

Economisch - Statistische Berichten

45e JAARGANG - 24 FEBRUARI 1960 - No. 2223

Executele
en
bewindvoering



R. MEES & ZONEN

Rotterdam

BANKIERS EN ASSURANTIE - MAKELAARS

Beheer en administratie van vermogens

KARTRO KARBON

LET OP DE GROTE VOORSPRONG OP
ALLE ANDERE KARBONSOORTEN.

CARBOREX

met SILICONOL-B
N.V. KARTRO

Kloveniersburgwal 47, Amsterdam-C.,
Tel. 22.33.11 (3 lijnen).

HANDELSCONCERN

werkzaam in de Nederlandse Antillen en Venezuela zoekt

INTERNE ACCOUNTANT

(lid N.I.v.A. of V.A.G.A.)

Sollicitanten dienen de Engelse en de Nederlandse taal te beheersen. Kennis van Spaans strekt tot aanbeveling. Van belang is verder: organisatievermogen en inzicht in bedrijfseconomische en commerciële problemen.

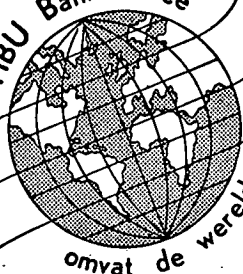
Brieven met uitvoerige inlichtingen onder no. E.-S.B. 3-1, postbus 42, Schiedam.

HBU



HBU

HBU Bankservice



Onze bankservice staat ter beschikking van de zakenman,

die prijs stelt op een vlotte en juiste behandeling van zijn belangen,

waar ook ter wereld.

Ook voor U: de HBU

HOLLANDSCHE BANK-UNIE N.V.
AMSTERDAM - DEN HAAG - ROTTERDAM

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van de

Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.
Telefoon redactie: (010 of 01800) 5 29 39. Administratie:
(010 of 01800) 3 80 40. 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 het kalenderjaar.

Losse exemplaren van dit nummer 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 6 93 00, toestel 1 of 3).

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

Uittocht uit de grote steden

„De bevolkingsbeweging der Nederlandsche stad”, het proefschrift, dat Leonie van Nierop op 4 juli 1905 verdedigde, is nog steeds boeiende lectuur. Er wordt in beschreven hoe zich, vanaf de middeleeuwen tot rond de jongste eeuwwisseling, de Nederlandse steden hebben ontwikkeld. Men kan er o.a. in lezen, dat reeds in de middeleeuwen sprake was van een trek der plattelandsbevolking naar de stad, dat tot het midden der negentiende eeuw het vestigingsoverschot van de grootste betekenis was voor de vermeerdering van het zielental der steden en dat daarna de geboorte-overschotten groot genoeg waren om, ook zonder toevloed van buitenaf, de stedelijke bevolking snel te doen stijgen.

Niet altijd echter was de migratiestroom naar de steden even breed en krachtig. Vaak versmalde hij en soms ook maakte hij plaats voor een beweging in tegengestelde richting. Zo is er bijv. reden om aan te nemen dat zich in de tweede helft der achttiende eeuw, onder invloed der toen heersende ongunstige economische toestand, in verscheidene steden een bevolkingsvermindering heeft

voorgedaan en „dat de bevolking vooral door vertrek gedund is”. Ook in een meer recent verleden is de trek naar de stad, die reeds zovele moraliserende romanciers inspiratie heeft geschonken, niet steeds ononderbroken geweest. In de dertiger jaren kenden zowel Amsterdam als Rotterdam jaren met een vertreksaldo en de massale uittocht uit Rotterdam in 1940 alsmede de evacuatie van een deel van Den Haag enkele jaren later, liggen nog vers in het geheugen.

Is derhalve het negatieve migratiesaldo, dat gedurende de laatste jaren in onze grootste drie steden aan de dag treedt, zeker geen nieuw verschijnsel, het is wel opvallend. Opvallend, omdat het, hoewel in Amsterdam van ouder datum dan in de beide andere grote steden, in grote trekken eenzelfde patroon volgt. Aanvankelijk werd het vertrek-

saldo nog door het geboorte-overschot overtroffen. In 1957 echter liep het aantal inwoners van Den Haag met 959 zielen terug en in 1959 met 715. Amsterdam, welks vertrekoverschot in 1958, evenals dat van Den Haag in dat jaar, nog werd gemitigeerd door een groot aantal immigranten uit Indonesië, zag zijn bevolking in het tweede kwartaal van 1959 teruglopen met 1.581 zielen¹⁾ en in het vierde kwartaal van 1959 moest ook het Rotterdamse geboorteoverschot zijn meerdere erkennen: de bevolking daalde in die periode met ruim 1.500 personen.

In alle drie de steden ook waren het aanvankelijk in feite alleen de randgemeenten en de traditionele forensengebieden, waaraan bevolking werd verloren. Ook in later jaren, toen de migratiesaldi op een wat ruimer gebied betrekking hadden, bleven eerstgenoemde gemeenten de grootste zuigkracht uitoefenen. Zo werd van het totale Amsterdamse vertrekoverschot gedurende de periode van 1 januari 1954 t/m 30 januari 1959 ter grootte van bijna 29.000 ruim 21.000 veroorzaakt door het vertrekoverschot naar de randgemeenten. Het beeld, dat de in

de tabel voorkomende cijfers voor Rotterdam en Den Haag te zien geven, vertoont dezelfde trekken. Opvallend is, wat Rotterdam betreft, de sterke stijging der vertrekoverschotten ten opzichte van het eiland IJsselmonde en de rest van Zuid-Holland.

In 1905 schreef Leonie van Nierop: „Nu maakt de verhuizing naar de voorsteden nog slechts een ondergeschikt gedeelte der emigratie uit; bij voortdurende uitbreiding der verkeersmiddelen, kan dat anders worden”. De andere factor, de situatie op de woningmarkt vijftig jaar later, was toen niet te voorzien.

¹⁾ De gegevens over Amsterdam zijn ontleend aan „Kwartalbericht van het Bureau van Statistiek der Gemeente Amsterdam”, april/juni 1959.

Gebieden	1938b)	1955	1956	1958	negen mnd. 1958	1959
Schiedam, Vlaardingen, Delft, Den Haag, Wassenaar Voorburg		- 497	-1.128	- 664	- 295	- 679
w.o.: Schiedam en Vlaardingen		- 501	- 897	- 773	- 451	- 559
Eiland IJsselmonde		- 420	- 508	-1.074	- 653	-2.471
Overige Z.-H. eilanden		+ 240	+ 95	- 488	- 232	- 329
Overig Z.-Holland		- 140	- 321	-1.166	- 748	- 873
Nederland		+ 469	-1.175	-1.644	- 113	-3.931
Indonesië		+ 367	+ 236	+1.106	+1.026	+ 105
Totaal	+ 966	-1.349	-2.846	-2.024	- 203	-5.004
*s-Gravenhage						
Burgemeenten, w.o.:	- 334	- 957	-2.140	-3.172	-2.592	-1.785
Rijswijk en Voorburg	- 321	- 637	-1.980	-2.779	-2.328	-1.465
Overig Z.-Holland	+1.397	+ 394	+ 65	-1.490	- 977	- 850
Nederland	+2.527	+1.301	- 941	-5.399	-4.004	-3.090
Indonesië		+2.328	+1.792	+4.138	+3.927	+ 382
Totaal	+1.452	+1.551	-2.614	-3.785	-2.063	-4.334

a) Bronnen: De gegevens zijn ontleend aan dan wel bewerkt aan de hand van: „Statistische mededelingen der Gemeente Rotterdam”; „Statistisch Jaarboek van 's-Gravenhage 1958” en „'s-Gravenhage”.

b) Voor 's-Gravenhage: gemiddelde 1935/38.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Uittocht uit de grote steden	211	Ingezonden stuk:	
De te verwachten groei van het Nederlandse personenautopark, door Drs. L. Becker	212	Enkele economische beschouwingen betreffende het Staalproject Europoort, door de directie van de Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N.V., met een naschrift van Drs. W. C. Kroft en Prof. Dr. L. H. Klaassen	226
Zijn de S.-E.R.-adviezen over de ziekenfondspremie vrijwel zinloos?, door Drs. P. Brandes	217	Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. C. D. Jongman	227
De tankvrachtenmarkt in 1959, door C. Vermey	220	Mededelingen voor economen	227
Industrialisatie in Ghana, door Drs. W. Griffioen	222	Statistieken	228
Enkele vragen omtrent ons lager onderwijs, door Prof. Dr. J. Wisselink	225		

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.

Voor 1964 valt een personenautopark te verwachten van 800.000 à 900.000 stuks, voor 1970 van ongeveer 1,4 à 1,8 mln. De laagste getallen voor deze jaren zijn reeds bij een vrij langzame stijging van de welvaart te verwachten, de hogere schattingen bij een snellere (doch zeker niet abnormale) welvaartstoename. Deze prognose houdt ongeveer een verdrievoudiging van het huidige wagenpark binnen 10 jaar in, nl. van ca. 500.000 per 1 januari 1960 tot ca. 1,4 à 1,8 mln. per 1 januari 1970. In vergelijking tot eerder gepubliceerde prognoses betreffende het Nederlandse personenautopark zijn bovenstaande verwachtingen zeer hoog, ongeveer dubbel zo hoog als wat op dit moment in Nederland in vrij sterke mate communis opinio is. Twee belangrijke oorzaken van deze divergentie zijn: een algemene onderschatting van de invloed welke de toenemende „consumer acceptance” op het personenautopark heeft en het algemeen heersende conservatisme en gebrek aan voorstellingsvermogen, dat ertoe leidt dat op allerlei gebied prognoses achteraf een te geringe mate van ontwikkeling blijken te hebben aangegeven.

De te verwachten groei van het Nederlandse personenautopark

Inleiding.

In dit artikel zal het resultaat worden weergegeven van een studie welke werd ingesteld naar de te verwachten groei van het personenautopark in Nederland in de komende jaren ¹⁾.

Een zo goed mogelijk begrip van hetgeen ons op dit gebied te wachten staat is voor vele sectoren van onze economie van uitermate grote betekenis. Te denken valt hier aan de auto-industrie met haar toeleveringsbedrijven, de oliemaatschappijen, de bandenfabrikanten en hun grondstoffenleveranciers, de gehele wegenbouwsector, enz.

Desondanks zal menig een zich afvragen wat de zin is van nog weer een studie over het hier behandelde onderwerp, dat immers gedurende de laatste jaren reeds zo veelvuldig een terrein van onderzoek bleek te zijn waarover prognoses werden gepubliceerd. Dat wij toch deze reeks van publikaties met één vermeerderen vindt o.i. zijn rechtvaardiging in de wel zeer van voorgaande prognoses afwijkende conclusies waartoe deze studie leidt.

De gevolgde methode van onderzoek.

Bij de in het verleden verrichte onderzoekingen op het gebied van het onderwerp van dit artikel is voor zover ons bekend steeds uitsluitend de historische ontwikkeling van het Nederlandse wagenpark bestudeerd, waarna dan met behulp van eenvoudige trendextrapolaties, dan wel via het leggen van het een of andere verband tussen de omvang van het wagenpark en factoren als bevolkingsomvang, welvaart, autoprijspeil, wegenbelasting enz., enz. een toekomstprognose werd opgesteld.

Een aantal redenen heeft ons ertoe geleid deze methoden niet te volgen:

a. bij uitsluitend gebruik maken van trendextrapolatie gaat men o.i. te zeer een zuiver mathematische kant uit, zonder zich voldoende rekenschap te geven van de causaliteiten welke het groeiproces bepalen;

¹⁾ In dit artikel zijn enige nuttige suggesties van de hand van F. W. Meyer, ec. drs. verwerkt.

b. speciaal bij bestudering van de groei van het Nederlandse wagenpark is het bijzonder moeilijk (en gevaarlijk) de invloed van de factoren als welvaart, toenemende „consumer acceptance”, autoprijspeil enz. afzonderlijk te bepalen. In de eerste plaats omdat er zo'n groot aantal in dit verband belangrijke factoren is en in de tweede plaats omdat wij een periode achter de rug hebben waarin een groot aantal van deze veronderstelde oorzaken van de groei van het wagenpark zich trendmatig in positieve richting ontwikkelde met als gevolg grote statistische moeilijkheden bij de bepaling van de invloed van ieder dezer factoren (multicollineariteit);

c. men maakt o.i. bij deze methoden te weinig gebruik van ervaringsmateriaal dat beschikbaar is voor een groot aantal landen met min of meer overeenkomende levensgewoonten en waar de groei van het wagenpark zich reeds in een verder voortgeschreden stadium bevindt, in die zin, dat de autodichtheid ²⁾ daar reeds groter is dan in Nederland.

Een overzicht van de autodichtheid in een aantal Westelijke landen en de groei daarvan in de periode 1952-1958 vindt men in tabel 1.

De reden dat de vrij korte periode 1952-1958 als basis voor dit onderzoek werd gekozen is, dat voor de meeste landen dit een periode was met een grote mate van vrijheid t.a.v. auto-invoer, -productie enz. Dit kan niet gezegd worden voor de jaren welke hieraan voorafgingen en zelfs kan gesteld worden, dat in een aantal van de hier getabelde landen (Oostenrijk, Finland, Denemarken, Zweden) de mogelijkheden voor de consument om zich een auto aan te schaffen in de periode vóór 1952 zo beperkt waren, dat in de hier in beschouwing genomen landen dit tot een sterke „inhaalvraag” gedurende de periode 1952-1958 aanleiding gaf.

Uit de tabel blijkt duidelijk, dat er sprake is van afnemende groeipercentages naarmate de autodichtheid

²⁾ Wij definiëren het begrip autodichtheid in dit onderzoek als het aantal personenauto's per 1.000 inwoners.

TABEL 1.

