronkelijk strikt georiënteerd naar het draagkrachtbeginsel (differentiële waardetarieven). Eerder laatijdig kwam men tot het besef dat een dergelijke tarievenstructuur in feite niet meer is dan een klassiek voorbeeld van discriminatoire monopolistische prijspolitiek.

De uitholling van genoemde tarievenstructuur bij de opkomst van het baantransport, welke overigens samenviel met de depressie der dertiger jaren, bood slechts drie uitwegen:

1. Strikte controle — praktisch kartellisatie — van het baantransport met oplegging van de tarievenstructuur in toëpassing bij de spoorwegen. Dit is de door Duitsland gekozen oplossing. Slechts sinds begin 1958 lopen de tarieven van beide vervoertakken weer enigszins uiteen.

2. Versoepeling van de in de spoorwegwet neergeschreven tarievendwang; invoering van zgn. „geheime” tarieven. Zoals bekend bestaat deze mogelijkheid sinds 1934 in Nederland.

3. Behoud, naar de letter althans, van het draagkrachtbeginsel dat in zijn concrete toepassing evenwel verwaterd: „to charge what the traffic will bear”. Praktisch komt dit neer op een verruimde gebruikmaking van zgn. „speciale” tarieven. Onnodig te zeggen dat deze concurrentieel gericht zijn, zelfs een beschermend karakter dragen. Daarenboven bieden zij ruimschoots mogelijkheden voor tegemoetkoming aan sociaal-economische desiderata. Dit is de door België gevolgde weg. Op het huidige ogenblik geschiedt meer dan 80 pCt. van het totale goederenvervoer per spoor tegen „speciale” voorwaarden. De uitzondering werd hierdoor meteen de regel; alleszins een hypocriete toestand.

Van een financiële zelfstandigheid, in de zin van „Eigenwirtschaftlichkeit”, is bij de N.M.B.S. geen sprake meer. Voor het dienstjaar 1959 bijv. wordt een staatstussenkost van B.fr. 8.030 mln. voorzien. De helft van dit bedrag bezit een uitgesproken compensatoir karakter: tussenkost in het goedkope reizigersvervoer (één reiziger op 5 betaalt de volle prijs), bijdrage tot dekking van de zware pensioenlast. De andere helft heeft veeleer het karakter van een investeringsbijdrage; modernisering van het net en rationalisatie van de exploitatie.

De Overheid neemt zich voor de financiële toestand van de spoorwegexploitatie te saneren. Concreet betekent zulks dat haar financiële interventie in de loop van de eerstvolgende jaren dient af te nemen. Hiertoe moet allereerst een overeenkomst bereikt worden inzake de behandeling van de zgn. bedrijfsvreemde lasten. Het compensatiebeginsel inzake de uit hoofde van goedkoop reizigersvervoer, vnl. werkliedientransport, voortvloeiende inkomstanderving, blijkt zoals in Frankrijk vrij algemeen ingang gevonden te hebben. Nieuw is het idee dat ook de nijverheid, de voornaamste beneficiante van dit soort sociaal vervoer, tot de dekking van genoemd tekort zou dienen bij te dragen. Eens is men het ook over de althans gedeeltelijke overname door de Staat van de pensioenlast. De investeringsinspanning, vnl. gericht op verder doorgedreven diesellisatie, en de rationalisatie o.a. door afschaffing van weinig rendabele lijnen, hebben tot doel de produktiviteit

⁶⁾ Snoy et d'Oppuers: „Quelques-uns des problèmes posés à l'économie belge par les traités de Rome”, S.R.E.P.B., Brussel 1958.

op te voeren. De financieringslast hiervan zou geleidelijk op de maatschappij gelegd worden. Kennelijk gaat men hierbij uit van de gedachte dat een omvangrijke modernisatie bij machte zijn zal de kostprijzen te drukken en aldus een belangrijke bijdrage vermag te leveren tot het herstellen van de directe rentabiliteit. In het licht van de recente Engelse ervaring zou te sterke accentuering van dit verband wel tot ontgoocheling kunnen leiden. Een wetsontwerp dat de N.M.B.S. meer speelruimte zou verlenen inzake industrieel beheer, o.a. door de mogelijkheid van inrichting van wegvervoerdiensten, is in voorbereiding. De toegepaste tarificering vertoont geleidelijk aan tekenen van een meer uitgesproken oriëntering naar de kostprijzen. Met het oog hierop werden de reizigerstarieven onlangs nog met gemiddeld 7,5 pCt. verhoogd.

Het wegvervoer.

De buitengewoon krachtige uitbreiding van het autovoertuigenpark riep ook in België belangrijke problemen inzake wegeaanleg en wegverbetering in het leven. De instelling, krachtens de wet van 9 augustus 1955, van een autonoom Wegenfonds heeft de financiële zijde van de wegebouw aanzienlijk verlicht.

Einde 1957 telde België ongeveer 200.000 vrachtwagens (128.000 lichte en 73.000 zware). Hiervan behoorden er 9.700, d.i. minder dan 5 pCt. van het totaal, aan 5.191 beroepsvervoerders. In internationaal verband beschouwd is deze verhouding bepaald ongunstig. Het beroepsvervoer van goederen blijft onderworpen aan een sinds 1936 niet meer ten gronde gewijzigde wettelijke reglementering. Net zoals in het buitenland blijft het aan de vergunningsplicht onderworpen. Het bekende onderscheid tussen beroepsvervoer op korte (actieradius van 25 km) en lange afstand komt ook hier voor. De toekenning van vergunningen geschiedt eveneens aan de hand van appreciatie van het „algemeen vervoerbelang”. Merkwaardigerwijze ontbreekt hierbij enig analogon met de in Nederland bekende „richtlijnen”, welke in feite de grondslag vormen van de in deze sector gevoerde politiek. Het beleid terzake van de vergunningafleverende instantie, het Bureau van het Wegvervoer, wordt fel bekritiseerd. Hervorming van dit laatste wordt in het vooruitzicht gesteld, terwijl ander-

zijds gedacht wordt aan de oplegging van een verplichte tarificatie. De voorgestelde formule zou neerkomen op de invoering van een margetarief.

De binnenvaart.

Sinds het einde van de tweede wereldoorlog geniet deze verkeerstak van een sterk verhoogde belangstelling. De instelling van de E.G.K.S. is hieraan zeker niet vreemd geweest. Een in 1947-1948 ontworpen programma voorziet in de systematische uitvoering van een reeks grote werken welke de vermeerdering van de kalibrage van de voornaamste binnenvaartwegen op het oog hebben. Deze capaciteitsverhoging is afgestemd op de bevaarbaarheid voor schepen van 1.350 t. De wet van 9 maart 1957 heeft de financiële middelen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van genoemd programma dat zich uitstrekt over een periode van 10 jaar.

De binnenvaartvloot telt ongeveer 6.000 schepen. De exploitatie berust overwegend bij schippers-eigenaars. Sinds het einde van de tweede wereldoorlog staat de binnelandse vaart onder het toezicht van de Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart. Deze laatste waakt over de toepassing van een beurtroolsysteem en de naleving van een margetarief. De tegenstelling tussen de binnenlandse vrachtenregeling en de vrije vrachtvorming in talrijke internationale relaties gaf reeds aanleiding tot talrijke moeilijkheden.

De weerslag van de jongste recessie op de binnenscheepvaart maakt de algehele prijsgeving van de betreffende binnenlandse tariefgebondenheid weinig waarschijnlijk. In havenkringen en in de schipperij wordt het van Nederlandse zijde discriminatoir geachte stelsel van Rijnvaartpremies, in voege sinds 1926, hardnekkig verdedigd. Van overheidswege werd vorig jaar reeds medegegeeld dat dergelijke premies, wezenlijk bedoeld als pariteitsvergoeding, volledig verenigbaar zijn met de vervoersbepalingen van het Euromarktverdrag.

Samenvatting.

Tot voor kort bleef de belangstelling in België voor verkeerseconomische vraagstukken strikt beperkt tot de zuivere professionele middens. Twee omstandigheden hebben hieraan wijziging gebracht: 1) de deficitaire spoorwegexploitatie; 2) de pogingen tot verkeersintegratie op Europees niveau en waarvan de bepalingen inzake het gemeenschappelijk vervoerbeleid uit het Euromarktverdrag vooralsnog het bekroningspunt vormen. Beide omstandigheden hebben de belangstelling van brede bevolkingslagen weten te wekken. De eerste reactie, ook in officiële middens, was het algemeen verspreid gevoel van achterstand op het stuk van de verkeersuitrusting. Op het huidige ogenblik wordt sterk geijverd voor de opstelling en de tenuitvoerlegging van een plan gericht op de opvoering van de investeringen in de verkeerssector. Op het stuk van de verkeerspolitiek blijft de belangstelling allereerst gericht op het spoorwegvraagstuk. Onmiskenbaar is overigens de sterke spoorwegoriëntering van de tot dusver hier te lande gevoerde verkeerspolitiek. Beschouwingen van sociaal-economische politiek speelden hierbij een niet onbelangrijke rol. Tekenende van een meer bewuste kostenoriëntering van de verkeersuitbating beginnen zich evenwel langzaam duidelijker af te tekenen. De studie van de positie der Belgische havens en van de luchtvaart vormt een onderwerp op zichzelf. Een volgende bijdrage zal hieraan worden gewijd.

Gent.

A. DEVREKER.

Amerikaanse investeringen in de E.E.G.-landen

Blijkens „Survey of Current Business” van juni jl. beliepen de directe particuliere investeringen der Verenigde Staten in het buitenland gedurende het eerste kwartaal 1959 ca. \$ 240 mln.

Netto-investeringen in het buitenland

Jaar	Totaal (\$ mln.)	Waarvan in West-Europa	
		(\$ mln.)	(in pCt.)
1957	2.058	254	12
1958	1.094	173	16
1958 1e kw.	155	32	21
1959 1e kw.	242	165	70

Het ongebruikelijk hoge aandeel van West-Europa in deze kapitaalstroom weerspiegelt enkele grote transacties in het Verenigd Koninkrijk en de aantrekkelijkheid voor het Amerikaanse bedrijfsleven om in de E.E.G.-landen dochterondernemingen te vestigen. De investeringen in het Verenigd Koninkrijk beliepen nl. \$ 90 mln. en die in de E.E.G.-landen \$ 60 mln.

Het ingewikkelder worden van de problemen van leiding en organisatie der ondernemingen vraagt personen die de eigenschappen en vaardigheden bezitten om deze problemen te onderkennen en op te lossen. De tijd dat uit de categorie van „born and selfmade men” voldoende leidende figuren naar voren kwamen, is voorbij. Bij het ontwikkelen van potentieel aanwezige capaciteiten en vaardigheden zal vooral het hoger onderwijs een actieve rol moeten worden toebedeeld. Daarvoor is samenspel van hoger onderwijs en bedrijfsleven noodzakelijk. Schrijver schetst in dit artikel hoe dit samenspel zich, hoofdzakelijk sedert 1952, in Nederland heeft ontwikkeld en welke organen hierbij een rol hebben gespeeld. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de verschillende instellingen e.d. die cursussen op dit terrein geven, dan wel zich bezig houden met research dienaangaande.