De groei van de autodichtheid in enige Westelijke landen; 1952-1958

Land	autodichtheid per 1 januari 1952	autodichtheid per 1 januari 1958	groei in pCt. a)
Nederland	15,2	36,3	139 (15,6)
Griekenland	1,1	3,7	245 (23,0)
Oostenrijk	8,5	33,3	292 (25,6)
Italië	9,1	25,0	175 (18,4)
Finland	9,2	29,6	222 (21,5)
West-Duitsland	15,4	51,4	234 (22,3)
Noorwegen	19,9	43,3	118 (13,9)
Denemarken	28,0	61,8	121 (14,1)
Zwitserland	35,5	68,3	92 (11,5)
Luxemburg	36,7	84,9	131 (15,0)
België	37,2	68,3	84 (10,7)
Frankrijk	39,5	84,7	114 (13,5)
Zweden	43,7	114,9	163 (17,5)
Groot-Brittannië	46,4	80,4	73 (9,6)
Australië	116,5	162,5	39 (5,6)
Nieuw-Zeeland	128,9	206,2	60 (8,6)
Canada	147,5	202,1	37 (5,3)
Verenigde Staten	273,4	324,0	19 (3,0)

a) Over deze zesjarige periode; tussen haakjes het gemiddelde jaarlijkse groeipercentage.

Bron: „The American Automobile” voor de omvang van het wagenpark in de diverse landen en U.N.O.-cijfers voor de bevolking.

in 1952 reeds een hoger niveau had bereikt. Op zichzelf is dit uiteraard geen schokkende ontdekking, integendeel, iets dergelijks kan men a priori verwachten.

Wat in dit verband echter uitermate belangrijk is, is dat hier niet sprake is van een met moeite te ontdekken verband tussen autodichtheid en groei daarvan, doch dat hier een duidelijke relatie blijkt te bestaan, ook al zijn er enige uitzonderingsgevallen. Dit constaterende hebben wij getracht dit verband te kwantificeren. Alvorens hiertoe over te gaan werd echter besloten de landen Oostenrijk, Finland, Denemarken en Zweden voorlopig buiten beschouwing te laten en wel vanwege de „inhaalvraag” die hier het beeld vertroebelde (zie boven).

Voor de resterende 14 landen werd met behulp van de correlatietechniek geprobeerd tot een statistische verklaring van de groei van de autodichtheid gedurende de periode 1952-1958 te komen. Gezien de hierboven genoemde relatie tussen de autodichtheid in 1952 en de groei daarvan over de periode 1952-1958 werd in eerste instantie nagegaan in hoeverre de bij statistici en economen zo bekende groei-curve tot een bevredigende statistische verklaring leidde.

$$(1) 100 \frac{\Delta D}{D} = aD + b, \text{ waarbij } D = \text{autodichtheid in 1952}$$

$\Delta D = (\text{absolute})$ toename autodichtheid 1952-1958

Alhoewel wij hiermede reeds een eind op de goede weg bleken te zijn waren nog twee verfijningen nodig om tot een werkelijk bevredigend resultaat te geraken. In de eerste plaats bleek een veel betere aansluiting met de werkelijkheid bereikt te worden door i.p.v. een lineair verband (1) een halflogaritmische relatie (2) te gebruiken.

$$(2) 100 \frac{\Delta D}{D} = a \log D + b.$$

Daarnaast bleek het echter noodzakelijk als additionele verklarende factor op te nemen een variabele welke de welvaartsontwikkeling in de verschillende landen representeert. Hiervoor werd gekozen de procentuele groei van de consumptie per hoofd over de periode 1950/51 (gemid-

³⁾ Bron: O.E.E.C.-General Statistics en U.N.O.-Yearbook of Nat. Account Statistics.

deld) — 1956/57 (gemiddeld ³⁾); hierbij werd dus gerekend met een geringe vertraging in de uitwerking op de groei van het autopark ⁴⁾.

De volgende formule werd dus uiteindelijk als basis voor een correlatierekening gebruikt:

$$(3) 100 \frac{\Delta D}{D} = a \log D + bC + c, \text{ waarbij } C \text{ bedoelde consumptiestijging is.}$$

Als resultaat werd gevonden:

$$(4) (100 \frac{\Delta D}{D})^* = -71,090 \log D + 2,4605 C + 171,76^5 \quad (R = 0,980)$$

Zoals uit de vermelde correlatiecoëfficiënt R reeds blijkt is de mate waarin de factoren $\log D$ en C de groei van de autodichtheid ($100 \frac{\Delta D}{D}$) „verklaren” zeer bevredigend ⁶⁾.

Indien wij de werkelijke groei van de autodichtheid gedurende de bestudeerde periode tegenover de op basis van regressieformule (4) berekende groei stellen dan blijkt deze overeenstemming eens te meer (zie tabel 2 en grafiek 1).

TABEL 2.

De werkelijke en de berekende groei van de autodichtheid (1952-1958)

Land	werkelijke groei (in pCt.) $100 \frac{\Delta D}{D}$	berekende groei (in pCt.) $(100 \frac{\Delta D}{D})^*$	berekend autopark 1958 in pCt. werkelijk autopark 1958
Nederland	139	142	101
Griekenland	245	251	102
Italië	175	165	96
West-Duitsland	234	214	94
Noorwegen	118	109	96
Zwitserland	92	118	113
Luxemburg	131	132	100
België	84	87	102
Frankrijk	114	124	105
Groot-Brittannië	73	80	104
Australië	39	25	90
Nieuw-Zeeland	60	37	86
Canada	37	49	109
Verenigde Staten	19	26	106

Zoals uit de derde kolom van tabel 2 blijkt zouden de schattingsfouten welke gemaakt zouden zijn indien men in 1952 reeds over formule (4) had beschikt — en dit kan men als een efficiencymaatstaf beschouwen; het gaat immers om de voorspelling van het totale toekomstige autopark — relatief klein geweest zijn, nl. gemiddeld 5,7 pCt. (indien men althans ook de consumptiestijging van te voren precies had gekend, hetgeen uiteraard nimmer het geval kan zijn).

Nadat deze berekening was gemaakt is formule (4) ook toegepast op de landen welke wij tijdelijk buiten beschouwing lieten (Oostenrijk, Finland, Denemarken en Zweden) en duidelijk blijkt uit grafiek 1 de uitwerking van hetgeen wij als „inhaalvraag” menen te mogen beschouwen, nl. als discrepantie tussen de berekende en de werkelijke groei van de autodichtheid.

Door in formule (4) een bepaalde waarde voor C in te vullen verkrijgt men een beeld van het verloop van de eigenlijke groeicurve waarmee hier wordt gewerkt. In

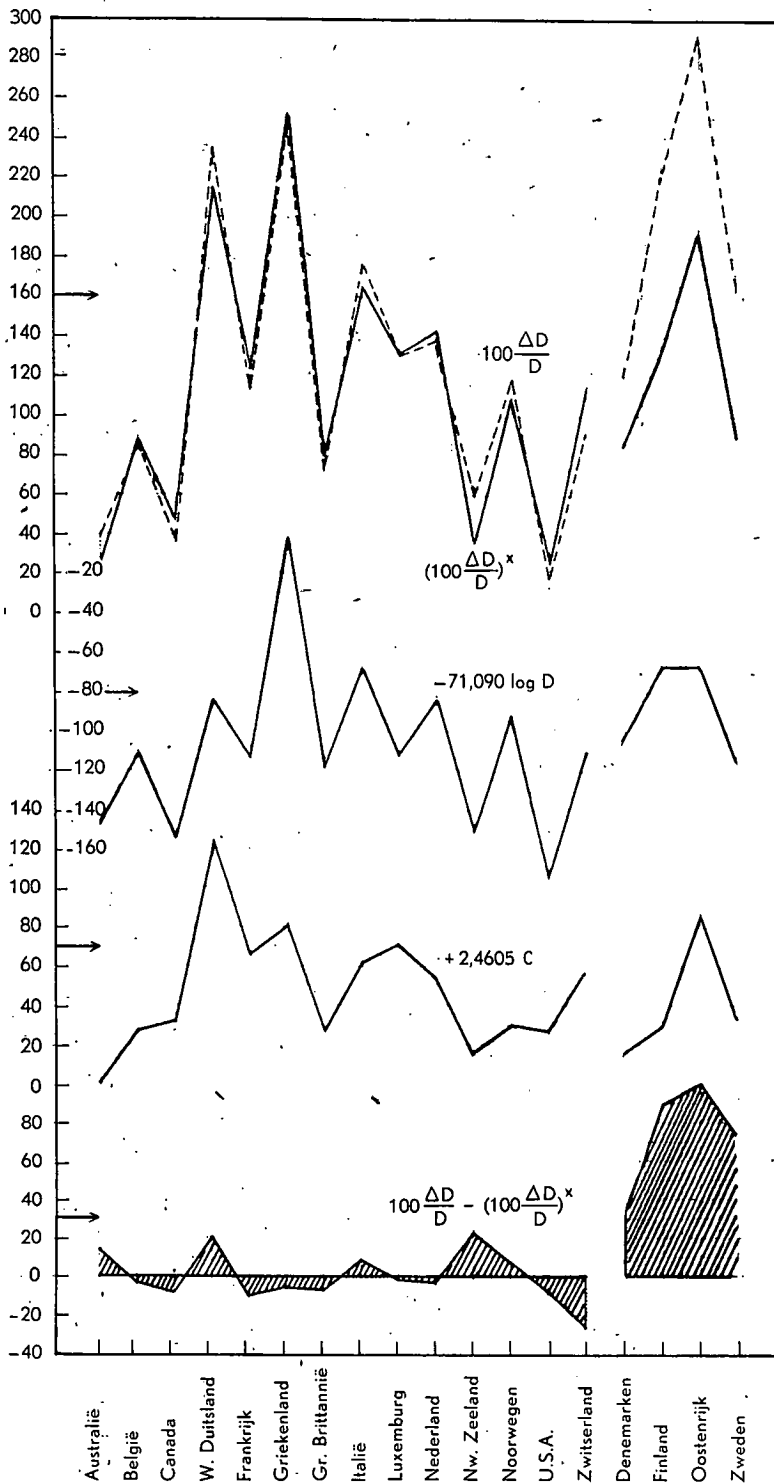
⁴⁾ Daar de autodichtheden gemeten zijn per 1 januari is hier sprake van een vertraging van één jaar precies.

⁵⁾ Het teken * wil zeggen dat het om een berekende grootte gaat (in tegenstelling tot het vergelijkbare werkelijke cijfer).

⁶⁾ De correlatiecoëfficiënt R kan variëren tussen 0 en 1; $R = 0$ wil zeggen dat er totaal geen statistisch verband aanwezig is tussen de te verklaren en de verklarende variabelen; $R = 1$ geeft het tegengestelde extreme geval aan.

GRAFIEK 1.

Verklaring van de groei van de autodichtheid van 1952 tot 1958



grafiek 2 is dit gedaan voor een groei van de consumptie per hoofd met 10, 20 en 30 pCt. per zesjarige periode (d.i. met resp. gemiddeld ca. 1,6, 3,1 en 4,5 pCt. per jaar). Hieruit valt bijv. af te lezen, dat, waar Nederland in 1958 een autodichtheid van 36,3 had, bij deze verschillende vooronderstellingen betreffende de welvaartsontwikkeling, voor 1964 een groei van de autodichtheid met resp. 85, 109 en 134 pCt. tot resp. ca. 67, 76 en 85 te verwachten is op basis

van de regressieformule (4). Nog eenvoudiger verkrijgt men een overzicht van de verwachtingen op basis van (4) indien men het verloop van de autodichtheid in de tijd grafisch uitzet zoals in grafiek 3.

Enige algemene opmerkingen betreffende het resultaat van het onderzoek.

Indien men zich met de hierboven bereikte mate van „verklaring” van de groei van de autodichtheid in de verschillende landen tevreden stelt — en statistisch zowel als economisch lijkt ons dit gerechtvaardigd — dan kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

A. De toeneming van de autodichtheid in de Westelijke landen blijkt via een (gemodificeerd) groeicurvepatroon te verlopen, met dien verstande, dat het tempo waarin de welvaartsstijging plaats heeft dit groeipatroon sterk beïnvloedt.

B. Slechts de factor welvaartsstijging loopt van land tot land zo sterk uiteen, dat deze belangrijk genoeg is om als verklarende factor gezien te worden voor het „uit de pas lopen” van de ontwikkeling van de autodichtheid in de diverse landen.

C. Alle overige factoren, waarvan men a priori zou kunnen denken, dat zij de groei van de autodichtheid beïnvloeden, ontwikkelen zich kennelijk dermate parallel in de landen welke wij bezagen ofwel hebben een relatief zo geringe invloed, dat zij geen belangrijke afwijkingen ten opzichte van het algemene groeipatroon veroorzaken. Met name achten wij de wens naar motorisering een overal in de Westelijke wereld aanwezige grootheid, die voor een zeer belangrijk deel het groeicurvepatroon bepaalt.

D. Indien bovenstaande theorie voor de jaren 1952-1958 wordt geacht een bevredigende „verklaring” van de werkelijkheid te geven en wij bovendien een (belangrijke) stap verder gaan en aannemen dat dit geconstateerde groeipatroon zich in de latere jaren zal voortzetten hebben wij hierin een instrument om de ontwikkeling van de autodichtheid in de Westelijke landen te prognostiseren. In het onderstaande zullen wij deze stap inderdaad zetten en een prognose voor het toekomstige Nederlandse personenautopark opzetten.

De te verwachten groei van het Nederlandse autopark.

Uitgaande van de werkelijke Nederlandse autodichtheid in 1958 van 36,3 personenauto's per 1.000 inwoners kunnen wij nu het te verwachten Nederlandse autopark, bijv. in 1964 en 1970 (dat is telkens na zes jaar) berekenen, indien wij

1. de toekomstige welvaartsstijging kennen en
2. een uitspraak kunnen doen over de te verwachten Nederlandse bevolkingsgroei.