Hoger onderwijs en bedrijfsleven in Nederland

Inleiding.

Naarmate de problemen op het gebied van leiding en organisatie van en binnen de ondernemingen ingewikkelder worden, is er meer behoefte aan personen, die de eigenschappen en de vaardigheden bezitten om deze problemen te onderkennen en op te lossen. Het is derhalve niet meer mogelijk daarvoor uitsluitend te putten uit het mensenarsenaal, dat deze eigenschappen en vaardigheden uit eigen kracht tot ontwikkeling weet te brengen.

De tijd, dat uit de categorie van „born and selfmade men” voldoende leidende figuren naar voren kwamen, is voorbij. De beheersing van de onstuimig voortschrijdende techniek en het leiden van mensen en krachten naar de vanuit een oogpunt van zo groot mogelijk levensgeluk voor allen meest gewenste richting van produktie en distributie, vraagt een steeds groter aantal leidende persoonlijkheden, groter dan de boyenbedeelde categorie kan opleveren.

Daarenboven is het ook voor deze categorie noodzakelijk zich de nodige vaardigheden en inzichten op de meest efficiënte en snelle wijze te verwerven. Algemeen wordt aanvaard, dat bij het ontwikkelen van potentieel aanwezige capaciteiten en vaardigheden aan het onderwijs, en in het bijzonder aan het hoger onderwijs, een actieve rol moet worden toebedeeld. Deze rol zal het hoger onderwijs beter kunnen vervullen, naarmate het meer volledig op de hoogte is van de eisen, die in het bedrijfsleven worden gesteld. Er is daarvoor een samenspel nodig tussen hoger onderwijs en bedrijfsleven, een spel dat weliswaar incidenteel en individueel gespeeld zal moeten worden, maar in algemeen verband kan worden gestimuleerd.



Individueel en incidenteel heeft vanaf de tijd, dat de Nederlandse instellingen van hoger onderwijs zich bezig hielden met opleiding en vorming op het gebied van leiding en organisatie van bedrijven, steeds overleg tussen leidende figuren uit het bedrijfsleven en hoogleraren bestaan. Dit overleg had dan de vorm van persoonlijk contact, van excursies naar bedrijven, van cursorische voordrachten door

personen uit het bedrijfsleven, praktijkstages van studenten, het betrekken van oefenmateriaal, zitting nemen van ondernemers in raden van toezicht, curatoria e.d.

Van een meer regelmatig en georganiseerd contact kan er echter voornamelijk gesproken worden sedert 1952, toen de Contact-Commissie Industrie—Hoger Onderwijs, bij afkorting INHO genoemd, werd opgericht. Deze oprichting kan gezien worden als een uitvloeisel van het eerste congres van het International University Contact for Management Education, dat in juni 1952 in Delft werd gehouden. In het I.U.C. had zich toen een klein aantal hoogleraren, die aan technische hogescholen belast waren met het onderwijs in de bedrijfsorganisatie, verenigd met het doel tot een internationale uitwisseling van ervaringen, studiemateriaal etc. te komen.

INHO/BEHO.

Op 11 juni 1952 werd in 's-Gravenhage een bijeenkomst gehouden, waaraan vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en hoogleraren aan de Technische Hogeschool te Delft, de Economische Hogescholen te Rotterdam en Tilburg en de economische faculteiten van de Universiteiten te Amsterdam en Groningen deelnamen. De discussies leidden toen tot het uitspreken van de wenselijkheid van oprichting van een informeel gesprekscentrum tussen bedrijfsleven en hoger onderwijs. Dit werd geëffectueerd in een Contact-Commissie van de vier Nederlandse Werkgeversbonden en de genoemde hoogleraren, de INHO. Deze INHO heeft regelmatig vergaderd en is in 1955 gekomen met een rapport, waarin verschillende aspecten van „management education” ter sprake kwamen. Zo wordt daarin gesproken over de wenselijkheid van de invoering van een kortere studie met eigen benaming, een wenselijkheid, die werd gerealiseerd aan verschillende universiteiten en hogescholen door de invoering van het baccalaureaat. Tevens is bijzondere aandacht besteed aan het werken van studenten in de praktijk, zowel voor, tijdens als na de studie. In dit rapport van de INHO is opgenomen een advies van de commissie-De Vries inzake de opleiding van deskundigen op het gebied van leiding en organisatie van bedrijven, welk advies later gestalte heeft gekregen in de

Stichting Interacademiale Opleiding Organisatiekunde, die in 1958 haar eerste werkjaar begon.

Terwijl de INHO zich beperkt tot de technische en economische wetenschappen, werd behoefte gevoeld aan een commissie, die aandacht zou besteden aan andere opleidingen gericht op functies in het bedrijfsleven, met name de opleiding van mathematici, fysici en chemici. Dit leidde tot de oprichting, naast de INHO, van de Contact-Commissie Bedrijfsleven-Hoger Onderwijs. Thans zijn beide commissies samengevoegd onder de naam BEHO.

Nederlands Nationaal Comité I.U.C.

De hoogleraren, Nederlandse leden van het I.U.C., dat zich inmiddels ontwikkeld had tot een organisatie van hoogleraren aan technische hogescholen én economische faculteiten en hogescholen, belast met "management education", formeerden in december 1955 een nationaal comité, waarvan de bestuursleden zijn aangewezen door de universiteiten en hogescholen, waaraan zij verbonden zijn. De samenwerking met het bedrijfsleven is van het begin af aan een der voornaamste programmapunten geweest van dit comité. Zo werden regionale bijeenkomsten georganiseerd in vijf verschillende industriële centra, waarbij het hoger onderwijs, voor zover werkzaam op het gebied van "management education", zich presenteerde aan leidende figuren uit het Nederlandse bedrijfsleven en van die zijde desiderata ten aanzien van deze opleiding naar voren werden gebracht.

Zo pleitte bijv. het bedrijfsleven voor een beter wederzijds begrip tussen economen en ingenieurs, een kortere studieduur, een geringer breukvlak tussen theorie en praktijk. Van zijn kant kreeg het hoger onderwijs de gelegenheid het bedrijfsleven te wijzen op de wenselijkheid van meer mogelijkheden voor praktijk tijdens de studie door studenten, van meer studiemateriaal uit het bedrijfsleven, van meer voordrachten van leidende figuren uit het bedrijfsleven tijdens de universitaire opleiding. Wij mogen consta-

Fiscale uitwijkmogelijkheden voor Nederlandse scheepvaartmaatschappijen

In aansluiting op het artikel van Drs. J. Kwik dat onder bovenstaande titel verscheen in „Economisch-Statistische Berichten” van 24 juni jl. kan ik berichten, dat de Surinaamse Regering zojuist een „Ontwerp-Landsverordening houdende fiscale maatregelen ter bevordering van particuliere investeringen” bij de Staten heeft ingediend. Dit ontwerp dat binnenkort in behandeling zal worden genomen houdt o.a. in, dat naamloze vennootschappen, die zich uitsluitend of nagenoeg uitsluitend met het zeescheepvaartbedrijf bezighouden, een reductie van 50 pCt. op de vennootschapsbelasting zullen krijgen. Dit betekent dus, dat het tarief van 30 pCt. tot 15 pCt. wordt verlaagd. Daar bij vestiging in Suriname de schepen de Nederlandse vlag blijven voeren, is hiermede een aantrekkelijk facet aan de uitwijkmogelijkheden toegevoegd.

Paramaribo.

G. C. A. MULDER, B.Sc., Ps.D.

teren, dat uit deze bijeenkomsten waardevolle indicaties aan het hoger onderwijs zijn voortgekomen en anderzijds een beter inzicht is ontstaan bij het bedrijfsleven over de wijze van opleiding en vorming aan Nederlandse universitaire instellingen.

Studiecentrum.

Op 5 juni 1953 werd opgericht de Stichting Studiecentrum Bedrijfsbeleid op initiatief van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel. Bij het tot stand komen hebben met de Maatschappij samengewerkt de vier centrale werkgeversbonden en de universiteiten en hogescholen te Amsterdam, Groningen, Delft, Rotterdam en Tilburg. Het Studiecentrum stelt zich ten doel het organiseren van cursussen voor hogere functionarissen uit het bedrijfsleven teneinde hun een bredere visie te geven op de vraagstukken van leiding, organisatie en efficiency.

S.I.O.O.

De Stichting Interacademiale Opleiding Organisatiekunde te Delft, die reeds eerder werd genoemd, stelt zich ten doel aan academisch gevormde economen en ingenieurs, die in een organisatorische functie werkzaam willen zijn, een wetenschappelijk verantwoorde vakopleiding tot organisatiedeskundige te geven.

Verdere opleidingen.

Als voorbeeld van samenwerking tussen universiteit en bedrijfsleven in Nederland kunnen ook worden vermeld de Cursus in sociale en economische wetenschappen, gegeven door de Stichting Voortgezet Economisch Onderwijs van de Rijksuniversiteit te Groningen, de Leergang voor Bestuurders van Coöperatieve Landbouwindustrieën, gegeven door de Vereniging voor Hoger Onderwijs van de Rijksuniversiteit van Groningen en de in voorbereiding zijnde Management-cursussen van de Katholieke Economische Hogeschool te Tilburg.

Hoewel zonder uitgesproken medewerking van de universitaire wereld tot stand gekomen, kunnen hier nog vermeld worden de Leergang voor jonge academici gegeven door het Centraal Sociaal Werkgevers-Verbond, de cursussen van het Nederlands Instituut voor Efficiency en de Stichting Instituut Vormingswerk voor het Bedrijfsleven.

Om enige coördinatie tussen de activiteiten van verschillende cursussen tot stand te brengen is ingesteld een Coördinatiecommissie met als eerste doel een inventarisatie van cursussen op het gebied van „Management Education” op verschillende niveaus.

Research.

Met „Management Research” houden zich in Nederland o.a. bezig het Nederlandsch Economisch Instituut te Rotterdam, het Research-Instituut voor Bedrijfswetenschappen te Delft, dat tevens cursussen organiseert, het Instituut voor Arbeidsvraagstukken in Tilburg en het Bedrijfseconomisch Instituut der Rijksuniversiteit te Groningen.



Wanneer wij het beeld van het samenspel tussen hoger onderwijs en bedrijfsleven thans samenvatten, dan kunnen wij constateren, dat er een goede sfeer van samenwerking bestaat, die tot bepaalde concrete resultaten heeft geleid.

Delft.

Drs. C. A. BRAUN.