Bij het tweede punt behoeft niet lang stilgestaan te worden: wij gaan wat dat betreft uit van de bevolkingsprog-

noses welke door de O.E.E.C. zijn gepubliceerd. T.a.v. de welvaartsstijging welke zich in de toekomst zal realiseren bestaat echter in veel mindere mate overeenstemming van gedachten. Het lijkt ons daarom het beste twee alternatieven te kiezen, reden waarom de volgende berekeningen berusten op

- een welvaartsstijging met 10 pCt. per 6 jaar (ruim 1½ pCt. per jaar) als minimumveronderstelling en
- een welvaartsstijging met 20 pCt. per 6 jaar (ruim 3 pCt. per jaar) als maximumhypothese.

De volgende tabel geeft voor deze beide gevallen de uitkomsten.

TABEL 3.

Het te verwachten Nederlandse personenautopark

autodichtheid per 1 januari 1958	te verwachten groei in pCt.; 1958-1964		te verwachten autodichtheid per 1 januari 1964		te verwachten autopark per 1 januari 1964	
	a. bij C=10 pCt.	b. bij C=20 pCt.	a. bij C=10 pCt.	b. bij C=20 pCt.	a. bij C=10 pCt.	b. bij C=20 pCt.
36,3 (pers.autopark per 1 jan. 1958 403.000 stuks)	85	109	67	76	790.000	895.000
	→		→		→	
autodichtheid per 1 januari 1964	te verwachten groei in pCt.; 1964-1970		te verwachten autodichtheid per 1 januari 1970		te verwachten autopark per 1 januari 1970	
a. bij C=10 pCt. b. bij C=20 pCt.	a. bij C=10 pCt.	b. bij C=20 pCt.	a. bij C=10 pCt.	b. bij C=20 pCt.	a. bij C=10 pCt.	b. bij C=20 pCt.
67 76	67	87	112	142	1.385.000	1.760.000
	→		→		→	

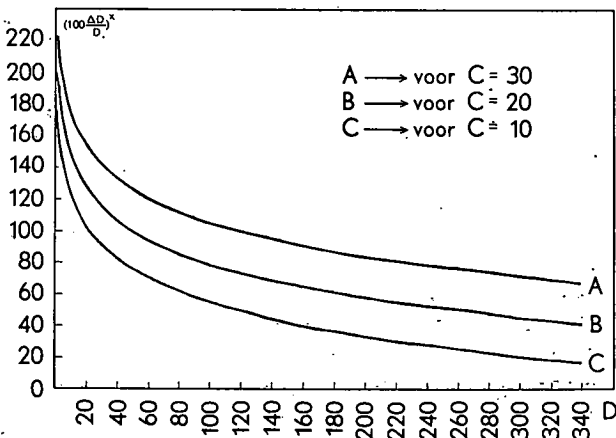
Voor 1964 valt dus een wagenpark te verwachten van 800.000-900.000, voor 1970 van ongeveer 1.400.000-1.800.000 stuks, waarbij de laagste getallen reeds bij een vrij langzame stijging van de welvaart te verwachten zijn, de hogere schattingen bij een snellere (doch zeker niet abnormale) welvaartstoename.

De volgende opmerkingen zijn t.a.v. deze cijfers te maken:

I. In vergelijking tot eerder gepubliceerde prognoses betreffende het Nederlandse personenautopark zijn bovenstaande verwachtingen zeer hoog. Eén van de meest bekende prognoses betreffende de omvang van het Nederlandse personenautopark is die welke vermeld wordt in „De lasten op het motorwegverkeer en de uitgaven ten behoeve van dat verkeer, prognose 1954-1970”, samengesteld door de Nederlandse Wegverkeers- en Vervoersfederatie

GRAFIEK 2.

Het verband tussen de autodichtheid en de groei daarvan bij verschillende snelheid van welvaartsstijging



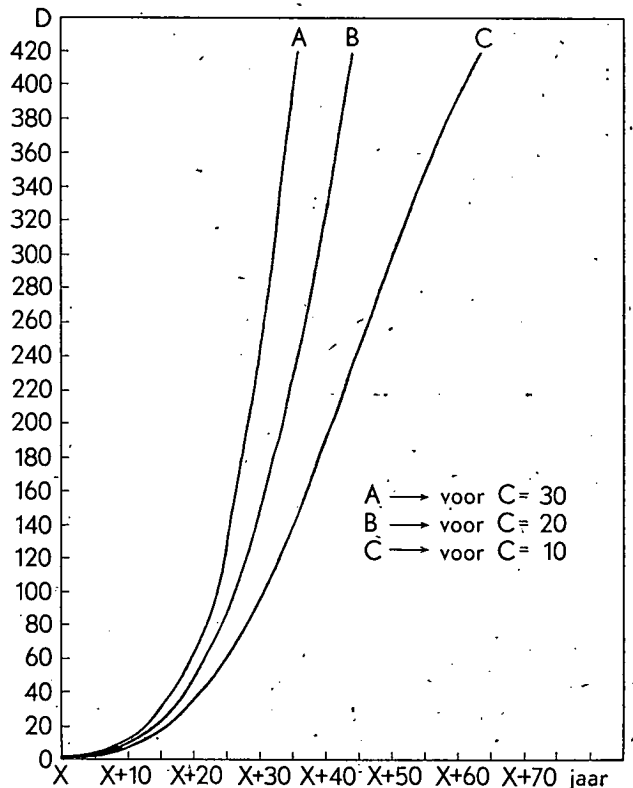
Centraal Overleg; men komt hier tot een personenautopark van 636.000 personenauto's in 1970; als alternatief geeft men nog een berekening welke uitkomt op 770.000 personenauto's in 1970.

Een meer recent cijfer geeft het rapport „Verkeer en Welvaart”, uitgebracht door de commissie „Het Verkeer in Nederland” der Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel in mei 1959. Hier geeft men als verwachting voor 1970 785.000 personenauto's. Uitdrukkelijk vermeldt men hierbij echter, dat hier geen sprake is van een eigen prognose, doch slechts van het aanpassen van bestaande prognoses aan de laatste bekende gegevens. Boven-

dien stelt de commissie, dat „zij gelooft met haar schatting

GRAFIEK 3.

De ontwikkeling van autodichtheid in de tijd bij verschillende snelheid van welvaartsstijging



eerder aan de lage dan aan de hoge kant te zijn”. Gezien het feit, dat de eerste berekening van het Centraal Overleg

(zie boven) reeds sterk in strijd is met de ontwikkeling van de laatste jaren menen wij deze verder buiten beschouwing te kunnen laten. Resteren twee prognoses welke met een wagenpark van 750.000 à 800.000 in 1970 rekenen.

Het blijkt dus dat onze minimale resp. maximale ontwikkeling met een geprognostiseerd park van ca. 1,4 mln. resp. ca. 1,8 mln. in 1970 een ongeveer dubbel zo hoge uitkomst geeft als wat op dit moment in Nederland in vrij sterke mate „communis opinio” is!

Als twee zeer belangrijke oorzaken van deze divergentie zien wij:

a. een algemene onderschatting van de invloed welke de toenemende „consumer acceptance” op het personen-autopark heeft. Deze factor maakt, dat men er niet komt wanneer men uitsluitend of zelfs in overwegende mate de groei van het personenautopark wil verklaren met behulp van factoren als welvaarts- en bevolkingsgroei. Immers, een toenemende „consumer acceptance” houdt in, dat ook al verandert er op welvaartsgebied niets (gelijkblijvend inkomensniveau en -verdeling), toch het autopark zich uit zal breiden, doordat de auto opschuift in de ranglijst van begerenswaardige artikelen;

b. het algemeen heersende conservatisme en gebrek aan voorstellingsvermogen, dat ertoe leidt dat op velerlei gebied prognoses achteraf een te geringe mate van ontwikkeling aangegeven blijken te hebben. Bijzonder duidelijk komt dit naar voren in de uit het volgende staatje blijkende successievelijke verhogingen van de prognoses betreffende het Westduitse personenautopark.

Het Westduitse personenautopark; prognoses

Datum opstelling prognose	jaar waarop prognose betrekking heeft	prognose
1. oktober 1955	1960	2,6 mln. a)
idem	1965	ca. 3,0 „
2. januari 1956	1960	„ 2,9 „
idem	1965	„ 3,0 „
3. januari 1957	1960	„ 4,0 „
idem	1967	5,5 à 7,0 mln.
4. maart 1959	1967	ca. 6,2 mln. b)

a) In werkelijkheid werd dit niveau reeds in 1957 bereikt, d.i. in minder dan de helft van de hier voorspelde tijd die daarvoor nodig zou zijn.

b) Bij deze laatste prognose gaat men uit van een stijging van het nationaal inkomen per hoofd met 2,4 pCt. per jaar; stel dat men dit percentage ook aanhoudt voor de consumptiestijging per hoofd, dan leidt dit tot een consumptiestijging per hoofd van ruim 15 pCt. per 6 jaar. Volgens onze berekeningsmethoden zou dit, uitgaande van de Westduitse autodichtheid in 1958 (51) tot een autodichtheid van 124 in 1967 leiden, overeenkomende met een wagenpark van 6,9 mln. Alhoewel het verschil tussen deze en de bovengenoemde prognose relatief zeer veel geringer is dan het overeenkomstige verschil in Nederland, blijkt ook hier de in dit artikel ontwikkelde methode tot een hogere uitkomst te leiden.

Uit deze prognoses, welke alle uit dezelfde bron komen (het Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung in Essen) blijkt, dat men zijn verwachtingen in 1959 ongeveer tweemaal zo hoog stelde als in 1955!

II. De uitkomsten waartoe bovenstaande berekeningen leiden zijn nogal onvoorstelbaar: zij houden ongeveer een verdrievoudiging van het huidige wagenpark binnen 10 jaar in (nl. van ca. 500.000 per 1 januari 1960 tot ca. 1,4-1,8 mln. per 1 januari 1970). Men vraagt zich af, waar men een dergelijk wagenpark zou moeten bergen! Anderzijds, in de periode 1950-1960 trad ruim een verviervoudiging van ons personenwagenpark op, zij het dan op een lager niveau. En bovendien, een autodichtheid van 76, zoals wij (bij een consumptiestijging per hoofd met ca. 3½ pCt. per jaar) voor 1964 verwachten, werd in Europa reeds lang bereikt door Frankrijk (in 1957), Groot-Brit-

tannië (in 1957), Zweden (in 1955) en Luxemburg (in 1957), terwijl België, Denemarken en Zwitserland nu ongeveer op dit niveau verkeren. Het Nederlandse niveau van 1970 (ook weer op basis van de maximale hypothese) zou overeenkomen met hetgeen omstreeks 1952/1953 in Nieuw Zeeland, Australië en Canada reeds werd bereikt. De Verenigde Staten hadden deze autodichtheid zelfs al in 1924! Ziet men de verwachtingen voor Nederland in dit kader, dan menen wij toch aan het hierboven genoemde gebrek aan voorstellingsvermogen een grote plaats in te moeten ruimen.

Resultaten van deze studie toegepast op onze E.E.G.-partners.

Gezien het belang, dat de economieën van onze E.E.G.-partners in steeds toenemende mate voor Nederland krijgen, vermelden wij onderstaand, waartoe onze voorspellingsmethodiek leidt voor deze landen. Tevens geeft dit de gelegenheid de Nederlandse verwachtingen in wat wijder internationaal verband te zien.

TABEL 4.

De verwachtingen t.a.v. het autopark in de E.E.G.-landen a)

Land	Autopark per 1 jan. '58	Verwacht autopark per 1 jan. 1964		Verwacht autopark per 1 jan. 1970	
		bij C = 10 pCt.	bij C = 20 pCt.	bij C = 10 pCt.	bij C = 20 pCt.
België	616.000 (68,3)	1.050.000 (112)	1.220.000 (130)	1.620.000 (171)	2.070.000 (218)
West-Duitsland	2.682.000 (51,4)	4.880.000 (90)	5.590.000 (103)	7.940.000 (139)	10.590.000 (185)
Frankrijk	3.750.000 (84,7)	6.120.000 (134)	6.990.000 (153)	9.250.000 (197)	11.860.000 (253)
Italië	1.215.000 (25,0)	2.420.000 (48)	2.970.000 (59)	4.410.000 (85)	5.800.000 (112)
Nederland	403.000 (36,3)	790.000 (67)	890.000 (76)	1.390.000 (112)	1.760.000 (142)
Luxemburg	27.000 (84,9)	40.000 (134)	50.000 (153)	70.000 (197)	80.000 (153)
E.E.G. ...	8.693.000 (52)	15.300.000 (89)	17.610.000 (103)	24.780.000 (139)	32.160.000 (180)

a) Tussen haakjes zijn de autodichtheden vermeld waarop de cijfers betreffende het autopark zijn gebaseerd. Voorts is gebruik gemaakt van O.E.E.C.-bevolkingsprognoses.

Van 1958 tot 1964 zal dus naar onze verwachtingen het E.E.G.-personenautopark met ruwweg 8 à 9 mln. auto's toenemen (d.w.z. verdubbelen); van 1964-1970 voorspellen wij een groei met 10 à 15 mln. eenheden! Ter vergelijking: deze groei bedroeg in de even lange periode 1952-1958 bijna 5½ mln. stuks. Ook op Westeuropese schaal dient men o.i. dus rekening te houden met een zich nog steeds voortzettende versnelde motorisering.

Slotbeschouwing.

De hierboven weergegeven gedachtengang en berekeningen leiden tot een prognose voor het Nederlandse personenautopark welke, zoals reeds gezegd, sterk afwijkt van de gangbare meningen te dien aanzien. Ook indien men zich meer de richting waarin deze studie duidt dan de exacte uitkomsten voor ogen houdt, zal het duidelijk zijn, dat een aanvaarding van de hier verkondigde mening enorme consequenties voor zowel de Overheid als een belangrijk deel van het bedrijfsleven met zich zou brengen. Moge dit artikel een aanleiding zijn de gedachtenwisseling over dit onderwerp te heropenen.

Arnhem.

L. BECKER, ec.dr.s.

Blijkens zijn laatste advies over de ziekenfondspremie is de Sociaal-Economische Raad van mening, dat zijn adviserende activiteit op dit gebied zich eerst goed zal kunnen ontplooiën tegen de achtergrond van een nog uit te brengen diepergaand advies over de opzet en ontwikkeling van de verplichte ziekenfondsverzekering, met name over de economische aspecten daarvan. Bij onderlinge vergelijking der in de laatste vijf jaren uitgebrachte adviezen blijkt, dat eveneens nader beraad wenselijk is over het beste tijdstip in de conjunctuurcyclus voor premiewijziging, de hoogte van de reserve van het Vereveningsfonds alsmede over de vraag, of stijging der Ziekenfondspremie wijst op een toenemend beslag van de gezondheidszorg op het nationaal inkomen.

Elk jaar brengt de Ziekenfondsraad aan de Minister advies uit over de hoogte van de premie voor de verplichte ziekenfondsverzekering van het volgende jaar. Daarnaast is het sedert een aantal jaren gebruikelijk dat de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid terzake advies inwint van de Sociaal-Economische Raad. Het is begrijpelijk, dat de Minister premieveranderingen niet alleen uit het oogpunt van de volksgezondheid, dat in de Ziekenfondsraad primair is, wil doen bezien, maar er tevens behoefte aan heeft, dat wijzigingen van de premie worden beoordeeld in verband met de sociaal-economische situatie van ons land.

In het laatstverschenen S.-E.R.-advies over de premiehoogte voor het jaar 1960 trekt een passage de aandacht, waarin dit lichaam een oordeel uitspreekt over de waarde van zijn adviserende activiteit op het onderhavige gebied. Met prijzenswaardige openhartigheid wordt erkend, dat „de tot dusverre uitgebrachte adviezen weinig ideaal waren”. Tegenover zijn twijfel aan de waarde zijner adviezen stelt de S.-E.R. alleen, dat zij „zeker niet volledig zinloos waren”. Een zeer brede marge, om de zin der uitgebrachte adviezen te betwijfelen, wordt dus opengelaten.

Als voornaamste overweging, waarop deze zelfkritiek berust, wordt aangevoerd, dat de S.-E.R. de raming van de uitgavenposten van de verplichte ziekenfondsverzekering voor het volgende jaar, welke wordt opgesteld door de Ziekenfondsraad, niet kan beoordelen. De adviesaanvraag wordt eerst laat in het jaar ontvangen. Dit is begrijpelijk, want de gegevens over de resultaten van het voorgaande jaar worden pas geleidelijk bekend en het is gewenst het advies te kunnen baseren op zo recent mogelijke cijfers. Zelfs aan het eind van het jaar zijn alleen nog maar voorlopige cijfers beschikbaar. Het advies moet dus in korte tijd worden vastgesteld, waardoor de gelegenheid ontbreekt, de diverse uitgavenposten grondig te bezien. Om rustig de economische achtergrond te kunnen bestuderen, acht de Raad het gewenst in de gelegenheid te worden gesteld, een afzonderlijk advies over de economie van het ziekenfondswezen uit te brengen.

Dit zijn geen onbekende klangen. Reeds in het advies-1955 (bedoeld is het in 1955 uitgebrachte advies over de premie voor 1956) was de klacht te lezen, dat aan de S.-E.R.

Zijn de S.-E.R.-adviezen over de ziekenfondspremie vrijwel zinloos?

onvoldoende tijd wordt gegund voor een nauwkeurig onderzoek naar de verschillende onderdelen, die voor de premiehoogte relevant zijn. Even leek het erop, dat de moeilijkheid overwonnen was. Het advies-1956 gewaagt nl. van een „rustiger wijze” van beraad, mogelijk geworden door vervroegde berekeningen van de Ziekenfondsraad. In het advies-1957 keert evenwel de wens om het vraagstuk der economische doelmatigheid te bezien, terug en ook in het advies-1958 wordt dit noodzakelijk, zelfs „dringend noodzakelijk” geacht. Zal de herhaling in het advies-1959 opnieuw een klop aan dovemansdeur blijken te zijn? De vraag rijst overigens, wie deze doveman is. De S.-E.R. kan toch, krachtens art. 41 van de wet op de P.B.O., uit eigen beweging van advies dienen. Hoe dit zij, in het laatste advies wordt geklopt op een deur met een duidelijk aangegeven naamplaatje: de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid.



Bij vergelijking van de laatste vijf adviezen treedt naar voren, dat er wel meer onderwerpen zijn dan de economie van het ziekenfondswezen, die om nader beraad vragen. Eén punt lijkt zonder meer geheel tot de competentie van de Sociaal-Economische Raad te horen, nl. het beoordelen van een premieverhoging in het licht van de economische situatie van ons land.

In het advies-1960 leest men dienaangaande, dat „de huidige economische situatie” alle aanleiding geeft „voorzichtig te zijn met een verzwaring van de lasten van het bedrijfsleven”. Daarom meent de S.-E.R. dat de premie niet tot 5 pCt. dient te worden verhoogd, gelijk de Ziekenfondsraad wilde, maar tot 4,9 pCt. Een minderheid van de S.-E.R. acht zelfs 4,8 pCt. voldoende, welk percentage inmiddels door de Minister als premie voor 1960 werd vastgesteld. Het is niet moeilijk, zich in te denken in de gedachtengang, welke tot de geciteerde passage heeft geleid. Ons land bevindt zich in een opgaande conjunctuur. Er is ruimte ontstaan voor loonsverhogingen, welke gedifferentieerd tot stand worden gebracht. Ook verzwaring van de economische lasten gaat ten koste van de productiviteitsstijging ontstaan ruimte. Zowel ter wille van de loonpolitiek als ter wille van de op stabiliteit gerichte prijs-

politiek komt een verzwarend van de lasten van het bedrijfsleven ongelegen.

Zal het in het volgende jaar anders zijn? Dan zullen de in een hoogconjunctuur zich voordoende spanningen groter zijn geworden. De prijsbewaking zal, na een reeks gedifferentieerde loonsverhogingen en de compenserende loonronde van 1 april 1960, hoger eisen stellen. Ook dan betekent een stijging van de ziekenfondspremie een bemoeilijking van het sociaal-economisch beleid.

Komt er ooit wel gelegenheid een noodzakelijke premieverhoging zonder conjuncturele bedenkingen tot stand te brengen? De laatste vijf adviezen bestrijken een gehele conjunctuurcyclus. Nagenoeg elk advies meent een waarschuwing te moeten doen horen in verband met de economische situatie.

Het advies-1955 — opgesteld in een conjunctureel zeer gunstige tijd, waarop alle aandacht gericht was op het stabiel houden van de prijzen na de verhoging van het loonpeil met 16 pCt. in 1954 — gewaagt van aarzeling, omdat „in de huidige periode van grote spanningen in de sector lonen en prijzen elke maatregel, welke een directe kostenverhogende werking heeft, zoveel mogelijk dient te worden vermeden”.

Het advies-1956 werd opgesteld op een tijdstip, waarop reeds een schot voor de boeg had weerklonken en het duidelijk was geworden, dat de bestedingen dienden te worden beperkt. „Onder deze omstandigheden acht de commissie het gewenst dat elementen die deze spanning zouden kunnen vergroten zoveel mogelijk achterwege worden gelaten”. Daarom zou alleen een strikt noodzakelijke premieverhoging toelaatbaar zijn, hetgeen in casu betekende: geen premieverhoging.

Ook de periode van een conjuncturele neergang biedt niet een geschikt moment. Het advies-1957 stelt de premieverhoging zo krap mogelijk, „vooral ook gezien de onoverzichtelijke economische situatie waarin ons land zich thans bevindt en waarbij elk element dat de reeds bestaande spanningen zou kunnen vergroten zoveel mogelijk dient te worden vermeden”.

De lectuur van deze monotone commentaren doet de wens ontwakken, dat de S.-E.R. zich eens expliciet zal stellen voor de vraag, welke fase van de conjunctuur het beste in aanmerking komt voor verhoging van de ziekenfondspremie. Wij willen ons veroorloven, in dit verband aan de S.-E.R. een sociaal-economische raad te geven. Indien 's lands economie maar op zeer weinig momenten een premieverhoging zonder bezwaar kan verdragen, verdient het aanbeveling te streven naar een zodanige hoogte van de reserve van het Vereveningsfonds, dat uitstel van premieverhoging ten laste van deze reserve kan worden gebracht zonder dat aan de overige functies daarvan afbreuk wordt gedaan. Het in de laatste jaren gevoerde beleid van premies, welke lager waren dan de kostendeckende premie en dus tot — welbewuste — intering van de reserve hebben geleid, is alleen acceptabel, als mag worden verondersteld, dat steeds zonder conjuncturele bezwaren tot premieverhoging kan worden overgegaan op het moment dat de reserve haar minimum heeft bereikt of door daling onder dit minimum — zoals thans het geval is — aanvulling behoeft. De reeks citaten laat zien, dat het lichtvaardig is, deze conditie als gegeven te beschouwen.



Met het voorgaande werd reeds het tweede onderwerp aangeroerd, dat blijkens de laatste vijf adviezen om nadere

bestudering vraagt, nl. de hoogte van de reserve van het Vereveningsfonds.

In het advies-1955 achtte de commissie, die namens de S.-E.R. dit advies opstelde, zich nog niet competent over de meest gewenste hoogte van het Vereveningsfonds een uitspraak te doen.

Blijkens het advies-1959 bevindt men zich nog in dezelfde situatie, want daarin schrijft de S.-E.R. — die dit advies zelf uitbracht omdat de voorbereidingscommissie niet tot eenstemmigheid kon komen — : „Nu is de optimale omvang van bedoelde reserve een van de punten die bij het door de Raad in te stellen onderzoek nader zullen moeten worden bezien”.

Dat neemt niet weg, dat men er in de tussenliggende jaren wel een geprononceerde mening over heeft gehad. In het advies-1956 acht de commissie ten aanzien van de reserve een streefcijfer van f. 60 mln. aanvaardbaar. Met dit bedrag kan de financiering van de verplichte verzekering uit eigen middelen geschieden en kunnen discrepanties worden opgevangen als in de ongunstige conjunctuur de inkomsten teruglopen of zich op het gebied der gezondheidszorg calamiteiten zouden voordoen. Destijds bedroeg de jaarlijkse omzet van de verplichte ziekenfondsverzekering ruim f. 360 mln.

Een jaar later, in het advies-1957, werd opnieuw met dit cijfer van f. 60 mln. gewerkt, al werd erbij vermeld, dat het, door stijging van de omzet tot ruim f. 390 mln., aan de krappe kant is.

In het advies-1958 wordt, zonder nadere motivering, gesproken van „het minimumreservebedrag van f. 65 mln”. Het is dus f. 5 mln. hoger komen te liggen. Blijkbaar heeft de commissie zich geconformeerd aan de opvatting van de Ziekenfondsraad, die destijds een verhoging van het minimum tot f. 65 mln. noodzakelijk achtte. Echter kon de commissie ten gevolge van een nieuwe ontwikkeling een rectificatie op dit bedrag toepassen. Er was nl. besloten over te gaan tot een nieuw systeem van inning waarbij de premies sneller ontvangen zouden worden dan voorheen. Dientengevolge zouden minder eigen middelen nodig zijn voor de financiering, „zodat voortaan slechts een liquiditeits-, conjunctuur- en calamiteitenreserve zou behoeven te worden aangehouden van ca. f. 45 mln.”.

Waarom is van deze, een duidelijke lijn vertonende gedachtengang, in het jongste advies niets terug te vinden? Wellicht kan uit de ontwikkeling der reserve in de laatste jaren een antwoord op deze vraag worden afgeleid. Sedert de invoering van de verplichte verzekering in 1941 is deze tot 1948 zeer snel gegroeid tot niet minder dan f. 165 mln. Daarna zet een daling in, aanvankelijk doordat ten laste van deze reserve gedurende enkele jaren bijdragen aan de vrijwillige verzekering zijn gebracht, later doordat de premie telkenjare lager werd vastgesteld dan nodig was voor een sluitende begroting. In feite is de vermindering van de te hoog opgelopen reserve langzamer gegaan dan door de Ziekenfondsraad werd beoogd. De feitelijke tekorten waren meestal geringer dan de begrote tekorten. In de allerlaatste tijd is dit anders geworden. De jongste ramingen toonden aan, dat de laatste begrotingen te optimistisch waren opgesteld. Het is een samenloop van omstandigheden, dat dit plaatsvindt juist op het moment, waarop de minimumgrens dicht zou worden benaderd. Volgens de meest recente gegevens wordt per ultimo 1959 een reserve verwacht van niet meer dan f. 32 mln. De consequentie van het in de vorige jaren ingenomen standpunt en het toen gevoerde beleid zou nu vergen, dat de premie



(Advertentie)

voor het jaar 1960 boven het kostendekkende niveau zou worden vastgesteld. De meerderheid van de S.-E.R. doet een stap in die richting, zij het niet groot genoeg om eind 1960 herstel van evenwicht te bewerkstelligen. Een minderheid van de S.-E.R. acht zelfs een geringere verdere daling van de reserve geen bezwaar. Nu het geld gaat kosten, meent de gehele S.-E.R., dat nieuw beraad over het gewenste niveau noodzakelijk is.