Het tot ontwikkeling brengen van Zuid-Italië kan worden beschouwd als een regionaal probleem van zeer grote omvang, ongeveer 40 pCt. van de bevolking van Italië betreffend. Het ontwikkelingswerk heeft reeds geleid tot opmerkelijke successen, zij het nog niet tot een aanzienlijke verhoging van de levensstandaard. De maatregelen, die tot nu toe zijn genomen, moeten vooral worden gezien als een poging tot herziening van de bestaande situatie en als een voorbereiding voor de toekomstige expansie van Zuid-Italië; anders gezegd als het opbouwen van een „infrastructuur”. Het opbouwen van een infrastructuur is evenwel slechts de eerste stap op weg naar een duurzame verhoging van het nationaal inkomen. Hiertoe is vereist dat deze structuur ook gebruikt wordt, en juist op dit terrein doen zich op het ogenblik moeilijkheden voor, speciaal wat de industrievestiging betreft. Zuid-Italië slaagt er nl., door terughoudendheid van de Noorditaliaanse ondernemer om tot vestiging in het Zuiden te komen, in onvoldoende mate in zijn aandeel in de niet geringe expansie van de Italiaanse industrie te krijgen.

Ontwikkelings- problemen in Zuid-Italië

Inleiding.

Hoewel er een grote belangstelling bestaat voor het probleem der „onderontwikkelde gebieden”, wordt het nog niet algemeen beseft, dat verschillende delen van Zuid-Europa alle gebruikelijke kenmerken van een onderontwikkelde gebied bezitten¹⁾. De meest gebruikte criteria om te beoordelen of een land „onderontwikkelde” moet worden genoemd, zijn wel de grootte van het nationaal inkomen per hoofd, de hoeveelheid productief kapitaal per hoofd en de grootte van de werkloosheid. Volgens al deze criteria kunnen landen als Griekenland, Portugal en Spanje en een gebied als Zuid-Italië onderontwikkelde worden genoemd. Het nationaal inkomen per hoofd is er ongeveer een derde van het relatief — nl. voor Westeuropese verhoudingen — lage Nederlandse inkomen per hoofd en varieert van f. 600 tot f. 800²⁾. De productie is er sterk agrarisch geöriënteerd en van een vrij primitief karakter — wat tot uiting komt in een geringe kapitaalintensiteit van de productie —, terwijl er een groot agrarisch bevolkingsoverschot is en daarmee een grote, veelal zgn. „verborgen”, werkloosheid.

Wellicht belangrijker nog dan deze gebruikelijke criteria in termen van inkomen en kapitaal per hoofd en grootte van de werkloosheid is het feit, dat een onderontwikkelde of, zo men wil achtergebleven, economie meestal een stagnerend karakter heeft, d.w.z. de dynamiek en groeikracht mist, die de meeste Westeuropese economieën, afgezien van tijdelijke, „conjuncturele” inzinkingen, nu al langer dan een eeuw kenmerken. In het algemeen kost het op gang brengen van de groei ook in de Zuideuropese onderontwikkelde landen veel moeite. Het opbouwen van een „infrastructuur” alleen,

waarmee men in Zuid-Italië bijv. reeds vrij ver is gevorderd, is daartoe niet voldoende. Essentieel is meestal de mogelijkheid om tot industrievestiging te komen en de Overheid kan hiertoe wel trachten een gunstig klimaat te scheppen, o.a. door opbouw van een infrastructuur, het verlenen van belasting- en kredietfaciliteiten, maar dikwijls blijkt dit alles niet voldoende om ondernemingen er toe te brengen zich in deze gebieden te vestigen. Heel duidelijk blijkt dit in Zuid-Italië, dat er de laatste jaren in onvoldoende mate in slaagt zijn aandeel in de niet geringe expansie van de Italiaanse industrie te krijgen; niet door gebrek aan kapitaal in de eerste plaats, zoals in de meeste grote Aziatische onderontwikkelde gebieden, maar door de terughoudendheid van de Noorditaliaanse ondernemer om tot vestiging in het Zuiden te komen.

Om de situatie in de Zuideuropese onderontwikkelde gebieden in het juiste perspectief te zien moet er op gewezen worden, dat het inkomen per hoofd in deze landen volgens de officiële cijfers nog vrij wat hoger ligt dan in de grote onderontwikkelde Aziatische landen als India, Pakistan en Indonesië, nl. ongeveer tweemaal zo hoog. Gedeeltelijk is dit ongetwijfeld een gevolg van het feit, dat deze Zuideuropese economieën naast grote achtergebleven sectoren ook streken of bepaalde bedrijfstakken bezitten, die in het geheel niet onderontwikkelde kunnen worden genoemd. Weliswaar bestaat de mogelijkheid, dat de nationale inkomenscijfers voor de grote Aziatische landen een vrij sterke onderschatting van de werkelijkheid geven en de positie van Zuid-Europa dus minder gunstig is dan door de nationale inkomenscijfers wordt gesuggereerd. Toch zal het echter duidelijk zijn, dat de kapitaalinvesterings, nodig ter bereiking van een gegeven als minimaal te beschouwen welvaartsniveau, in Zuid-Europa van een veel geringer dimensie zijn dan die in de grote Aziatische onderontwikkelde gebieden, alleen al door het feit dat de bevolkingsaantallen in Zuid-Europa zo gunstig afsteken bij die in de genoemde Aziatische gebieden. Daarbij komt dan nog, dat het inkomen per hoofd in Zuid-Europa zeker wat hoger ligt.

¹⁾ Zie ook „Vergeeten gebieden” door Drs. J. H. Zoon in „E.-S.B.” van 17 november 1954, blz. 910-912.

²⁾ Voor meer gedetailleerde cijfers, zie Prof. Dr. J. B. D. Derksen: „Het nationale inkomen per hoofd en het gemiddelde inkomen per hoofd der bevolking in 80 landen; gemiddelden voor 1952-1954” in „Statistische en Econometrische Onderzoekingen”, 1956, afl. 3, blz. 113.

Onze stelling, dat de Zuideuropese onderontwikkelde economieën grote sectoren hebben, die allerminst onderontwikkeld kunnen worden genoemd, geldt wel in bijzondere mate voor Italië, wanneer men niet Zuid-Italië maar geheel Italië als een onderontwikkeld gebied beschouwt. Naast het ontwikkelde Noorden staat dan het achtergebleven Zuiden en zo gezien is de ontwikkeling van Zuid-Italië niet anders dan een regionaal probleem van zeer grote omvang, ongeveer 40 pCt. van de bevolking van Italië betreffend. Het is deze onevenwichtigheid tussen Noord en Zuid, die het vraagstuk van de ontwikkeling van Zuid-Italië zijn speciaal karakter geeft.

Het „regionale karakter” van het Italiaanse ontwikkelingsvraagstuk is een van de redenen, dat wij speciale aandacht aan Zuid-Italië besteden. Wil men een ander motief om onze speciale belangstelling te rechtvaardigen, dan is daar het feit, dat wij bij Italië, als mede-lid van het „Kleine Europa”, nauwer zijn betrokken dan bij enig ander Zuideuropees land. De factor Zuid-Italië is belangrijk bij de verklaring van de houding die de Italiaanse Regering t.o.v. het Europese integratiestreven heeft ingenomen en nog aanneemt.

Voor goed begrip van de vraagstukken in Zuid-Italië lijkt het nodig eerst een kort historisch overzicht te geven van de ontwikkeling van dat gebied; dit zullen wij dan in het volgende doen.

De huidige toestand in Zuid-Italië en zijn historische achtergrond.

Bij de totstandkoming van de Italiaanse eenheid in de tweede helft van de vorige eeuw (1861), profiteerde Noord-Italië, het meest ontwikkelde en reeds enigszins geïndustrialiseerde gebied, van de tot stand gekomen grotere markt, terwijl voor het overwegend agrarische Zuidelijke deel van de nieuwe Staat — het vroegere „Rijk der beide Siciliën” —, dat weinig of geen overschotten op de gemeenschappelijke markt had aan te bieden, de economische integratie in feite de genadestoot betekende voor enkele van de weinig belangrijke industrieën. De economische tegenstelling tussen Noord en Zuid heeft zich gedurende het gehele bestaan van de Italiaanse Staat verscherpt, met uitzondering wellicht van de laatste jaren. Het inkomen voor zowel Noord- als Zuid-Italiaan in 1928 op 100 stellend, is dit inkomen voor de Noord-Italiaan in 1952 toegenomen tot 127, terwijl het voor de Zuid-Italiaan *gedaald* is tot 88³⁾. Behalve het stagnerende karakter van de Zuiditaliaanse economie is vooral de grote bevolkingstoename verantwoordelijk voor deze daling van het inkomen per hoofd. Tussen 1861 en 1953 nam de bevolking van Zuid-Italië toe van 9,8 tot 17,4 mln. inwoners. Gedurende dezelfde periode vertrokken 4,9 mln. mensen naar Noord-Italië of het buitenland. Tegenover een netto-bevolkingstoename van 5,6 mln. in de periode 1861-1936 stond slechts een creatie van 200.000 „full time” arbeidsplaatsen. Er ontstond dus een grote — grotendeels zgn. „verborgen” — werkloosheid⁴⁾.

Ook op het ogenblik zijn de bevolkingsoverschotten in Zuid- en Noord-Italië nog omgekeerd evenredig met de

welvaartstoelstanden in de beide gebieden, zodat men wel spreekt van een „verzuidelijking” van Italië. Voor de periode 1954 tot 1964 — de periode bestreken door het zgn. Plan-Vanoni, waar later nog verder op zal worden ingegaan — wordt de totale bevolkingstoename voor geheel Italië geschat op 2,9 mln., waartoe Zuid-Italië voor 70 pCt. zal bijdragen, hoewel dit gebied slechts ongeveer 40 pCt. van de totale bevolking bevat. De bevolkingsdichtheid is op het ogenblik in Noord- en Zuid-Italië even groot: Zuid-Italië heeft nl. ook ongeveer 40 pCt. van het totale oppervlak. De scheidingslijn tussen Noord en Zuid denke men zich tussen Rome en Napels. Ten Zuiden van deze lijn wonen op het ogenblik ongeveer 17,5 mln. mensen.

Het bevolkingsoverschot in Zuid-Italië kan het best worden gekarakteriseerd als een agrarisch bevolkingsoverschot. De Zuiditaliaanse economie is sterk agrarisch geïntendeerd; de landbouw is er de belangrijkste productiesector. In 1953 was 53 pCt. van de beroepsbevolking in deze sector werkzaam, terwijl in het Noorden dit percentage slechts 35 was. Van de 47 pCt. van de Zuiditaliaanse beroepsbevolking, die niet in de landbouw werkzaam was in 1953, werkte ongeveer de helft, nl. 23 pCt. van de totale beroepsbevolking, in de industrie. Bij de industrie is echter het ambachts- en kleinbedrijf van overwegende betekenis; 70 pCt. van de industriële beroepsbevolking werkt in dit type bedrijven, terwijl het overeenkomstige percentage voor Noord-Italië slechts 35 is. Het percentage van de beroepsbevolking werkzaam in de „industrie” is in 1953 ten opzichte van 1861 niet toegenomen.