Er valt nog een derde onderwerp te vermelden, dat meermalen in de adviezen wordt aangevoerd zonder dat een grondig doordachte opvatting wordt bereikt.

In de adviezen wordt herhaaldelijk de stijging van de kosten der verplichte ziekenfondsverzekering geconstateerd en deze wordt in verband gebracht met de stijging van het nationaal inkomen. Zou het aandeel der volksgezondheid in het nationaal inkomen toenemen, dan wijst dit op een verschuiving, welke ten koste van andere bestedingscategorieën gaat. Er zou dan alle aanleiding bestaan, zich er bewust rekenschap van te geven of deze verschuiving al dan niet wenselijk moet worden geacht.

In het advies-1955 worden de kosten van de ziekenfondsverzekering per — direct of indirect — verplicht verzekerde uitgedrukt in een percentage van het nationaal inkomen per hoofd van de actieve beroepsbevolking. Het percentage blijkt van 1953 tot 1956 te stijgen van 0,79 tot 0,90. Dat dit percentage zo laag is, vloeit voort uit de opzet van de vergelijking. Onder de indirect-verzekerden bevinden zich vele personen, welke niet tot de actieve beroepsbevolking behoren. In feite steeg het percentage sterker dan juist vermeld, aangezien in de kosten nog niet de honorariumverbetering van huisartsen en apothekers was opgenomen, welke indertijd haar beslag kreeg.

De commissie merkt op, dat het haar gewenst voorkomt, „dat bij het bepalen van de omvang van de in het kader van de ziekenfondsverzekering te verlenen diensten uitgegaan wordt van een over een langere periode constant te houden gedeelte van het nationaal inkomen”. Zij meent, dat dit kan geschieden door uit te gaan van een gedurende die periode constant blijvende premie en spreekt als haar oordeel uit, dat die premie niet ver zou dienen te liggen „boven het thans bereikte niveau”. Hierbij dient te worden aangetekend, dat de commissie er geen melding van maakt, dat de in 1955 geheven premie 4 pCt. bedroeg, maar dat de kostendekkende premie in 1955 op 4,5 pCt. dient te worden gesteld. Het verschil kwam ten laste van de reserve van het Vereveningsfonds.

In de adviezen-1956 en -1958 komt dit onderwerp slechts terloops en in het tussenliggende jaar in het geheel niet ter sprake. Het keert terug in het jongste advies. Daarin wordt er melding van gemaakt, dat „de gang van zaken in de afgelopen jaren leert, dat een steeds toenemend gedeelte van de loonsom — en dus van het nationaal inkomen — voor de verplichte ziekenfondsverzekering wordt besteed”. Herhaald wordt, dat „een dergelijke ontwikkeling niet bij voorbaat onjuist geacht wordt”. Maar een nadere studie van het onderwerp wordt wenselijk geacht,

Het is inderdaad van betekenis, dat eens nader wordt onderzocht of en in welke mate de stijging van de ziekenfondspremie wijst op een groter beslag van de volksgezondheid op het nationaal inkomen. De zojuist gekozen formulering houdt de mogelijkheid open, dat ondanks een toegenomen premie de procentuele verhouding tot het nationaal inkomen geen stijging zal blijken te vertonen.

Men moet er nl. rekening mee houden, dat in de laatste jaren een aantal uitgaven ten laste van de verplichte verzekering zijn gebracht, welke voordien door anderen werden betaald. Zo is het kraamgeld overgeheveld van de Ziektewet naar de Ziekenfondsverzekering. De uitbreiding der verstrekkingen, welke in deze periode tot stand kwam, houdt ten dele een verschuiving van kosten in, welke voordien door anderen werden betaald, zo bijv. de verlenging van de ziekenhuisverpleging tot 70 dagen. De voorziening met brillenglazen en brilmonturen, de onlangs geopende mogelijkheid dat een beperkte psychotherapeutische behandeling ten koste van de verplichte verzekering kan worden gebracht en vele andere wijzigingen betekenen goeddeels niet een nieuw beslag op het nationaal inkomen maar een andere financieringswijze. De behandeling in het revalidatiecentrum „De Hoogstraat” kwam vóór de erkenning voor de Ziekenfondsraad van deze inrichting als ziekenhuis veelal ten laste van de gemeentelijke diensten van sociale zaken. Een deel van de stijging van de ziekenhuiskosten vloeit voort uit het vervallen van de subsidiëring uit 's Rijks Kas van de nieuwbouw. Voorts valt te denken aan het verminderen van de onderconsumptie, m.n. met betrekking tot specialistische hulp in de minder dichtbevolkte streken van ons land en de relatieve toeneming van het aantal ouden van dagen.

Er kunnen dus tal van factoren worden genoemd, die wel eens een heel ander beeld zouden kunnen opleveren, dan op het eerste gezicht wordt verkregen. Men kan niet zonder meer afgaan op de ontwikkeling van de jaarlijks vastgestelde premie. De thans vastgestelde verhoging van 4,5 tot 4,8 pCt. bijv. lijkt een grote sprong, maar bij de beoordeling dient in het oog te worden gehouden, dat de kostendekkende premie zich reeds op het niveau van 4,7 pCt. bevond. De eigenlijke verhoging bedraagt dus slechts 0,1 pCt. ¹⁾

Uitgangspunt van dit artikel is geweest de zelfkritiek van de S.-E.R., waar de schrijver der onderhavige beschouwingen zich zeker niet boven plaatst, aangezien hij mede verantwoordelijk is voor de inhoud van vier der besproken adviezen. Het valt toe te juichen, dat de S.-E.R. zich in de economie van het ziekenfondswezen wil gaan verdiepen. Deze studie zal echter niet beperkt mogen blijven tot de achtergronden van de diverse kostenfactoren van het ziekenfondswezen. Gelijk in het bovenstaande werd aangetoond, laten de tot dusverre uitgebrachte adviezen zien, dat enkele andere onderwerpen eveneens open vragen zijn gebleven. Het is van belang, dat ook dienaangaande een duidelijk standpunt zal worden ingenomen.

¹⁾s-Gravenhage.

P. BRANDES.

¹⁾Zie het artikel van J. de Wit in het nummer van 10 februari jl.

De ongunstige situatie op de tankvrachtenmarkt is vooral te wijten aan twee factoren: de geringe vraag naar ruimte door de grote oliemaatschappijen en de aanzienlijke uitbreiding der wereldtankvloot. In september jl. had de opgelegde tankertonnage een draagvermogen van ruim 8 mln. ton. Door verschillende oorzaken, o.a. grote graanverscheppingen met tankers, meer tankers voor sloop verkocht, Russische tijdcharters en vraag naar tonnage van een in Londen gevestigde oliemaatschappij, trad hierin een daling op zodat eind december jl. nog ca. 5,6 mln. ton tankertonnage was opgelegd. Voor de naaste toekomst zijn de vooruitzichten weinig bemoedigend. Niet alleen is de tankertonnage thans ongeveer 2½ maal zo groot als in 1948, doch op 1 juli jl. was nog 23,6 mln. ton in aanbouw resp. bestelling. Alleen wanneer de oudere schepen op veel grotere schaal dan tot dusver worden gesloopt, kan herstel van het ernstig verstoorde evenwicht tussen vraag en aanbod binnen afzienbare tijd worden verwacht.

De tankvrachtenmarkt in 1959

Gedurende het afgelopen jaar heeft de tankvrachtenmarkt voortdurend in het teken ener acute depressie gestaan. De uiterst ongunstige situatie is enerzijds veroorzaakt door de geringe vraag naar ruimte voor rekening der grote oliemaatschappijen, die periodiek zelfs voor overtollige tonnage op de open markt emplooi trachtten te vinden en anderzijds door de aanzienlijke uitbreiding der wereldtankvloot. Dit leidde onvermijdelijk tot een belangrijke stijging der opgelegde tonnage. Waren begin januari 1959 in totaal 276 tankers met een draagvermogen van 4.097.334 ton uit de vaart, begin september jl. werd een hoogtepunt bereikt toen het aantal opgelegde tankers tot 480 met een draagvermogen van 8.037.232 ton was gestegen. Weliswaar is de opgelegde tonnage gedurende de laatste maanden niet onbelangrijk, nl. tot ca. 5,6 mln. ton draagvermogen teruggelopen, maar het ware onjuist hieruit te concluderen dat de moeilijkheden tot het verleden behoren. In niet geringe mate toch heeft de bevrachting van een groot aantal tankers voor het vervoer van graan — in de maand oktober bijv. werd meer dan 1 mln. ton graan op deze wijze bevracht — tot deze vermindering bijgedragen. Voorts nam het aantal voor sloop verkochte tankers niet onbelangrijk toe.

Aan deze beide factoren was het vooral te danken dat de opgelegde vloot geleidelijk in omvang verminderde, zij het dat het draagvermogen per ultimo december jl. toch nog bijna 1,7 mln. ton groter was dan in het begin van het afgelopen jaar. Ook de grotere activiteit van Russische bevrachters die, afgezien van reischarters, ook verscheidene voornamelijk Scandinavische tankers van handige grootte voor twaalf maanden timecharter bevrachtten, drög tot de vermindering bij, terwijl volledigheidshalve dan nog melding moet worden gemaakt van de vraag naar tonnage op reisbasis voor het vervoer van donkere olie van de Perzische Golf naar het Verenigd Koninkrijk/Continent voor rekening van een der te Londen gevestigde grote maatschappijen. Naar schatting werden door haar gedurende de beide laatste maanden van het afgelopen jaar op deze wijze meer dan 1 mln. ton draagvermogen tegen iets hogere dan de tot dusver geldende vrachten aan de markt onttrokken. Ten gevolge van de abnormaal droge

zomer, waaronder ook Noorwegen en Zweden te lijden hadden, ontstond vraag naar turbinetankers, teneinde tijdelijk als krachtcentrale te fungeren. Verschillende T-2 tankers werden voor dit doel tot eind april a.s. tegen een vergoeding variërend van zes tot zeven en een halve Zweedse kroon per ton bevracht.

De invoerbepanking van ruwe olie, waartoe de Amerikaanse Regering in maart 1959 besloot, leidde weliswaar aanvankelijk tot een levendige vraag naar prompt beschikbare tonnage van de Caraïbische Zee naar de Amerikaanse oostkust teneinde bevrachters in staat te stellen vóór de datum van inwerkingtreding, t.w. 1 april, zoveel mogelijk olie aan te voeren, maar betekende niettemin een vrij drastische vermindering van de mogelijkheden tot emplooi met name ook van de Perzische Golf, daar uiteraard ook de ruwe olie van het Midden Oosten onder de beperking valt.

De opening van de St. Lawrence Seaway leidde tot de bevrachting van verscheidene schone tankers voor het vervoer van graan van de Grote Meren terwijl geleidelijk ook de verschepping van graan van de Golf van Mexico, deels tegen niet onbelangrijk lagere vrachten dan die voor de traditionele „tramp” betaald, in omvang toenam. Betekent de bevrachting van tankers voor graanvervoer voor de tankreder al nieuwe mogelijkheden van emplooi nu de vraag naar ruimte voor het vervoer van olie ontoereikend is om aan de beschikbare tankvloot emplooi te verschaffen, deze invasie op het van oudsher specifieke terrein der algemene vrachtaart is uiteraard voor deze laatste minder welkom. Immers, dit impliceert een vrij aanzienlijke vermindering van het vervoer dat zij normaliter integraal zou hebben verzorgd. Bovendien heeft de toevloed van schepen in de laadhavens herhaaldelijk tot congestie en daarmee gepaard gaande ernstige vertraging in de belading der schepen geleid, terwijl de lossing der tankers zelfs in die havens waar men over een in normale omstandigheden toereikend aantal elevators beschikt eveneens aanzienlijk opeenhoud veroorzaakt.

Behoudens een zevental bevrachtingen op lange termijn, t.w. 10/20 jaar op demise-basis in het tweede kwartaal van het afgelopen jaar voor rekening van een der Engel-

se grote maatschappijen waarvoor overigens uitsluitend Engelse tonnage in aanmerking kwam, was de activiteit in deze sector nihil.

De vooruitzichten zijn wat de naaste toekomst betreft weinig bemoedigend. Zodra de vraag naar ruimte uitbreiding ondergaat en de vrachten neiging tot aantrekken vertonen staat een meer dan voldoende aantal opgelegde schepen gereed om aan de vraag te voldoen. Vergelijkt men het draagvermogen der wereldtankvloot op 1 mei 1948, nl. 23.352.222 ton met dat op 1 juli jl., nl. 60.839.064 ton dan blijkt hoe aanzienlijk de uitbreiding is die in dit tijdvak aan de tankvloot is gegeven. Volledigheidshalve zij erop gewezen dat het draagvermogen der wereldtankvloot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog slechts 16.078.000 ton bedroeg! Bovendien zijn zowel de dienstnelheid, t.w. 15½/16 mijl als de pomp-capaciteit nl. ca. 3.000 ton per uur, van de moderne tanker belangrijk groter dan die der schepen welke vóór of tijdens de oorlog gebouwd werden, factoren die eveneens tot de potentiële vervoerscapaciteit der beschikbare vloot bijdragen.

Op 1 juli jl. waren nog tankers met een totaal draagvermogen van 23,6 mln. ton in aanbouw resp. bestelling. Er is de laatste jaren een duidelijke tendentie om het draagvermogen der tankers te vergroten. Op 1 juli jl. telde de wereldtankvloot 287 tankers met een draagvermogen van 20/25.000 ton, 63 tankers van 25/30.000 ton en 22 tankers met een draagvermogen van gemiddeld 42.000 ton, terwijl van de in aanbouw resp. bestelling zijnde schepen 482 een draagvermogen krijgen van 24.000 ton of meer, waarvan 272 zelfs groter zijn dan 40.000 ton. Naarmate het draagvermogen der tankers stijgt dalen de vaste lasten per ton draagvermogen. Neemt men als vergelijking een tanker met een draagvermogen van 31.000 ton = 100 dan bedragen de vaste lasten per ton ruwweg:

Tonnen draagvermogen	Vaste lasten per ton draagvermogen
15.000	163
22.000	120
31.000	100
43.000	77
65.000	62

Dat de voorkeur bij de bouw van nieuwe schepen naar groter laadvermogen uitgaat is dan ook verklaarbaar.

(Advertentie)

Aantrekkelijk rendement



AANDELEN

N.V. VEREENIGD BEZIT VAN 1894

De voordelen van aandelenbezit met beperking van risico
WESTERSINGEL 84 · ROTTERDAM

SPAAR VEILIG - SPAAR VOORDELIG



Stort in contanten bij een van onze kantoren of op de postgiro-rekening van dat kantoor onder vermelding „spaarrekening” minimaal een bedrag van f 250.-. U ontvangt

3¼ % rente tot f 30.000.-

Wij zenden u een folder op uw verzoek of bij ontvangst van de eerste storting. Betaling van belastingaanslagen in termijnen ten laste van uw spaarrekening.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ

(Advertentie)

Stelt het aanzienlijk gestegen wereldolieverbruik al hoge eisen aan het vervoersapparaat, de op grote schaal tijdens de hausse in 1956 geplaatste bouwopdrachten enerzijds en het langzamer tempo waarin het olieoverbruik de laatste jaren toenam anderzijds, zijn oorzaak dat de uitbreiding der vloot geen gelijke tred heeft gehouden met de behoefte aan tonnage. De vraag der grote maatschappijen naar schepen op timecharter resp. demise-basis is te verwaarlozen en het lijkt niet waarschijnlijk dat hierin binnen afzienbare tijd een wijziging zal komen. Nochtans is de behoefte aan tonnage van derden der oliemaatschappijen van welhaast beslissende invloed op de gang van zaken in de tankvaart.

Tenzij de vraag naar tankers voor graanvervoer even omvangrijk blijft als de laatste maanden het geval was, is de vrees gewettigd dat opnieuw een aantal schepen noodgedwongen moet worden opgelegd. Wil het ernstig verstoorde evenwicht tussen vraag en aanbod binnen afzienbare tijd hersteld worden — algemeen heerst de opvatting dat op zijn vroegst in de loop van 1962 van enige verbetering sprake zal zijn — dan zullen op veel groter schaal en in aanzienlijk sneller tempo de oudere schepen moeten worden gesloopt. Op 1 juli jl. telde de wereldtankvloot nog 507 schepen met een inhoud van 1.645.562 brt. die 25 jaren en ouder en derhalve rijp voor sloop waren. Dit geldt trouwens eveneens voor 251 tankers metende 1.384.770 brt. die 20 tot 25 jaren oud waren. Spoedige sloop dezer ca. 3 mln. brt. zou tot een snellere sanering bijdragen al is uiteraard ook een krachtige stijging van het wereldverbruik van petroleumprodukten een factor van betekenis. Terecht heeft „Petroleum Press Service” er overigens op gewezen dat een wijziging moet worden verwacht in het productiepatroon. Nieuwe bronnen zullen worden aangeboord in nieuwe gebieden. De Sahara en Libië zijn hiervan sprekende voorbeelden. Zij zullen in de toekomst voor een deel althans in de plaats van het Midden Oosten als de thans belangrijkste leverancier van West-Europa treden, maar dit betekent tevens dat minder tankers op laatstgenoemd traject — a long haul! — emplooi zullen vinden. Bovendien zal bij verwezenlijking der bestaande plannen de olie uit Noord-Afrika via pijpleidingen naar Zuid-Frankrijk vervoerd worden, een factor die voor de toekomstige behoefte aan tanktonnage eveneens van betekenis is.

[Rotterdam.

C. VERMEY.

Omdat Ghana in hoge mate afhankelijk is van een enkel produkt, de cacao, streeft de Regering ernaar, o.a. door industrialisatie, de economie op een bredere basis te funderen. De industrialisatie tracht men te bevorderen indirect door het scheppen van een gunstig „industrial framework” en direct door voorlichting en coördinatie, financieringshulp en belastingfaciliteiten. Voor deze activiteiten is veel kapitaal nodig, dat het land zelf slechts in beperkte mate ter beschikking heeft. Dit betekent dat men een beroep op buitenlands kapitaal zal moeten doen. De uitdrukkelijke verzekering van de Regering, dat buitenlandse ondernemingen kapitaal en kapitaalopbrengsten onbeperkt mogen repatriëren en dat men niet tot nationalisatie van industrieën zal overgaan, getuigt van goed begrepen eigenbelang. Daar naast het streven naar industrialisatie aandacht wordt besteed aan het tot ontwikkeling brengen van de agrarische en minerale hulpbronnen, mag men hopen dat het land te zijner tijd ook inderdaad in staat zal zijn de verplichtingen tegenover buitenlandse kapitaalverschaffers na te komen.

Industrialisatie in Ghana

Inleiding.

Op 6 maart 1957 verwierf de voormalige Britse kroonkolonie van de Goudkust onder de naam Ghana de dominionstatus binnen het Britse Gemenebest. Het aan de golf van Guinea gelegen land, dat een oppervlakte heeft van ca. 235.000 km² (7 × Nederland), telde volgens een recente schatting per medio 1959 4.911.000 inwoners ¹⁾.

Een, zij het zeer gebrekkige, indruk van de economische status van het land krijgt men door vergelijking van het bruto nationaal produkt van Ghana met dat van ons eigen land. Voor 1957 bedroeg het bruto nationaal produkt voor Ghana £G 292,1 mld ²⁾ en voor Nederland f. 35,02 mrd ³⁾. Omgerekend tegen de wisselkoersen van ultimo 1957 betekent dit, dat voor 1957 het bruto nationaal produkt van Nederland ca. 11 × zo groot was als dat van Ghana. Per hoofd van de bevolking was het ongeveer $4\frac{3}{4}$ × zo groot.

„Fragilité de l'économie”.

Wat Jacques Boyon ⁴⁾ „la fragilité de l'économie” noemt, komt in onderstaande tabel reeds naar voren.

Waarde van de export van binnenlandse goederen in 1958 ⁵⁾

goederen	£G 1.000	in pCt. van het totaal
cacaobonen	62.318	60,0
hout	10.997	10,6
goud	10.602	10,2
diamant	8.662	8,3
mangaan	8.636	8,3
diversen	2.588	2,6
totaal	103.803	100,0

De eenzijdige samenstelling van het exportpakket springt bij beschouwing van deze tabel onmiddellijk in het oog (volledigheidshalve zij nog opgemerkt, dat herexporten van te verwaarlozen betekenis zijn: voor 1958 £G 754.161 ⁶⁾). In Ghana is men zich pijnlijk bewust van de afhankelijkheid van de cacao en derhalve van de wereldmarktprijzen van dit produkt.

Met name ook de inkomsten van de Staat zijn gevoelig voor variaties in de cacao-prijzen. Dit is het gevolg van het feit, dat de voornaamste inkomstenbronnen van de Over-

heid gevormd worden door de in- en uitvoerrechten. Over de jaren 1954/1955 t/m 1957/1958 droegen de opbrengsten van deze rechten gemiddeld voor 67 pCt. bij in het totaal van gewone en buitengewone inkomsten van de Overheid. De opbrengst van het uitvoerrecht op cacao leverde over dezelfde periode gemiddeld 41 pCt. van het totaal van gewone en buitengewone inkomsten van de Overheid op. Hier komt nog bij, dat het uitvoerrecht op cacao een progressief karakter draagt, gekoppeld aan de wereldmarktprijzen voor deze grondstof ⁷⁾.

Een Ghanese schrijver merkt over deze situatie op: „The influence of cocoa on government revenue and therefore on government expenditure both on current services and on general development has been considerable. Such has been the closeness of the relationship between these phenomena, that fluctuations in cocoa prices have automatically induced fluctuations in government revenue and expenditure” ⁸⁾.

In verband met de afhankelijkheid van de cacao, zal de in Ghana heersende bezorgdheid ten aanzien van de zgn. Gemeenschappelijke Markt weinig verwondering wekken, temeer als men weet dat ongeveer $\frac{2}{5}$ van Ghana's cacao-export naar de zes leden-landen van de Gemeenschappe-

¹⁾ Ghana quarterly digest of statistics, The office of the government statistician, June, 1959.

²⁾ Evenals voor het Ierse pond, het Lybische pond en de Jordaanse dinar, zijn de wisselkoersen voor het Ghanese pond t.o.v. andere valuta gelijk aan de noteringen voor het pond sterling te Londen.

³⁾ Teneinde de vergelijking zo objectief mogelijk te maken zijn de cijfers van de „International financial statistics” van het I.M.F. gebruikt.

⁴⁾ Jacques Boyon: „Naissance d'un état africain”, Le Ghana, Paris, 1958.

⁵⁾ Ghana economic survey 1958, Ministry of finance, June, 1959.

⁶⁾ Ghana monthly accounts relating to external trade of Ghana and report of shipping and aircraft movements and cargo unloaded and loaded, May, 1959.

⁷⁾ De in deze alinea genoemde percentages zijn berekend uit gegevens, opgenomen in Ghana economic survey 1958 (zie noot 5).

⁸⁾ K. Gyasi-Twum: „Ghana, gold coast or „cocoa coast”?”, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, juni/juli 1959.

lijke Markt plaatsvindt. „When the common tariff is in full operation in 12-15 years' time, cocoa from the overseas territories of France, Belgium and the Netherlands will enter the Common Market free of duty, whereas cocoa from other countries — including Ghana — will bear a custom tariff of 9 per cent in all E.E.C.-countries”, kan men in Ghana economic survey 1958 lezen ⁹⁾.

Hoofdpijnen van het industrialisatiebeleid.

Gezien de eenzijdige opbouw van Ghana's economie is het alleszins begrijpelijk, dat het land er naar streeft zijn bestaan op een bredere basis te funderen. Daarbij zijn de gedachten niet in de laatste plaats uitgegaan naar industrialisatie. „We must develop our industry in order to reduce our dependence on imports and, in suitable cases, to increase our exports. We need to do this, not only in order to balance our account with the outside world, but also because without such expansion of the economy we shall not obtain the additional revenue which the Government so badly needs to provide for the ever expanding services which the people expect us to provide”, aldus de Ghanese Minister van Financiën bij de aanbieding van de begroting voor 1958.

De voornaamste moeilijkheden, die men bij dit streven te overwinnen heeft, zijn gebrek aan „know how”, geschoolde arbeid, elektrische energie, kapitaal en een gunstig „industrial framework”.

Het streven naar industrialisatie heeft globaal gezien een tweetal vormen aangenomen, die men zou kunnen aanduiden als de directe en de indirecte methode.

De indirecte methode omvat dan het streven van de Regering om een gunstig „framework” voor de industrie te scheppen in de zin van het treffen van primaire voorzieningen, zoals het aanleggen van wegen, spoorwegen en havens, het bouwrijp maken van industrieterreinen, het beschikbaar stellen van elektrische energie en water enz. Onder het streven naar een gunstig „industrial framework” moet ongetwijfeld ook begrepen worden de buitengewone inspanning die men zich getroost om de bevolking op een hoger sociaal niveau te brengen door onderwijs, gezondheidszorg en hygiënische voorzieningen.

Onder de directe methode kunnen dan samengevat worden alle maatregelen en voorzieningen die onmiddellijk gericht zijn op de vestiging van bepaalde industrieën — industrialisatie in engere zin — zoals financierings- en belastingfaciliteiten enz.

Ontwikkelingsplannen.

De hiervoor genoemde indirecte methode valt in hoofdzaak samen met de uitvoering van ontwikkelingsplannen. Het eerste ontwikkelingsplan werd in 1951 in uitvoering genomen, derhalve in de tijd dat het land nog een Britse kroonkolonie was. Van medio 1957 tot medio 1959 werd vervolgens het zgn. consolidatieplan ten uitvoer gebracht.

Deze twee plannen samen hebben een uitgave van £G 118 mln. gevergd ¹⁰⁾. De voornaamste uitgavenposten volgen hieronder ¹¹⁾:

verbindingen	£G	26.890.100
onderwijs	„	14.702.000
haven van Tema ¹²⁾	„	11.495.300
openbare werken	„	8.671.100
Tema ¹³⁾	„	6.380.300

Op 1 juli van dit jaar is een aanvang gemaakt met de uitvoering van het tweede ontwikkelingsplan, dat in beginsel voor vijf jaren is opgezet. Men schat de kosten van het

plan op £G 243 mln., naar uitgavencategorieën als volgt verdeeld ¹⁴⁾:

verbindingen	£G	53.010.000
gezondheidszorg, hygiëne, water	„	43.650.000
onderwijs	„	27.852.000
industrie en handel	„	25.331.000
agrarische en natuurlijke hulpbronnen	„	24.668.000
lagere overheid	„	18.852.000
huisvesting	„	17.000.000
elektriciteit	„	8.765.000
politie en gevangeniswezen	„	7.677.000
voorlichting en radio-uitzendingen	„	2.677.000
diversen	„	13.684.000
totaal	£G	243.166.000

Buiten de hier vermelde uitgaven, welke bestemd zijn voor ontwikkelingswerken van algemene aard, denkt men bovendien nog ca. £G 100 mln. nodig te hebben voor het produktief maken van waterkracht voor elektrische energie, het zgn. Volta-river project.