De toestand in de Zuiditaliaanse landbouw kon bij het in werking treden van de ontwikkelingsplannen in 1950 de vergelijking met de Noorditaliaanse allerminst doorstaan, enkele bijzonder door de natuur gezegende gebieden uitgezonderd, hoewel ook daar weer de overbevolking er voor zorgde dat het inkomen per hoofd laag bleef. Eeuwenlange verwaarlozing van de bodem, stelselmatige ontbossing en gebrek aan de in het Zuiditaliaanse klimaat zo noodzakelijke irrigatiewerken, leidden ertoe dat de opbrengst per ha in het algemeen lager was dan in Noord-Italië, nl. in 1952 ongev. 30 pCt. lager. Een niet geringe factor bij deze lage agrarische productiviteit was de organisatie van het grondbezit. Vanouds — men denke aan de Romeinse latifundiën — speelde het grootgrondbezit in Zuid-Italië een voornamelijk rol; een veel grotere dan in Noord-Italië. Dit leidde tot een vrij extensieve cultuur van in hoofdzaak granen. De arbeid werd op de agrarische grootbedrijven meestal verricht door arme dagloners, de zgn. braccianti, die een groot deel van het jaar zonder werk waren. Velen dezer dagloners woonden in grote stedelijke agglomeraties van tot 75.000 inwoners, die vroeger veelal minder van de malaria te leiden hadden dan het platteland. Het gevolg was natuurlijk, dat veel tijd verloren ging met het gaan van en naar het werk. Ook bij de kleine boeren deed deze situatie zich dikwijls voor; het is een van de vele vormen die de verborgen werkloosheid kan aannemen.

De hierboven, in pessimistische toon gegeven, karakteristiek van de economische situatie in Zuid-Italië is ten volle gerechtvaardigd tot enkele jaren na de tweede wereldoorlog. Daarna is men de ontwikkeling van Zuid-Italië, vooral ook in de agrarische sector, met kracht gaan aanpakken. Dit ontwikkelingswerk heeft reeds geleid tot opmerkelijke successen, zij het helaas nog niet

³⁾ Zie Prof. Pasquale Saraceno, *Lo Sviluppo economico del Mezzogiorno* (Milaan, 1954 — uitgave van de „Associazione per lo Sviluppo dell' Industria nel Mezzogiorno”), blz. 4.

⁴⁾ Saraceno, t.a.p., blz. 24.

tot een aanzienlijke verhoging van de levensstandaard. De maatregelen, die tot nu toe zijn genomen, moeten vooral worden gezien als een poging tot herziening van de bestaande situatie en als een voorbereiding voor de toekomstige expansie van Zuid-Italië; anders gezegd als het opbouwen van een „infrastructuur“.

De ontwikkeling van Zuid-Italië na de tweede wereldoorlog.

De hoofdrol bij het opbouwen van de infrastructuur in Zuid-Italië werd en wordt gespeeld door de „Casa per il Mezzogiorno“. Deze organisatie werd in 1950 opgericht met het doel de economische expansie van Zuid-Italië voor te bereiden en metterdaad op gang te helpen. Tijdens de periode van haar bestaan, van 1950 tot 1962, diende zij een bedrag van 1.280 mrd. lire, d.i. 7 à 8 mrd. gulden tegen de huidige koers, te investeren, dat als volgt verdeeld zou worden over de verschillende toepassingen:

Bodemverbetering	900 mrd. lire
Aquaducten, waterlopen	150 mrd. lire
Wegaanleg	115 mrd. lire
Spoorwegaanleg	75 mrd. lire
Toerisme (hotels, herstel van cultuurmonumenten etc.)	30 mrd. lire

De „Casa“ beweegt zich dus vooral op agrarisch terrein. Het grootste deel van het door haar te besteden bedrag wordt gebruikt voor agrarische hervorming. Men dient nl. de post bodemverbetering ruim op te vatten en daartoe ook de kosten van reorganisatie van het grondbezit te rekenen naast die van herbebossing, irrigatie etc. Inmiddels is het bedrag dat aan de „Casa“ ter investering is toegewezen verhoogd tot 1.870 mrd. lire en haar bestaansduur verlengd tot 1965. Een groot deel van de te besteden gelden bestaat uit tegenwaardefondsen, terwijl ook de administratie en distributie van leningen, bijv. van de Wereldbank, veelal aan deze ontwikkelingsorganisatie wordt opgedragen.

Het tot nu toe verzette werk op agrarisch terrein is niet alleen economisch van karakter. De verdeling van 800.000 ha grootgrondbezit onder de vroegere een groot deel van het jaar werkloze dagloners, die nu van „braccianti“, d.w.z. dagloners, „assegnatari“, kleine boeren, werden, vereiste van deze merendeels slecht geschoolde nieuwe boeren een grote sociale aanpassing. De bereidheid van deze dagloners om op hun nieuwe boerderij, meestal kleine bedrijven van het gemengde type van 4 tot 20 ha — waarvan er 30.000 werden gebouwd — te gaan wonen en daarvoor de „stad“ te verlaten, was in het begin niet bijster groot. Belangrijk was daarom het bestaan van een organisatie, die de nieuwe boeren kon instrueren en bijstaan. Deze organisatie werd gevonden in door de Regering (Casa) opgerichte zgn. „Riforma-coöperaties, die adviezen geven inzake aanschaf en huur van landbouwmachines, verkoop van de oogst, kredietverstrekkingen enz. Het bestuur van de coöperatie wordt gekozen door de aangesloten boeren; de Regering benoemt een lid met een vetostem. Op elke 40 tot 100 boerderijen heeft de coöperatie zo mogelijk een technische en een sociale assistent in dienst. Er zijn land- en tuinbouwscholen opgericht en er vinden uitwisselingen plaats met Noord-Italië. De toestand is op het ogenblik zo, dat de meeste boeren geheel verzoend zijn met hun nieuwe woonplaats.

Opgemerkt werd, dat de agrarische hervormingen weliswaar noodzakelijk zijn om de bestaande toestand te saneren, maar dat de agrarische hervorming geenszins voldoende is om de economische problemen van Zuid-Italië op te lossen. Een definitieve oplossing kan slechts worden gevonden door industriële ontwikkeling van dit gebied. Ook op dit terrein doet de Casa werk: zij fungeert als bemiddelende instantie bij de verlening van krediet vooral voor kleinere industrieën. Vooral voor deze kleine industrieën wordt de vestiging veelal zeer aantrekkelijk gemaakt, daar een gedeelte van de stichtingskosten (tot 20 pCt.) door de Overheid wordt vergoed. Deze regeling staat naast de overige krediet- en belastingfaciliteiten. Behalve de „Casa“ opereren op het terrein van de kredietverstrekking — in het bijzonder ook voor de grotere projecten — gouvernementele of semi-gouvernementele financieringsinstituten. Er bestaan in Zuid-Italië uitgebreide scholingsprogramma's omdat speciaal ook het ontbreken van geschikte arbeidskrachten een factor vormt die de industrievestiging bemoeilijkt. In bepaalde gevallen van essentieel geachte bedrijfstakken, waarin ondanks deze faciliteiten het „vrije“ bedrijfsleven niet tot vestiging komt, gaat de Overheid zelf tot stichting en exploitatie van bedrijven over; deze overheidsexploitatie heeft echter in principe een aanvullend karakter.

De industrievestiging in Zuid-Italië kan men niet los zien van de bestaande industriële structuur in het Noorden. Zoals wij in de inleiding reeds opmerkten is het probleem van de ontwikkeling van Zuid-Italië in essentie een regionaal probleem. Men kan volhouden dat het comparatieve voordeel van het Noorden als vestigingsplaats voor industrie vroeger groter was dan thans. Noord-Italië lag vroeger enerzijds dicht bij de Europese grondstoffengebieden (kolen bijv.) en anderzijds dicht bij de grote Europese afzetmarkten dan Zuid-Italië. Door de verbetering van de transportmiddelen en de opkomst van olie en elektriciteit als energiebronnen is dit voordeel echter grotendeels verdwenen. Andere comparatieve voordelen zijn daartegenover echter ontstaan in Noord-Italië: in een geïndustrialiseerd gebied bestaan t.o.v. een niet geïndustrialiseerd gebied allerlei kostenvoordelen — men denke bijv. aan het bestaan van een goed transportsysteem, de scholingsgraad van de bevolking — die men wel samenvat onder de (Engelse) term „external economies“. Het opbouwen van een infrastructuur — een taak die in Zuid-Italië dus geheel door de Overheid wordt vervuld — kan men zien als een poging ook voor Zuid-Italië dergelijke „external economies“ te scheppen. Het opbouwen van een infrastructuur, waarmee reeds zeer goede vorderingen zijn gemaakt, is uiteraard slechts de eerste stap op weg naar een daadwerkelijke en duurzame verhoging van het nationaal inkomen. Hiertoe is vereist dat deze structuur inderdaad gebruikt wordt, en juist op dit terrein doen zich op het ogenblik moeilijkheden voor.

Een belangrijke factor bij de opbouw van deze infrastructuur dient niet over het hoofd te worden gezien. De ontwikkelingsprogramma's in Zuid-Italië hebben namelijk niet alleen invloed op Zuid-Italië maar ook op Noord-Italië, doordat een groot deel van de in en voor het Zuiden gedane uitgaven ten slotte aan Noord-Italië ten goede komen, vooral indien men denkt aan multiplicatieve effecten, die zich vooral in het Noorden concentreren. Het is de verdienste van het tienjaren-

plan van (wijlen) Minister Vanoni dat het de ontwikkeling van Zuid-Italië plaatste in het kader van de ontwikkeling van geheel Italië. Uitgangspunt was daarbij bestrijding van de werkloosheid. In de tienjaarperiode 1954-1964 voorzag het plan in een schepping van 4 mln. nieuwe arbeidsplaatsen in geheel Italië. De stijging van de nationale produktie zou ongeveer 5 pCt. per jaar moeten bedragen; die van de nationale investeringen nog meer. Dergelijke stijgingspercentages en hogere zelfs, waren ook in de eerste na-oorlogse jaren voorgekomen en mogen daarom bereikbaar lijken; vergeten dient hierbij echter niet te worden dat na oorlogsverwoesting en onderbezetting als gevolg van abnormale omstandigheden, grote stijging van de produktie een vrij algemeen en „normaal” verschijnsel is. Niettemin zijn mede onder invloed van de gunstige conjunctuur ook voor de eerste jaren van het Plan-Vanoni de geplande hoge nationale stijgingspercentages gerealiseerd.

Hoewel men dus op nationale schaal erin is geslaagd de gestelde doeleinden te bereiken is dit echter niet het geval wat betreft de regionale verdeling van produktie en investeringstoename. Speciaal wat de industrievestiging betreft zijn de gestelde doeleinden in Zuid-Italië niet gehaald. In het kader van onze hierboven uiteenzette gedachtengang zou men kunnen zeggen dat de ontwikkeling van de Zuiditaliaanse infrastructuur een stimulans is geweest voor het Noorditaliaanse bedrijfsleven en mede tot gevolg heeft gehad dat het Noorditaliaanse inkomen snel is gestegen, terwijl men bij het uiteindelijke doel van het opbouwen van deze infrastructuur, t.w. de economische expansie van Zuid-Italië, aanzienlijke vertraging heeft ondervonden. Zo redenerend zou echter aan de rol van Zuid-Italië als stimulans voor Noord-Italië wel wat overdreven veel betekenis worden toegekend. Dat de Noorditaliaanse industrie ook op internationaal niveau het nodige presteert en dat haar bloei niet uitsluitend het gevolg is van de ontwikkelingsprogramma's in het Zuiden, moge bekend verondersteld worden maar blijkt nog eens te meer wanneer de ontwikkeling van de Italiaanse exporten wordt nagegaan. Deze exporten zijn tot zeer aanzienlijke hoogten gestegen; van 1951 tot 1957 bedroeg de stijging van het exportvolumen 60 pCt. Daardoor is men er over het algemeen in geslaagd het evenwicht op de betalingsbalans te handhaven. Zeker heeft hiërbij de gunstige conjunctuur een woordje meegesproken, maar dat doet aan de prestatie op zichzelf niets af.

Langzamerhand zijn wij van het Zuiditaliaanse ontwikkelingsprobleem gekomen tot bespreking van de situatie der Italiaanse economie in haar geheel. Dit is uiteraard onvermijdelijk. In dit kader past dan ook onze in de inleiding gedane bewering dat de factor Zuid-Italië belangrijk is ter verklaring van de houding der Italiaanse Regering t.o.v. de Europese economische integratiebeweging. Deze is duidelijk positief en men kan als motieven hiervoor duidelijk herkennen de opvoering van de Zuiditaliaanse produktiviteit in de landbouw; in het algemeen de grote en toenemende Italiaanse agrarische export, de afhankelijkheid van grondstofimport — wellicht enigszins afnemend door exploitatie van aardgas op zeer grote schaal en op gang komende oliewinning in Zuid-Italië (Sicilië) — en de industriële expansie die afzet ook buitenslands noodzakelijk maakt. Bij alle verschillen die er zijn ziet men duidelijk parallellen met de Nederlandse situatie op internationaal-economisch gebied en de Nederlandse opvattingen betreffende internationale handelspolitiek, die eveneens vrij liberaal zijn. Belangrijk is dus zowel voor Italië als Nederland, beide landen met een zich ontwikkelende industrie, dat het integratiebeleid stabiel is, zodat men zich bij de opbouw van deze industrie met enig vertrouwen op dit streven tot grotere eenheid in de Europese economie kan oriënteren.

Men kan slechts wensen dat Italië er in zal slagen de onevenwichtigheid tussen Noord en Zuid op meer doeltreffende wijze te bestrijden dan de laatste jaren is mogelijk gebleken. Het jaarlijkse overzicht van de O.E.E.C.⁵⁾ vermeldt, dat er weliswaar maatregelen zijn getroffen om de industrievestiging in Zuid-Italië nog meer faciliteiten te bieden dan er al bestonden, maar dat het nog te vroeg is om de resultaten hiervan te beoordelen. Gevreesd wordt echter dat een algehele herziening van het ontwikkelingsprogramma voor Zuid-Italië nodig is. Zonder nu in al te sombere toon te besluiten kunnen wij zeggen dat het op gang brengen van de groei ook in Zuid-Italië een moeilijk proces blijkt te zijn. Dit is niet meer dan begrijpelijk. De tot nu toe bereikte resultaten geven ons echter hoop voor de toekomst, die men hier wellicht eerder in decennia dan in jaren moet afmeten.

Rotterdam.

E. KAPTEIN.

⁵⁾ *Economic conditions in Italy, 1958*, publikatie van de O.E.E.C.

Europa-bladwijzer

No. 5a

Algemeen.

„... les tendances sympathiques à la CECA, au Marché Commun, au projet de CED, comme à l'union européenne en général... s'accroissent à mesure que s'élève le niveau d'instruction...”. Wie deze waarneming juist acht, moet wel somber worden als hij leest, dat eind 1957 het percentage tegenstanders van de E.E.G. in Nederland zelfs groter

was dan in Engeland, nl. 18 pCt. Beide mededelingen ontlenen wij aan het artikel „*l'Europe sans opinion?*” (Internationale Spectator van 8 juli 1959, blz. 353-368), waarin *Gérard Herberichs* de resultaten van enquêtes naar de publieke opinie over de Europese integratie bespreekt.

Lieten wij in een vorige bladwijzer (no. 3a in „E.-S.B.” van 18 maart 1959, blz. 210) een enigszins kritisch geluid

horen t.a.v. Prof. J. A. L. Huillier's in 1958 verschenen werk „*Théorie et pratique de la Coopération économique internationale*”, voor het thans verschenen supplement getiteld „*La Coopération économique internationale 1957-1959*” (138 blz., Librairie de Medicis 1959) hebben wij niets dan lof. Het boek bevat een zeer prettig leesbaar overzicht over de jongste ontwikkelingen op het gebied van de internationale economische samenwerking, waarbij alleen de hoofdzaken nader worden belicht. Het is wel kenmerkend voor de snelheid waarmee ontwikkelingen op dit terrein zich voordoen, dat een boek reeds na een jaar tijds een supplement van 138 bladzijden behoeft, waarin een reeks van nieuwe initiatieven worden beschreven, die stuk voor stuk van groot belang zijn voor onze toekomstige welvaart.

De grote belangstelling der Amerikanen, ook voor de institutionele aspecten der Europese eenwording, blijkt weer eens uit het uitvoerig gedocumenteerde artikel van Prof. Eric Stein van de University of Michigan Law School over „*The European Parliamentary Assembly: Techniques of emerging political control*” (International Organization, Spring 1959, blz. 233-254).

Jhr. Mr. M. van der Goes van Naters komt in de feestbundel, aangeboden aan Prof. François (bijzondere aflevering Tijdschrift voor Internationaal Recht, juli 1959, blz. 120-131), terug op een kwestie die enige tijd geleden beroering in de Staten-Generaal wekte. Is „*La révision des traités supranationaux*” op klassieke wijze bij gemeenschappelijk akkoord der Staten-leden mogelijk, zonder dat deze daarbij de in het verdrag voorgeschreven herzieningsprocedure volgen? Het zal geen verwondering wekken dat de auteur overeenkomstig de door hem ingediende en door de Tweede Kamer unaniem aanvaarde motie, deze vraag op grond van het pre-federale karakter der verdragen ontkennend beantwoordt.

In „*Das Rechtsschutzsystem der europäischen Menschenrechtskonvention*” (115 blz., Karlsruhe 1958) beschrijft Heribert Golsong de procedurele bepalingen dezer conventie, die haar tot meer dan een platonische verklaring maken.

„*La Convention Européenne pour le règlement pacifique des différends*”, eveneens een onder auspiciën van de Raad van Europa tot stand gekomen uiting van het streven een Europese rechtsorde te vestigen, is het onderwerp van een uitstekende bijdrage van Jean Salmon in het eerste nummer van dit jaar van de Revue général de droit international public (blz. 21-64).

Ook vermelden wij nog de activiteiten van het „Centre de Recherches Européennes” te Lausanne, dat in korte tijd niet minder dan vijf studies het licht deed zien over verschillende aspecten van Europese integratie. De eerste drie dragen tot titel: „*La Suisse au coeur de l'Europe Unie*” (Henri Rieben, nov. 1958, 24 blz.), „*L'aviation et l'Europe*” (Bernard Dutoit, jan. 1959, 58 blz.), „*Pour une renaissance européenne*” (Paul Rössy, febr. 1959, 24 blz.) de vierde is gewijd aan „*L'assurance et l'Europe*” (Jacques Oberson, maart 1959, 160 blz.). De vijfde brochure, van de hand van Jean Monnet, zal hieronder nog nader worden besproken.

„*Vrijheid van bedrijf*” is de titel van een tweetal bijzonder fraaie artikelen, waarin Mr. J. Peters uiteenzet in welke mate dit voormalige grondrecht in de rechtsstelsels van Frankrijk, Duitsland, België en ons land nog wordt erkend en beschermd (Sociaal-Economische Wetgeving 1959, blz. 129-156 en blz. 169-199).

In Bank- en Effectenbedrijf van februari jl. (blz. 63-67) geeft Mr. B. L. C. Vandehoek onder de titel „*De Europese Monetaire Overeenkomst*” een uiteenzetting van enkele technische kwesties, verband houdende met de verruiming der convertibiliteit van een aantal Europese valuta's.

Benelux.

In „*Een economische unie tussen Nederland, Luxemburg en België*” (Economisch en Sociaal Tijdschrift, december 1958, blz. 333-356) wijdt L. Tindemans een verdienstelijke beschouwing aan het Verdrag van de Benelux Economische Unie en de historische ontwikkeling, welke aan de totstandkoming van het verdrag is voorafgegaan. In de analyse van de economische gevolgen gaat de auteur echter niet diep. Bij zijn korte bespreking van het „Benelux-effect” citeert hij bijv. slechts twee overbekende algemene werken van Viner en Meade, doch laat hij na het belangrijke pre-advies van Prof. F. Verdoorn („*The Intra-Block Trade of Benelux*”) te noemen, dat thans in het Centraal Plan 1959 (Bijlage A) is samengevat en op sommige punten nader is uitgewerkt.

In V.E.V. (Vlaams Economisch Verbond) Berichten van 15 mei 1959 (blz. 973-991) geeft W. Plouvier een uitvoerig verslag van het „*XIIIe Economisch Benelux Congres*”, dat op 17 en 18 april jl. te Rotterdam werd gehouden onder auspiciën van het Comité van Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Samenwerking. Zoals A. van de Poel opmerkt in een commentaar (blz. 993-999), waarin hij in het bijzonder ingaat op de nog steeds bestaande fiscale moeilijkheden, is het verslag van dit congres „een geheel klachtenboek” geworden over de tekortkomingen van de Benelux.

Het Secretariaat-Generaal van de Benelux heeft een lijvig rapport (198 blz., april 1959) het licht doen zien, waarin onder de titel „*Benelux 1948-1959; Statistisch overzicht van 10 jaar samenwerking*” een grote hoeveelheid statistisch materiaal over de economische, financiële en sociale ontwikkeling der drie Benelux-landen is bijeengebracht.

Het Benelux kwartaalbericht van april 1959 bevat een overzicht over „*De economische toestand van Benelux in 1958*” (16 blz.), dat eveneens is opgesteld door het Secretariaat-Generaal, zulks in samenwerking met de Directie Algemene Economische Politiek van het Ministerie van Economische Zaken en de Studiediensten van de Ministeries van Economische Zaken van België en Luxemburg.

„*Le régime administratif de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise*” (151 blz., Brussel 1958) van de hand van Yves Chapel geeft een goed beeld van de samenwerking met onze Benelux-partners. Dat blijktens het voorwoord van Prof. Seeldrayers de schrijver een „juriste éprouvé” is, die „a toujours refusé de n'être que juriste”, strekt hem wellicht tot aanbeveling.

Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal.

Het Zevende Verslag van de H.A. (338 blz. en 56 tabellen), later nog aangevuld met een Bijzonder Verslag betreffende het kolenvraagstuk (80 blz.), is bijzonder belangwekkend, daar het handelt over de eerste ernstige crisis binnen de Gemeenschap, een crisis die is ontstaan door de afzetmoeilijkheden op de Europese kolenmarkt. Tegen de achtergrond van de ontwikkeling op langere termijn geven deze verslagen een overzicht van de huidige moeilijkheden en beschrijven zij in bewonderenswaardige kalme bewoordingen de schipbreuk, die de verschillende voorstellen der Hoge Autoriteit in de Raad van Ministers hebben geleden.