De Regering heeft becijferd voor de uitvoering van dit plan te kunnen beschikken over £G 90 mln., t.w. £G 50 mln. uit vrije reserves van de Staat, £G 25 mln. uit bij de „Cocoa marketing board” ¹⁴⁾ op te nemen leningen en £G 15 mln. uit in de loop van de vijf jaren, waarvoor het plan is opgezet, beschikbaar komende lopende inkomsten van de Staat (hierbij gaat men er overigens van uit dat behalve deze £G 15 mln., ook de met de uitvoering van het plan gepaard gaande toeneming van de lopende uitgaven ad ruim £G 2 mln. per jaar gedekt zal kunnen worden). Neemt men in aanmerking dat er nog ca. £G 15 mln. nodig zal zijn voor de financiering van nog uit het eerste en consolidatieplan stammende onderhanden werken, dan blijkt er voor de komende vijf jaren een financieringsbehoefte te bestaan van £G 243 mln. plus £G 100 mln. plus £G 15 mln. of £G 358 mln., waarin naar verwachting tot een bedrag van £G 90 mln. kan worden voorzien. Men zal ter verwezenlijking van dit plan derhalve nog £G 268 mln. op andere wijze moeten vinden.

Zou men zich voorshands beperken tot het door de Regering als meest urgent beschouwde deel van het plan, dan zou dit toch nog een uitgave vergen van £G 125 mln. De £G 15 mln. uit hoofde van nog onderhanden werken in aanmerking nemende, betekent dit een financierings-tekort van £G 50 mln.

In hoeverre men er in zal slagen het ontwikkelingsplan

⁹⁾ Zie noot 5.

¹⁰⁾ „Ghana Today”, The information service of the Ghana office, London, April 1st, 1959.

¹¹⁾ Berekend op grond van gegevens uit „Ghana quarterly digest” (zie noot 1). Voor zover de bedragen betrekking hebben op de uitgaven onder het eerste ontwikkelingsplan, zijn zij nauwkeurig bekend; voor zover zij betrekking hebben op uitgaven onder het consolidatieplan, berusten zij op schattingen.

¹²⁾ Tema is bestemd voor de vestiging van industrie. De haven zal in 1960 gereed komen. Van de 700 acres, die voor industrievestigingen gereserveerd zijn, is een deel reeds in gebruik genomen.

¹³⁾ De basisgegevens betreffende het tweede ontwikkelingsplan zijn ontleend aan Ghana Today (zie noot 10).

¹⁴⁾ De „Cocoa marketing board” is de centrale in- en verkooporganisatie voor alle in Ghana geproduceerde cacao. Hij stelt jaarlijks een bepaalde prijs vast, gebaseerd op een prognos van de wereldmarktprijzen voor het betreffende jaar, waartegen alle cacao wordt opgekocht, zodat de boeren gedurende het gehele oogstjaar een vaste prijs ontvangen, die onafhankelijk is van de feitelijke prijsfluctuaties op de wereldmarkt. Het verschil tussen aan- en verkoopprijzen heeft de „Cocoa marketing board” in staat gesteld belangrijke reserves te vormen. In „Ghana Today” van 29 oktober 1958 wordt vermeld, dat de „Cocoa marketing board” per ultimo september 1958 voor £G 18,5 mln. aan leningen bij de Staat had uitstaan. De Regering be-noemt de leden van de „Cocoa marketing board”.

tot uitvoering te brengen, zal vooral afhangen van de mate waarin men buitenlands kapitaal zal weten aan te trekken.

Industrialisatie in engere zin.

De Nederlandse missie voor economische samenwerking met Ghana bericht in haar rapport ¹⁵⁾ dat in september 1957 in Ghana 107 industrieën geregistreerd waren, waarvan slechts enkele bedrijven als fabriek konden worden betiteld. De overige industrieën waren meer ateliers, kleine werkplaatsen, bakkerijen, e.d.

Deze indruk van bescheidenheid wordt bevestigd door het „Ghana economic survey, 1958” ¹⁶⁾, waarin vermeld wordt dat in 1957 slechts 6,9 pCt. van de geregistreerde werknemers bij de industrie (incl. ateliers en werkplaatsen e.d.) werkzaam was.

Onder het tweede ontwikkelingsplan wil men de vestiging van niet minder dan 600 fabrieken van verschillende omvang en betrekking hebbende op meer dan 100 produkten bevorderen. Voor de verwezenlijking van dit streven gaan de gedachten in de eerste plaats uit naar particuliere buitenlandse investeringen.

In dit verband is het van belang op te merken, dat in Ghana drie groepen van industrieën worden onderscheiden, t.w. industrieën die geheel voor de Staat gereserveerd blijven, industrieën waarin deelneming door de Staat dwingend is voorgeschreven en industrieën die volledig voor particuliere ondernemers openstaan. De eerste groep omvat transport per rail, produktie van elektriciteit anders dan voor eigen gebruik, radio-omroep, atoomenergie, bewapeningsindustrie, waterleiding anders dan voor eigen gebruik, telecommunicatie en export van cacao. Tot de tweede groep behoren de produktie van alcohol, alcoholische dranken en narcotica. Alle andere industrieën staan voor particulieren open, met dien verstande dat voor buitenlandse ondernemers de volgende voorwaarden gelden: erkenning van de vakbonden, opleiding van Ghanezen voor de leidende functies in het bedrijf en waar mogelijk gebruik maken van binnenlandse grondstoffen.

De bevordering van de industrialisatie in engere zin neemt een drietal vormen aan en wel voorlichting en coördinatie, financieringshulp en belastingfaciliteiten.

Voor voorlichting en coördinatie zorgt de in 1958 gevormde „Investment Promotion Board”. De taak van dit lichaam bestaat uit het onderzoeken van aanvragen voor de vestiging van nieuwe industrieën of fabrieken en het doen van aanbevelingen daaromtrent aan de Minister van Handel en Industrie. De „Investment Promotion Board” is voorts verantwoordelijk voor het coördineren van de activiteiten van andere ministeries in verband met het verkrijgen van belastingfaciliteiten, prioriteitsverklaringen voor water-, elektriciteits- en telefoonaansluitingen, deviezenvergunningen en vrijstellingen van invoerrechten op grondstoffen. Ten slotte verleent de „Board” assistentie bij het verkrijgen van fabrieksterreinen en beslist hij, in overleg met andere ministeries, over de graad van prioriteit die aan nieuwe industrieën moet worden toegekend.

Financieringshulp vindt plaats via de „Industrial Development Corporation”. Dit door de Staat gefinancierde

lichaam heeft diverse ondernemingen volledig gefinancierd en in andere geparticipeerd. Het heeft thans 17 ondernemingen geheel in eigen bezit, waaronder een blekerij en ververij te Accra, een meubelfabriek, een zagerij, een spijkerfabriek, een fabriek van geprefabriceerde houten secties voor het bouwbedrijf te Kumasi, een elektrische bakkerij te Accra, sigaren-, lucifers- en zeepfabrieken. Het neemt deel in 11 bedrijven, waaronder bedrijven die zich bezig houden met het winnen en raffineren van plantaardige oliën, het coveren van banden, de constructie van machines (werkplaats) en het bakken van biscuit ¹⁷⁾.

De Regering stelt zich voor om voor eigen rekening of tezamen met particulieren in het lopende jaar o.a. de volgende projecten te entameren: een distilleerderij te Accra, een oliefabriek te Nzima, een verffabriek te Tema (het is wellicht niet oninteressant te vermelden dat bij dit project als deelgenoot, belast met de leiding, optreedt de Rotterdamse N.V. Verf- en Vernisfabriek Van Wijk en Co. van 1877), een papierverwerkende industrie te Takoradi en de verplaatsing en uitbreiding van metaalindustrieën in Accra ¹⁸⁾. Teneinde deze activiteiten (gedeeltelijk) te kunnen financieren is in de eerste helft van 1959 een wetsontwerp bij het Parlement ingediend dat voorziet in de verhoging van de aan de „Industrial Development Corporation” ter beschikking gestelde fondsen van £G 4 mln. tot £G 8 mln. ¹⁹⁾.

Om industriële investeringen te stimuleren heeft de Regering bij de indiening van de begroting voor 1959 de bestaande belastingfaciliteiten in die zin gewijzigd, dat in plaats van een „tax holiday” voor een aantal jaren, nieuwe ondernemingen vrijstelling van belasting krijgen tot hun initiële investeringen geheel zijn terugverdiend!

Het streven naar industrialisatie heeft tot nu toe de vestiging van een beperkt aantal kleine of eenvoudige industrieën tot resultaat gehad. Deze zijn vrijwel geheel gericht op de binnenlandse markt en hebben een gunstig effect op de betalingsbalans doordat zij een deel van de importen overbodig maken.

Buitenlands kapitaal.

Zowel voor de uitvoering van zijn tweede ontwikkelingsplan als voor de vestiging van nieuwe industrieën, zal Ghana belangrijke bedragen aan buitenlands kapitaal nodig hebben. In dit verband verdient de verzekering van de Regering, dat buitenlandse ondernemingen kapitaal en kapitaalopbrengsten onbeperkt mogen repatriëren en dat de Regering niet van plan is tot nationalisatie van industrieën over te gaan, de aandacht.

Sprekende over onderontwikkelde landen heeft de president van de Wereldbank onlangs gezegd: „„Import substitution”, that is, the development of local production which will reduce the need for imports, has its place in the process of international readjustment, but I still know nothing that can provide a real substitution for exports. Exports become all the more important to the extent that countries assume obligations to service foreign public or private investment in their territories” ²⁰⁾.

Deze uitspraak kon speciaal voor Ghana zijn gedaan.

¹⁷⁾ Ghana, Tijdschrift voor de Belgische handel, februari 1959 en Ghana economic survey 1958 (zie noot 5).

¹⁸⁾ Ghana economic survey 1958 (zie noot 5).

¹⁹⁾ Ghana Today, June 24th, 1959.

²⁰⁾ Eugene R. Black: Toespraak tot de jaarlijkse vergadering van de Board of Governors of the International Bank for Reconstruction and Development, 29 september 1959.

¹⁵⁾ Rapport inzake het bezoek aan Ghana door een Nederlandse missie voor economische samenwerking met Ghana, november 1958.

¹⁶⁾ Zie noot 5.

Zoals hiervoor is uiteengezet, heeft daar inderdaad „import substitution” plaats en men zal in de toekomst zeker moeten voorzien in betaling van rente en afflossing c.q. dividend op in het buitenland aangegane verplichtingen. Hoewel in de voorliggende beschouwing de industrialisatie uiteraard een zeer sterk accent heeft gekregen, moet er in dit verband op gewezen worden, dat aan het tot ontwikkeling brengen van de agrarische en minerale hulpbronnen van Ghana evenzeer aandacht wordt besteed. Zo bestaat er naast de „Industrial Development Corporation” de „Agricultural Development Corporation”, welke o.a. tot taak heeft de verbouw van andere gewassen dan cacao te stimuleren, de verbetering van bestaande technieken te propageren, financiële hulp te verschaffen, landbouwonderwijs te bevorderen enz.

Samenvatting.

Omdat Ghana in hoge mate afhankelijk is van een enkel produkt, de cacao, streeft de Regering ernaar, o.a. door industrialisatie, de economie op een bredere basis te funderen.

De industrialisatie tracht men te bevorderen indirect door het scheppen van een gunstig „industrial framework” en direct door voorlichting en coördinatie, financieringshulp en belastingfaciliteiten.

Voor deze activiteiten is veel kapitaal nodig, dat het land zelf slechts in beperkte mate ter beschikking heeft. Dit betekent dat men een beroep op buitenlands kapitaal zal moeten doen.

De uitdrukkelijke verzekering van de Regering, dat buitenlandse ondernemingen kapitaal en kapitaalopbrengsten onbeperkt mogen repatriëren en dat men niet tot nationalisatie van industrieën zal overgaan, getuigt van goed begrepen eigenbelang.

Daar naast het streven naar industrialisatie aandacht wordt besteed aan het tot ontwikkeling brengen van de agrarische en minerale hulpbronnen, mag men hopen dat het land te zijner tijd ook inderdaad in staat zal zijn de verplichtingen tegenover buitenlandse kapitaalverschaffers na te komen.

Scheveningen.

Drs. W. GRIFFIOEN.

Enkele vragen omtrent ons lager onderwijs

(Bij de Schooltentoonstelling: „Waarvan moet Nederland bestaan?”)

Ons land heeft over het algemeen goed onderwijs; met name de Nederlandse lagere school behoort tot de beste ter wereld. Het belang van goed onderwijs leeft in ons volk; wat ook wel blijkt uit de vele particuliere instellingen, die dit onderwijs steunen. Zo ook de bekende Stichting Onderwijstentoonstellingen die voortreffelijk werk doet door, figuurlijk gesproken, het slaan van informatiebruggen tussen het lager en voortgezet lager onderwijs en verschillende bedrijfstakken waar de jonge mensen straks eventueel een werkkring zullen vinden. Indien ondergetekende op een dezer tentoonstellingen de aandacht vestigt, nl. de tentoonstelling „Waarvan moet Nederland bestaan?”, dan is het niet omdat het denkbeeld hiervoor uiting van de Nederlandsche Economische Hoogeschool, doch omdat deze tentoonstelling ons enige vragen stelt die, naar wij menen, allengs ernstig moeten worden overwogen.

Onze bevolkingsdichtheid wordt nijpend en de internationale concurrentie neemt toe, vooral nu de Euromarkt dichtbij komt. De eerste vraag is, of de lagere school de aanstaande staatsburgers niet reeds een grondbegrip moet geven van het probleem: „Waarvan moet Nederland bestaan?” Het is een vraag die in januari van dit jaar — in iets andere vorm — ook gesteld werd op een studieconferentie van een onzer grote vakverbonden. Bij een schooltentoonstelling verstrekt de Stichting altijd een boekje, dat de tentoonstelling toelicht en samenvat. In een „Woord ten geleide” voor het betreffende boekje, stelde ondergetekende de bovengenoemde vraag en toonde hij — naar hij hoopt — aan, dat het mogelijk is om relatief gecompliceerde problemen voor twaalfjarigen zodanig te stellen dat zij de kwintessens kunnen meenemen.