Lezenswaardig zijn daarnaast in het Zevende Verslag vooral de passages over de sanering van de Belgische kolenindustrie, het pleidooi voor een gecoördineerd energiebeleid en de uiteenzetting over het gevoerde kartelbeleid.

Het samenspel en tegenspel van nationale en supranationale prijspolitiek in de E.G.K.S. is het onderwerp van een diepgaande studie die *G. Erb* en *P. Rogge* gemaakt hebben van de ontwikkeling op de kolen- en staalmarkt der „zes” na de totstandkoming van het E.G.K.S.-verdrag. In „*Preispolitik im teilintegrierten Markt*” (228 blz., Basel 1958) worden zowel de invloed van de nationale regeringen op de prijsvorming als de verschillende maatregelen van de H. A. aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen, waarbij steeds een onderscheid wordt gemaakt tussen „marktferne” (indirecte) en „marktnahe” (direct in de prijsvorming ingrijpende) maatregelen. De analyse leidt tot een aantal conclusies, o.a. dat de kolen- en staalmarkten der zes in vele opzichten nog geen volledig geïntegreerde markt vormen. Voorts doen de schrijvers een aantal aanbevelingen met betrekking tot de toekomstige politiek van de H.A., die er toe strekken een meer volledige integratie van deze markten te bevorderen.

Reeds meermalen werd in de bladwijzer de aandacht gevestigd op verhandelingen in de buitenlandse vakliteratuur, gewijd aan het rapport, dat de vervoerscommissie uit het E.G.K.S.-parlement heeft uitgebracht over de coördinatie van het vervoer (zie de bladwijzers no. 2a in „E.-S.B.” van 3 december 1958, blz. 955 en nos. 3b en 4b, resp. in „E.-S.B.” van 25 maart en 10 juni 1959, blz. 233 en 467). Tot de discussies rondom dit zgn. rapport-Kapteyn is thans ook van Nederlandse zijde een bijdrage geleverd, en wel een van grote diepgang. In een opstel „*Optimale vervoerprijzen*”, dat 40 blz. in de *Economist* beslaat (1959, blz. 417 e.v.) uit *Dr. C. J. Oort* naast woorden van lof ook principiële kritiek op het rapport. Zo verwijt hij de commissie verwarring tussen de variabele en de marginale kosten, waardoor zij ten onrechte de eerste in plaats van de laatste tot grondslag van het voorgestelde tariefsysteem heeft gekozen. Voorts heeft de commissie te gemakkelijk en te algemeen de eis van rentabiliteit gesteld, waardoor zij niet is gekomen aan de vraag, of en zo ja, in welke gevallen subsidiëring geoorloofd is. Evenmin is zij doorgedrongen tot het probleem van de dekking der vaste kosten. Wie nog wil meespreken over vervoertarieven, zal allereerst stelling dienen te nemen ten aanzien van deze fundamentele beschouwingen.

Aan het moeilijke vraagstuk van de verhouding tussen enerzijds de vervoersbepalingen in de E.G.K.S.- en E.E.G.-verdragen en anderzijds de bepalingen over de vrije vaart op de Rijn, vervat in een veel ouder verdrag van economische integratie, de Acte van Mannheim, wijdt *Y. Ferraton* een artikel („*Navigation fluviale et politique européenne des transports*”) in de *Revue de la navigation intérieure et Rhénane* (25 april 1959, blz. 276-279). Hoewel hij kritiek uit op het beleid der H. A. hekelt de schrijver vooral de halsstarrigheid, waarmede Nederland opkomt voor onverkorte handhaving van de Acte. Z.i. zal de E.E.G. in de toekomst in sterke mate aansluiting zoeken bij de door de H.A. gevoerde Rijnvaartpolitiek.

De vraag of, resp. in welke gevallen, „Ausnahmetarife” discriminerend zijn in de zin van art. 70 van het E.G.K.S.-verdrag — een probleem dat wel eens herinnert aan de kwesties die zich bij de toepassing van de meestbegunstigingsclausule hebben voorgedaan — is uitvoerig behandeld in het artikel „*Das Diskriminierungsverbot im Verkehrs-*

recht der Montanunion” van *H. Franzen* en *H. M. Boekle*, verschenen in „*Wirtschaft und Wettbewerb*” van december 1958 (blz. 721-739). Deze schrijvers komen tot de conclusie dat art. 70 niet een algemeen verbod van dergelijke tarieven inhoudt en dat de rechtsgeldigheid daarvan dus in elk voorkomend geval door de H.A. zal moeten worden onderzocht volgens de norm dat er alleen dan discriminatie is, indien ondernemingen die in vergelijkbare omstandigheden (w.o. de plaats van vestiging) verkeren een ander tarief moeten betalen.

Naar aanleiding van enkele recente beslissingen van de Hoge Autoriteit der E.G.K.S., waarbij een reeks van deze „uitzonderingstarieven” van de Duitse en Franse spoorwegen in strijd met het verdrag werd verklaard, heeft *Prof. Dr. Harald Jürgensen* in „*Unterstützung und Wettbewerb*” (*Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, maart 1959, blz. 1-15) een zeer interessante beschouwing gewijd aan het begrip „overeenkomstige omstandigheden”, dat zowel onder de algemene beginselen (Titel I, art. 3b) als in het artikel over het vervoer (art. 70 lid 1) met betrekking tot de door het verdrag verboden discriminatie wordt gebruikt. Zich baserend op de theorie van het welvaarts optimum komt *Prof. Jürgensen* tot een belangwekkend voorstel; hij wil nl. de vervoertarieven zodanig vaststellen, dat deze eenzelfde percentage boven de marginale kosten van het vervoer liggen als de kolen- en staalprijzen boven de marginale produktiekosten. Als norm, te hanteren bij de beoordeling of een tariefstructuur al dan niet discriminatoir is, lijkt ons echter dit criterium op theoretische, doch vooral ook op praktische gronden niet goed bruikbaar.

Francis Wolf, chef van de juridische afdeling van het Internationaal Arbeidsbureau, bespreekt in het kort de voorgeschiedenis en de inhoud van de in het kader der E.G.K.S. totstand gekomen „*Convention Européenne des Travailleurs Migrants*” in de maart-aflevering van het *Jahrbuch für Internationales Recht* (1959, blz. 77-84). Zowel de rechtspositie van de migrerende arbeider, als het beginsel van een vrije arbeidsmarkt blijken door deze regeling versterkt te zijn.

Euratom.

Minder ernstig van toon dan het verslag der H.A. is het in bijzonder vlotte stijl geschreven *Tweede Jaarverslag* van de Euratom-Commissie. In het afgelopen jaar hebben de werkzaamheden immers nog grotendeels een voorbereidend karakter gehad. Speciale vermelding verdient het hoofdstuk over de betrekkingen van de gemeenschap met derden, waarin gewag wordt gemaakt van de overeenkomsten tussen Euratom en de Verenigde Staten, alsmede tussen Euratom en het Verenigd Koninkrijk.

Voorts wijzen wij op een artikel van *H. L. van Krekelen*, lid van de Commissie, in de *Revue de la Société. Belge d'Etudes et d'Expansion* van november/december 1958 (Euratom et le développement de l'industrie nucléaire, blz. 917-921), waarin deze het open karakter van de „Werkgemeenschap” Euratom onderstreept.

Voor de studie en de verdere ontwikkeling van het atoomenergie recht in de zes landen van Euratom is van belang het gedegen werk „*Atomenergie in Westeuropa, U.S.A. und Kanada*” van *Eberhard Lühe* (329 blz., Göttingen 1958). In het bijzonder zet de schrijver de verschillende vormen en graden van staatsbemoeienis uiteen, die in de wetgeving dezer zes landen tot uitdrukking komen.

Een oplossing voor het landbouwoverschottenprobleem?

„Like some mindless machine, the land goes on pouring out more food than Americans know what to do with, while the distraught mechanics in Congress and the Department of Agriculture throw levers this way and that in a vain attempt to stop the flood”. Met deze woorden karakteriseert de „American survey” van „The Economist” van 1 dezer de huidige situatie op het stuk der agrarische overschotten. De saneringsmaatregelen, die door sommige, doorgaans niet van gezond verstand verstoken, mannen worden voorgesteld zouden, aldus vervolgt het blad, de Marx-brothers aan het lachen brengen. Zo heeft een senator gezegd dat de boeren maar eens een jaar hun produktie stop moeten zetten, een „oogst” uit de bestaande voorraad moeten opkopen en deze vervolgens van de hand moeten doen, terwijl de Minister van Landbouw de overproduktie aan eieren uit de weg tracht te ruimen door iedereen aan te sporen meer eieren te kopen. Het volvoeren van laatstgenoemde campagne komt er op neer, merkt „The Economist” op, dat de Amerikanen in plaats van met overlopende opslagplaatsen met springende pantalonbanden te kampen zullen krijgen.

De totale waarde der door de Overheid opgeslagen voorraden wordt geraamd op bijna \$ 6,5 mrd. Indien de zaken op dezelfde voet voortgaan, zal dit bedrag over vier jaren met één derde gestegen zijn. De opslagkosten ten bedrage van \$ 1 mrd. per jaar zouden voldoende zijn om de „housing Bill” die onlangs afstuitte op een veto van de President, te financieren en eveneens de aanschaf van dertig intercontinentale raketten mogelijk te maken. Maïs, tarwe en katoen, van alle drie groeien de voorraden aan. De maïs-oogst zal dit jaar een record van 4,2 mrd. bushels, 10 pCt. meer dan vorig jaar dat op zichzelf ook al een record was, opleveren en aangezien de meeste maïs als veëvoeder wordt gebruikt, mag men het volgend jaar een overvloed aan varkens verwachten. Deze overvloed zou de varkensvleesprijzen wel eens kunnen brengen bij het 10 cent-per-pond-niveau, dat een nachtmerrie is voor de boer en voor de politicus die in november 1960 zijn stem nodig zal hebben. Indien in de huidige zittingsperiode van het Congress geen wet wordt aangenomen met behulp waarvan het tarwe-aanbod kan worden verlaagd, zou, aldus heeft de Minister van Landbouw geprofeteerd., het gehele tarweprogramma in elkaar kunnen storten. De oogst van dit jaar zal bijna 1,2 mrd. bushels toevoegen aan de 1,3 mrd. die nog over waren van vorig jaar en niet meer dan 40 pCt. hiervan kan de komende twaalf maanden worden verbruikt. Voor katoen zijn de vooruitzichten weinig beter.

Geen der ideeën om het overschotprobleem op te lossen heeft veel voortgang gemaakt. De Minister van Landbouw zou met recht kunnen beweren dat aan zijn poging „to set the maize farmers free” niet voldoende kans is gegeven, want de steunprijs is nog altijd vrij hoog. Het schijnt echter duidelijk, dat alleen een totale en plotselinge onderdamping in het ijskoude water van de vrije markt de Amerikaanse boeren ertoe zal brengen de produktie

drastisch in te krimpen. Op een langzame verlaging van de steunprijs reageren de boeren, die hun inkomen op peil willen houden, met een grotere produktie. Het plotseling opheffen van de prijssteun zal echter tot gevolg hebben dat duizenden kleine boeren — die iedere goede Amerikaan sedert Jefferson de ruggegraat van de natie pleegt te noemen — van het land worden verdreven. De alternatieve methode, waarbij het aantal acres dat een boer kan bebouwen wordt beperkt, terwijl hem een hoge prijs wordt gegarandeerd voor hetgeen hij erop verbouwt, is niet beter. Kunstmeststoffen en machines stellen hem immers in staat steeds meer uit een gegeven stuk grond te halen en niemand weet, waar en wanneer deze ontwikkeling een einde zal vinden. Deze omstandigheid heeft trouwens enkele moedige lieden er al op doen aandringen de beperkingen in plaats van op het te bebouwen oppervlak, te leggen op de hoeveelheid produkten die de boer ter markt mag brengen.



Er is evenwel, zegt „The Economist”, een andere mogelijkheid. De laatste tijd nl. ontmoet de gedachte, dat voedseloverschotten geen last zijn, maar een aanwijzing van hogerhand dat de mens medeverantwoordelijkheid draagt voor het welzijn van zijn medemens, sympathie. Deze gedachte is overigens niet van vandaag of gisteren. Betrekkelijk nieuw echter is de idee om de Regering der Verenigde Staten, in het geval dat de koopkracht in binnen- en buitenland onvoldoende is om het surplus te absorberen, stappen te laten ondernemen teneinde op permanente basis effectieve vraag te creëren. Een senator heeft er onlangs op aangedrongen meer voedsel te distribueren onder behoeftige Amerikaanse gezinnen; een andere, senator Humphrey, heeft voorgesteld een Peace Food Administration op te richten, die de overschotten doelmatiger in het buitenland kan afzetten. De betreffende senator meent, dat de Peace Food Administration — die in plaats van in „surplus disposal”, welke term overigens klinkt alsof Amerika oude schoenen kwijt wil raken, voorziet in „long-term planning” — de komende vijf jaren onder arme landen voor \$ 10 mrd. aan goederen tegen betaling in de eigen valuta zou kunnen distribueren, een bedrag dat sterk contrasteert met de \$ 4,5 mrd. in de jaren sedert 1954.

Er moeten natuurlijk moeilijkheden worden overwonnen. Het Ministerie van Landbouw heeft er terecht op gewezen dat meer dan 85 pCt. der overschotten bestaat uit basisgrondstoffen, die geen volledig voedselpakket voor de behoeftigen kunnen vormen. Voorts wordt, aldus genoemd Ministerie, reeds nu al aan ieder verzoek der vrijwillige hulpverleningsorganen om goederen tegemoet gekomen. In het buitenland is het probleem, of Amerikaanse voedseloverschotten kunnen worden gedistribueerd zonder de andere leveranciers die op dezelfde markt hun produkten willen afzetten, schade te berokkenen. Dit probleem is echter niet onoverkomelijk, vervolgt genoemd

blad: de Amerikaanse voorraden moeten worden gebruikt, teneinde mensen van voedsel te voorzien, die niet over buitenlandse valuta beschikken om op de wereldmarkt te kopen.

Aanvaarding van de gedachte van het „permanente overschot” zou voorts betekenen dat het gevaar dat vele kleine boeren van het land worden verdreven minder dreigend wordt. Aanhangers van de Manchester School zullen zich misschien ergeren aan het feit, dat deze marginale producenten dank zij medewerking van de Regering hun bedrijf kunnen blijven uitoefenen. Degene die echter de huidige Amerikaanse steden beziet is geneigd te antwoorden dat het een betere vorm van liberalisme is de trek van het land een halt toe te roepen en de landbouwoverschotten die van deze politiek het gevolg zijn, te gebruiken om andere landen te helpen. „Such a policy”, besluit „The Economist”, „would also recall what Senator Humphrey claims is” „the authentic America — an America grateful for her bounty. . . . eager in her generosity, an America whose pocketbook is open even if Communists do not threaten”.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

In de week eindigend 3 augustus is niet alleen het saldo van de Staat bij De Nederlandsche Bank, maar ook dat van de banken afgenomen. De verklaring hiervan kan niet gelegen zijn in betalingen tussen de Staat en de banken onderling, hoewel het hieraan stellig niet heeft ontbroken. Te denken is o.a. aan het vervallen van schatkistpapier op 30 juli jl. enerzijds en de storting per dezelfde datum, op de bij de tender van 28 juli toegewezen promessen; voorts aan belastingbetalingen en de afgifte door de Agent van schatkistbiljetten. Het feit evenwel dat de tegoeden van de Staat zowel als van de banken zijn gedaald, wijst erop dat een derde partij als absorptor van de middelen moet hebben gefungeerd. Inderdaad is dit het geval. In de eerste plaats kan hierbij worden gedacht aan het buitenland daar de goud- en deviezenvoorraad een bescheiden daling met f. 20 mln. heeft ondergaan, maar bovenal aan De Nederlandsche Bank, welke de geldmarkt heeft afgeroomd door in het kader van haar open marktpolitiek ruim f. 50 mln. aan papier in de markt te plaatsen.

Onlangs deze „balansverkorting”, welke ertoe bijdroeg het saldo van de banken met f. 65 mln. te doen dalen tot f. 572 mln., is de geldmarkt zeer ruim gebleven. Men mag aannemen dat het tegoed van de banken zich na de daling altijd nog ruim f. 150 mln. boven het verplichte saldo bevond. Uiteraard is het streven van de banken erop gericht het bedrag van deze „vrije reserves” rendabel te maken, hetgeen in de ontwikkeling van verschillende geldmarkttarieven merkbaar was. De rente voor kasgeldleningen daalde bijv. tot $2\frac{1}{8}$ à $2\frac{1}{4}$ pCt., tegen $2\frac{3}{8}$ pCt. per 1 augustus en $2\frac{1}{2}$ pCt. begin juli. Bovendien waren de plaatsingsmogelijkheden slechts beperkt.

Onder deze omstandigheden blijft het hogere rentepeil in het buitenland grote aantrekkingskracht uitoefenen, al wordt hieraan ten gevolge van de stijgende kosten die aan het uitschakelen van het valuta-risico zijn verbonden, in niet geringe mate afbreuk gedaan. In de maand juni zijn de deviezen in handen van de 33 representatieve

handelsbanken met ruim f. 130 mln. gestegen tot — bruto — f. 1.277 mln.; dit bedrag is ruim f. 570 mln. hoger dan aan het begin van het jaar.

De kapitaalmarkt.

In Wall Street heeft, met name wat de bewapeningsaandelen betreft, een lichte koersafbrokkeling plaats gevonden, die mede in verband wordt gebracht met de politieke ontspanning die door de aangekondigde bezoeken-uitwisseling van de Amerikaanse President en de Russische Partij-secretaris is ingetreden. Het bedrijfsnieuws is ondertussen buitengewoon gunstig: zo is blijkens een onderzoek van Wall Street Journal de netto-winst van 428 belangrijke ondernemingen in het tweede kwartaal 1959 ruim 75 pCt. hoger geweest dan een jaar tevoren.

Onze beurs heeft zich van de bescheiden koersdaling in New York niets aangetrokken. Alom bestaat de indruk dat de buitenlandse vraag op onze beurs niet zo zeer afkomstig is uit de Verenigde Staten, als wel uit Duitsland. En in dit land dat volgens de Bundesbank in het eerste halfjaar 1959 voor f. 130 mln. aan Nederlandse effecten heeft gekocht, gingen de koersen onder invloed van het politieke nieuws juist spronggewijs omhoog, nadat het koerspeil op 31 juli al ruim tweemaal zo hoog was als een jaar tevoren.

De gebeurtenis van de week heeft zich ongetwijfeld afgespeeld rondom de aandelen Van Vlissingen Katoen. Reeds enkele maanden geleden was in de openbaarheid gekomen dat er in het bestuur verschil van mening bestond omtrent de vraag of het wenselijk was de huidige „conservatieve” dividendpolitiek voort te zetten, mede gezien de invloed hiervan op de beurswaarde der aandelen. De aandeelhoudersvergadering besloot evenwel alles bij het oude te laten. Nadat een Amsterdams bankiershuis namens een onbekend gebleven committent in het begin van de verslagweek een bod van 350 pCt. had uitgebracht — bij een voorgaande koers van 300 pCt. — heeft het bestuur zich gehaast te verklaren dat, gezien de bevredigende gang van zaken, een dividendverhoging, alsmede een emissie, in de lijn der verwachtingen ligt. Deze verklaring deed de beurskoers oplopen tot ruim 400 pCt., hetgeen aan het overnemingsbod zijn actuele betekenis heeft ontnomen. Dit neemt niet weg dat aandeelhouders alle aanleiding hebben tot erkentelijkheid jegens de onbekende bieder.

De obligatiesector werd in de verslagweek door een vastere stemming gekenmerkt. Typerend is dat de $4\frac{1}{2}$ pCt. 25-jarige P.G.E.M.-lening, waarop de inschrijving vrijdags jl. a pari openstond, een groot succes is geworden, hoewel menigeen aanvankelijk van oordeel was dat de emissievoorwaarden aan de zuinige kant waren gesteld. Ook de qua gemiddelde looptijd en gehalte vergelijkbare $4\frac{1}{2}$ pCt. lening 1958/59 ten laste van de Bank voor Nederlandsche Gemeenten, bereikte, toevallig juist op de inschrijvingsdag, na geruime tijd weer de paristand.

De beurswaarde van alle ter beurze van Amsterdam genoteerde Nederlandse aandelen is blijkens C.B.S.-gegevens in juli met f. 1 mrd. gestegen tot f. 24,0 mrd., d.i. ruim f. $5\frac{1}{2}$ mrd. meer dan een jaar geleden. De stijging der beurswaarde gaat gepaard met grote omzetten; in de eerste 7 maanden van 1959 werd er zowel aan aandelen als aan obligaties voor nominaal f. 557 mln. omgezet, d.i. resp. f. 336 mln. en f. 186 mln. meer dan in dezelfde periode van 1958.

Aand. indexcijfers	A.N.P.-C.B.S. (1953 = 100)	2 jan. 1959	31 juli 1959	7 aug. 1959
Algemeen		255	311	315
Internat. concerns		375	440	454
Industrie		174	220	230
Scheepvaart		151	153	160
Banken		138	191	202
Indon. aand.		103	129	136

Aandelen		f. 183,20	f. 167,50	f. 170,80
Kon. Petroleum		452	584	614½
Unilever		493¾	656¾	669¾
Phillips		262	371	394¾
A.K.U.		341	563	573
Kon. N. Hoogovens		193	230	255
Van Gelder Zn.		158½	157¾	168
H.A.L.		253½	335	364½
Amsterd. Bank		131½	149½	156¾
Ver. H.V.A. Mij-en				

Staatsfondsen		59¾	57	58¾
2½ pCt. N.W.S.		90½	93¾	94½
3½ pCt. 1947		87½	87¾	89
3¼ pCt. 1955 I		88¾	89½	89½
3 pCt. Grootboek 1946		90¾	89¾	90½
3 pCt. Dollarlening		99½	100%	100%
4½ pCt. Nederland 1958				

Diverse obligaties		90¾	91¾	92½
3½ pCt. Gem. Rotterdam 1937 VI		91½	87	87¾
3¼ pCt. Bk. v. Ned. Gem. 1954 II/III		89	91	90¾
3½ pCt. Nederl. Spoorwegen		85	96	95½
3½ pCt. Philips 1948		83½	87¾	87¾
3¼ pCt. Westl. Hyp. Bank		110	110¾	110½
6 pCt. Nat. Woningb. len. 1957				

New York		588	675	669
Aandelenkoersgemiddelde				
Dow Jones Industrials				

M. P. GANS.

RECENTE PUBLIKATIES

Tj. S. Visser: De betekenis van de Wet op de Herkapitalisatie 1957. N. Samsom N.V., Alphen aan den Rijn 1958, XI + 67 blz., f. 4,95.

Door de Wet op de Herkapitalisatie 1957 is een herziening van de „Wet op de Herkapitalisatie 1951” van dezelfde auteur noodzakelijk geworden. De opzet komt overeen met de vorige uitgave.

Drs. M. J. van der Ploeg: De administratie als hulpmiddel bij het bedrijfsbeheer. N. Samsom N.V., Alphen aan den Rijn, vierde druk 1954, XXV + 221 blz.

In dit eerste deel van de serie „Bedrijfseconomische Vakstudies” wordt de betekenis van de moderne administratie als hulpmiddel bij het bedrijfsbeheer in het licht gesteld. Eerst wordt een hoofdstuk gewijd aan de ontwikkeling van de denkbeelden omtrent de taak van de administratie. De volgende hoofdstukken behandelen: de vermogensregistratie (permanente balans), de calculatie, de budgettering, resultaten-overzichten op korte termijn en de rekeningstelsels.

Dr. A. J. A. Prange: Kostprijs. Vierde druk. Uitgeverij Waltman, Delft, 116 blz.

Dit boekje is een eerste inleiding tot het terrein van de kostprijs. Daartoe behandelt schrijver op eenvoudige en duidelijke wijze, veelal aan de hand van op de praktijk geörienteerde voorbeelden, de grondbegrippen. Daarna worden de toerekening van de kosten — schrijver spreekt van de verbijzondering daar hij de Amsterdamse terminologie gebruikt — en de eigenlijke kostprijsberekening behandeld. Tot slot bevat het werkje een aantal vraagstukken op het gebied van de kostprijsberekening.

Prof. Dr. Ir. J. Goudriaan: De administratieve verwerking van veranderingen in prijsniveaus. N.V. Uitgeversmaatschappij v/h G. Delwel, 's-Gravenhage 1958, 28 blz., f. 2,50.

Deze brochure is ontstaan uit een vertaling, opgenomen in het Maandblad voor Bedrijfsadministratie, van het preadvies dat werd uitgebracht voor de First South African Conference van het Institute of Cost and Works Accountants, gehouden te Pretoria van 8 tot 11 oktober 1956. De inleiding bevat een interessante vergelijking tussen het vervangingswaardesysteem zoals dat in verschillende landen van het vasteland van Europa tot ontwikkeling is gekomen en de houding die de Angelsaksische landen hebben aangenomen t.a.v. het pro-

Efficiency

bespoedigt
Uw contacten
met gegadigden

★

Indien
Uw telefoonnummer
in Uw annonce
moet worden
opgenomen,
vermeld dan
tevens het

NETNUMMER

DE TWENTSCHE BANK N.V.

Gecombineerde Maandstaat op 31 juli 1959

Kas, Kassiers en Dag-geldleningen .. f	92.003.818,92	Kapitaal	f 49.000.000,-
Nederlands		Reserve	22.000.000,-
Schatkistpapier ..	463.800.000,-	Bouwreserve	1.000.000,-
Ander Overheidspapier ..	64.985.658,99	Deposito's op Termijn ..	431.005.312,52
Wissels	96.976.672,99	Crediteuren	812.697.776,45
Bankiers in Binnen- en Buitenland.	88.242.953,56	Geaccepteerde Wissels ..	392.096,61
Effecten, Syndicaten en Waarden.	67.558.256,55	Door Derden	
Prolongaties en Voorschotten tegen Effecten ..	34.504.302,64	Geaccepteerd	5.208,49
Debiteuren	436.356.755,94	Overlopende Saldi en	
Deelnemingen (incl. Voorschotten) ..	7.171.346,90	Andere Rekeningen ..	40.499.372,42
Gebouwen.	5.000.000,-		
	<u>f 1.356.599.766,49</u>		<u>f 1.356.599.766,49</u>

bleem van het stijgend prijsniveau. Vervolgens wordt de administratieve verwerking van prijsverschillen van materialen, voorraden enz. behandeld. Schrijver is voorstander van het gebruik van standaardprijzen die op zodanige wijze dienen te worden bepaald, dat zij een redelijke schatting vertegenwoordigen met betrekking tot het waarschijnlijke gemiddelde prijsniveau gedurende een periode van bijv. een jaar. Daarna wordt de administratieve verwerking van afschrijvingen op vaste activa met veranderende prijzen behandeld. Teneinde de zgn. inhaalafschrijving, voor in vorige jaren te laag berekende afschrijving, zoveel mogelijk te ontgaan is schrijver voorstander van herinvestering der afschrijvingsbedragen in hetzelfde jaar waarin deze vrijkomen.

Baas boven baas. Handboek voor bazen, werkmeesters en voorlieden over de organisatie van fabriek en werkplaats.
J. Muusses, Purmerend 1958, 232 blz., f. 9,90.

Van dit in 1944 van de hand van Ir. J. M. Matthijssen voor de eerste maal verschenen boek is thans een nieuwe bewerking gereedgekomen die samengesteld is door een groep deskundigen onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Efficiency. Deze deskundigen hebben ieder een hoofdstuk voor hun rekening genomen. Het werkje is bestemd voor het lager leidinggevende kader in de grotere onderneming, doch zal ook van nut zijn voor bedrijfsleiders en patroons van kleinere bedrijven.



HOLLANDSCHE SOCIETEIT VAN LEVENSVZERKERINGEN N.V.

Hoofdkantoor Nederland:
Herengracht 475, Amsterdam-C. tel. 221322
Head Office Canada:
1130 Bay Street, Toronto 5

**...meer dan anderhalve
eeuw levensverzekering.**



N.V. BRONSWERK

gevestigd te Amersfoort

UITGIFTE van

**nominaal f 2.500.000,- 5 pCt. in aandelen B converteerbare obligaties,
in stukken groot nominaal f 1000,- aan toonder.**

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op bovengenoemde obligaties, uitsluitend voor houders van aandelen en/of onderaandelen N.V. Bronswerk en voor houders van aandelen N.V. Nederlandsche Fabriek van Bronswerken, voorheen Becht & Dyserinck, openstellen op

DINSDAG 18 AUGUSTUS 1959,

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,

bij de kantoren van

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V. en De Twentsche Bank N.V.
te Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage en Amersfoort,

alsmede bij het **Bankierskantoor M. de Jong & Zoon** te 's-Gravenhage,

TOT DE KOERS VAN 100 pCt.,

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 7 augustus 1959.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar bij de kantoren van inschrijving.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V. DE TWENTSCHE BANK N.V.

Amsterdam, 7 augustus 1959.



Amsterdamsche Bank

Geconsolideerde Maandstaat per 31 JULI 1959

<i>Debet</i>		<i>Credit</i>	
Kas, kassiers en daggeldleningen	f 173.319.728,25	Kapitaal	f 90.010.000,—
Nederlands schatkistpapier	„ 555.121.185,88	Reservefonds	„ 49.000.000,—
Ander overheidspapier	„ 100.540.500,—	3 pCt. Deposito-obligatiën per 1962	„ 25.000.000,—
Wissels	„ 140.439.467,43	Deposito's op termijn	„ 429.250.375,19
Bankiers in binnen- en buitenland	„ 193.688.582,19	Crediteuren	„ 1.322.505.884,35
Effecten en syndicaten	„ 44.033.412,02	Geaccepteerde wissels	„ 36.635.459,80
Prolongatiën en voorschotten tegen effecten	„ 84.513.357,21	Door derden geaccepteerd	„ 608.283,39
Debiteuren	„ 717.368.028,93	Overlopende saldi en andere rekeningen	„ 72.381.935,75
Deelnemingen (incl. voorschotten)	„ 16.367.675,57		
Gebouwen, safe-inrichtingen en inventarissen	„ 1,—		
	<u>f 2.025.391.938,48</u>		<u>f 2.025.391.938,48</u>



EERSTE NEDERLANDSCHE

- PENSIOEN REGELINGEN
- RISICO - HERVERZEKERING
VAN PENSIOENFONDSEN

HOOFDKANTOOR
JOHAN DE WITTLAAN 50
's-GRAVENHAGE
TEL. (070) 51.43.51
POSTADRES: POSTBUS 5



- 1e fonds: UNILEVER
- 2e fonds: PHILIPS
- 3e fonds: VLISCO
- 4e fonds: KON. PETROLEUM
- 5e fonds: A.K.U.
- 6e fonds: ZWANENBERG-
ORGANON

**Iets geheel
nieuw!**

Met ingang van 14 maart publiceert Bel-Bel 1 maal per maand een fonds-analyse over een periode van 10 jaar, verwerkt tot grafiek, waaruit indicaties zijn te halen met betrekking tot de koersbeoordeling

VRAAGT GRATIS PROEFNUMMER AAN DE
ADMINISTRATIE AFD. 7 - POSTBUS 42 - SCHIEDAM

CENTRAAL BEHEER

Singel 126-130, Amsterdam-C.

ONDERLINGE VERZEKERINGEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

WET-RISICO

Bedrijfs-w.a.-verzekering.

Motorrijtuigverzekering
w.a.-dekking voor alle
motorrijtuigen f. 500.000,-
per gebeurtenis.

Ongevallenverzekering voor
inzittenden van personen-
auto's.

BRAND-RISICO

Brand- en bedrijfsschade-
verzekering voor industriële
en andere objecten.

Belangrijke besparing op de
premie.

Verzekerd bedrag ruim
2 miljard gulden.

MOLEST-RISICO

Molestverzekering
ingeschreven bedrag ruim
7 miljard gulden.
Stormverzekering
verzekerd bedrag ruim
1 miljard gulden.

VERVOER-RISICO

Transportverzekering van
goederenzendingen in
binnen- en buitenland.

PENSIOEN-RISICO

Ouderdoms-, weduwen-,
wezen- en invaliditeitsver-
zekering van werknemers.
Verzekerd bedrag ruim
1 miljard gulden.
Belegd vermogen 250
miljoen gulden.