De andere vragen, o.a. het verband tussen betalingsbalans en goede vakopleidingen, ziet de lezer uit dit „Woord ten geleide” zelf. Wij geven dit hieronder, ietwat verkort, weer. De lezer schrikke niet indien hij daarbij stuit op

gedeelten die in hun simpelheid wel zéér beneden „E.-S.B.”-peil blijven. Het voorwoord werd niet geschreven voor economen. Het stelt een paar vragen en poogt dan aan te tonen wat men twaalfjarigen kan bijbrengen zonder te kort te doen aan de wetenschappelijke juistheid. Met zijn collega Witteveen, die een wakend oog hield op de vereenvoudiging der economische problemen in het boekje en voor de tentoonstelling, is ondergetekende hieromtrent vrij optimistisch.

Voorwoord bij:

„WAARVAN MOET NEDERLAND BESTAAN?”

Het voorwoord voor dit boekje gaat verder dan de gebruikelijke inleiding. Het behandelt namelijk enkele vragen omtrent het onderwijsprogramma welke ook in de betreffende onderwijskringen worden gesteld. Bij het concreet beantwoorden van deze vragen is het niet te vermijden dat men reeds een korte inhoud van het boekje verstrekt.

In de eerste plaats de vraag: moet reeds de lagere school de a.s. staatsburgers een grondbegrip meegeven van hetgeen in de titel van dit boekje is samengevat? M.i. is hier een duidelijke leemte. Men kan deze leemte niet los zien van onze zeer snelle bevolkingsaanwas en van de vraag hoe wij omstreeks 1970 aan ca. 15 mln. Nederlanders, groot en klein, een bestaan moeten geven, materieel en cultureel. Immers de economische positie van een land beïnvloedt ook in sterke mate de culturele en sociale mogelijkheden. De komende Euromarkt ons trouwens voor dezelfde vraag, zij het in groter verband.

Ik heb begrip voor het reeds overladen programma, waarmee het lager onderwijs zich geconfronteerd ziet. Een kwaal, ook andere fasen van ons onderwijs betreft. Maar wij moeten ons goed realiseren dat verreweg het grootste deel van de jongens en meisjes die nu in de hoogste klassen der lagere school zitten, wat hun algemene vorming betreft, niet meer krijgt dan deze lagere school. Over 10 jaar vormen zij reeds de jongste lichten van onze stemgerechtigde staatsburgers en over 30 jaar zijn zij de meest beslissende groep voor de gang van zaken in onze samenleving. Weliswaar schrede (gelukkig) voor velen nog een vakopleiding, de eerste volde na de „skilled labour” waarmee Nederland m.i. in de toekomst zal staan of vallen, maar deze vakopleiding vult enkele m.i. bestaande leemten in ons lager onderwijs niet aan.

Een meisje of jongen van omstreeks 13 jaar van de lagere school en ook de jongen en het meisje dat nadien een goede vakopleiding voor fabriek, landbouw, kantoor of huishouding heeft genoten, weet wel dat Dirk de Derde tol hief op de Merwede en dat Jacoba van Beieren kannettes bakte. Zij weten ook waar de Opsterlandse Compagnonsvaart loopt. Zij weten ook iets af van onze democratische beginselen en van ons staatsbestel, al is het te weinig. Maar zij weten totaal niet hoe de gemeenschap waarvan zij deel uitmaken in grote trekken economisch draait, dus ook niet dat ons dagelijks brood, een goede woning, onze kleding, onze prima transportmiddelen als fiets, bus en trein, onze vakantie, au fond moet worden betaald met onze arbeid, omdat wij met een enorme bevolking leven in een klein land, dat te weinig voortbrengt om te leven, laat staan te leven in een redelijke welvaart. Trouwens, velen die middelbaar en hoger onderwijs genoten weten dit ook niet. Het is ongelofelijk wat men soms hoort verkondigen. Een duidelijk basisbegrip van onze nationale huishouding — van vitaal belang voor ons allen — ontbreekt ook bij hen.

Het is een simpel feit, dat, evenals in een gewone huishouding, ook in de economische huishouding van ons land, minstens evenveel middelen moeten binnenkomen als er uitgaan. Anders lopen wij vast. Het is welbeschouwd de werking van onze betalingsbalans. En nu *lijkt* het misschien moeilijk om jongens en meisjes van 12 à 13 jaar hiervan een begrip te geven, maar het is *m.i. niet moeilijk*, omdat het probleem: „Wat brengt ons land zelf voort, wat moeten wij nog invoeren en waarmede moeten wij dit betalen” ten slotte een zeer eenvoudige rekensom is, mits men deze simpel stelt en van alle franje ontdoet. Dit moest m.i. mogelijk zijn met een schooltentoonstelling.

Deze schooltentoonstelling en dit boekje tonen aan, dat wij bijv. een groot deel van het graan voor ons brood, bijna alle wol voor ons pak en voor de dekens op ons bed, alle katoen voor onze jurk en onze overall, het metaal voor onze fiets en voor onze treinen moeten invoeren en betalen. Wij delven verder zelf wel steenkool, maar wij moeten nog brandstof invoeren of wij zouden zegge maar 5 maanden de kachel kunnen stoken in plaats van 7 maanden. Wij betalen deze noodzakelijke invoer (anders eten wij niet meer en hebben wij vrijwel geen kleren) met het geld dat wij krijgen voor de produkten die wij uitvoeren en in het buitenland aan anderen verkopen en met het geld dat bijv. onze scheepvaart verdient door voor anderen goederen te vervoeren. Wij leven van onze arbeid, hetgeen betekent dat wij deze arbeid zo nuttig mogelijk moeten gebruiken.

Een resulterende vraag is: welke arbeid is het nuttigst? Deze vraag koppelt de betalingsbalans aan een goede vakopleiding, waarvoor prima lager onderwijs weer de basis is. Van onze uitvoerprodukten noem ik als voorbeelden alleen maar: groenten, kaas, katoenen weefsels, machines en schepen. Voor diensten aan anderen onze scheepvaart. Men concurreert tegen anderen met prijs en met kwaliteit. Kwaliteit wordt voor ons hoe langer hoe belangrijker. Indien wij geen *goede* weefsels leveren tegen *niet te hoge prijs*, wil niemand ze kopen en krijgen wij geen geld om broodgraan te kopen. Alleen met een *prima vakopleiding* kan men goede produkten maken en een goed rendement uit de machines halen. Indien wij geen *goede* schepen bouwen (vakopleiding) en deze niet bemannen met *prima* zeelieden (vakopleiding), dan zijn wij te duur vergeleken met een ander volk dat dit wel goed doet en krijgen wij geen vracht. Gereedschap en machines krijgen wij niet cadeau: wij moeten er voor sparen. Het is een simpele zaak, ook voor een twaalfjarige.

Na deze uiteenzetting zou ik mij van een pientere jongen de vraag kunnen voorstellen: welke arbeid is nu het nuttigst voor ons land? Het antwoord zou kunnen zijn: de arbeid van de *goed opgeleide vakman*, op elk gebied, of het een boer, een kweker, een zeeman, een metaalbewerker, een monteur, een ingenieur of een directeur van een fabriek is of een confectiewerkster, een analyste of een onderwijzeres. De directeur die nieuwe markten voor ons vindt en de ingenieur die de produktie in een fabriek leidt zijn zeker belangrijk en onmisbaar, maar de goed onderlegde landarbeider op de tractor, de vakkundige fabrieksarbeider, de monteur, de bewaame zeeman, zijn de ruggegraat van ons economisch leven en van ons bestaan als volk. Het is onze garde in overall.

Ons volk als geheel ziet — in onderscheid met bijv. Amerika, Duitsland en Engeland — nog te veel in een „witte boorden werkring”. De jeugd die de toekomst draagt moet daarom weten wie ons land eigenlijk dragen en dat het woord van de grote econoom en socioloog Alfred Marshall¹⁾: „more men have

risen from the bench than from the desk”, in ons huidig Europa juist is dan ooit te voren. De werkbank is in het algemeen een betere springplank naar boven dan de lessenaar. Mannen als de Van Doorne's en Verolme, die allen in de overall begonnen zijn, zijn er een sprekend voorbeeld van.

Ik wil dit voorwoord niet besluiten zonder een woord van dank aan collega Witteveen en diens assistent Parker voor de vereenvoudiging der economische problemen in dit boekje en een woord van hulde aan de grote bank te Rotterdam, die deze uitgave en deze schooltentoonstelling mogelijk maakte. De dynamische geest van deze stad projecteerde de Euro-poort vóór het eenwordend Europa uit. Dezelfde geest keek nu voor ons gehele volk niet alleen ver doch ook breed.

Voorburg.

Prof. Dr. J. WISSELINK.

INGEZONDEN STUK

ENKELE ECONOMISCHE BESCHOUWINGEN BETREFFENDE HET STAALPROJECT EUROPOORT

De directie van de Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N.V. schreef ons dd. 6 februari jl.:

Met belangstelling namen wij kennis van het artikel onder bovenstaande titel in „E.-S.B.” van 3 februari jl. Zonder thans op details in te gaan kunnen wij zeggen, dat wij met de conclusie „dat de opvoering van de staalproductie in Nederland verantwoord is te achten” in haar algemeenheid instemmen. De schrijvers trekken verder de conclusie, dat „vestiging van een tweede staalbedrijf in Nederland verantwoord” is. Deze conclusie wordt echter getrokken, zonder dat in het artikel wordt nagegaan of en zo ja welke mogelijkheden er zijn de staalproductie op te voeren bij de bestaande ijzer- en staalbedrijven hier te lande. Zonder een analyse van deze mogelijkheden en in het bijzonder van de alternatieve investerings- en kostenverhoudingen lijkt ons de conclusie, dat er een tweede staalbedrijf moet komen, voorbarig.

NASCHRIFT

In ons artikel baseerden wij de stelling dat de vestiging van een tweede staalbedrijf in Nederland verantwoord is te achten op een drietal overwegingen:

- a) de eenzijdige structuur van de huidige produktie;
- b) de zeer sterke toeneming van het toekomstig verbruik van walserijprodukten;
- c) de uitermate gunstige ligging van Rozenburg.

Het eerste punt werd geïllustreerd aan de hand van een vergelijking van de mate waarin de eigen produktie voorziet in het verbruik van de verschillende walserijprodukten. Daaruit bleek dat van de twee belangrijkste produkten, nl. profielstaal en plaatstaal, welke tezamen 80 pCt. van het totale verbruik uitmaken, Nederland voor 8 pCt. resp. 93 pCt. in het eigen gebruik voorziet. Profielstaal moet dus voor 92 pCt. worden ingevoerd, plaatstaal slechts voor 7 pCt. Wel heel duidelijk blijkt hieruit hoezeer de specialisatie bij de huidige produktie is doorgevoerd. Weinigen zullen hiertegen bedrijfseconomische bezwaren willen aanvoeren.

Het tweede punt, uiteraard voor de conclusie even belangrijk als het eerste, kan wellicht het beste naar voren worden gebracht door een eenvoudige vergelijking. De huidige produktie in Nederland van walserijprodukten bedraagt 0,9 mln. ton. Daarvan wordt 0,35 mln. ton geëxporteerd. Blijft dus voor binnenlands verbruik 0,55 mln. ton. Dit verbruik zal in 1975 ca. 3,8 mln. ton bedragen. Aannemend dat de produktie van de Hoogovens en Staalfabrieken te IJmuiden in deze periode zal verdrievoudigen, hetgeen toch waarlijk niet krap genomen is, en de produktie

¹⁾ Prof. Dr. Alfred Marshall: „Industry and Trade”.

MEDEDELINGEN VOOR ECONOMISTEN

Aan de Rijksuniversiteit te Groningen zullen in maart a.s. de navolgende colleges voor afgestudeerden en andere belangstellenden worden gegeven:

3 maart: Prof. Mr. H. J. Scheltema.

Onderwerp: Vragen naar aanleiding van de beperkte aansprakelijkheid der reders voor aanvaringsschade.

17 maart: Prof. H. J. Doedens.

Onderwerp: Het aanmerkelijk belang.

De colleges worden gegeven in het Academiegebouw des avonds te 20.15 uur precies.

GELD- EN KAPITAALMARKT

Slechts aandeelhouders met een sterk hart en een zekere koelbloedigheid hebben de afgelopen weken zonder schade aan hun gezondheid kunnen leven. Nadat in de tweede week van februari de koersen op de beurs vrijwel elke dag op een lager niveau waren gekomen, was de spanning dinsdag de 16e een aantal kennelijk te veel. De verkoopgolf bracht het gemiddelde koersniveau van 331 tot 318 omlaag. Het bleek al heel spoedig loos alarm. Donderdag 18 februari trad een herstel in, dat door de volgende dag werd bevestigd. Zij, die zijn blijven vertrouwen, hebben gelijk gekregen. Dit vertrouwen steunt trouwens op vaste grond. Fundamentele wijzigingen in het economisch leven hebben niet plaats gehad. De enige reële dreiging is en blijft de inflatie en een inflatie brengt ten slotte altijd hogere, nimmer lagere koersen. Bezitters van aandelen zijn er weer eens aan herinnerd, dat zij verschaffers van risicodragend vermogen zijn, een besef, dat in de achter ons liggende jaren nogal is verzwakt. Overigens dringt zich de vraag op, of onze beurs wel geheel voldoet aan de eisen, die aan een verantwoord functionerende markt kunnen worden gesteld. Prijsdaling lokte in de afgelopen week immers geen grotere vraag uit, doch bracht een groter aanbod mede.

De 4½ pCt. Staatslening-operatie kon in de verslagperiode geheel worden afgewikkeld. Het euvel van de majorering was helaas weer present. Een toewijzing van slechts 14½ pCt. moet als uiterst onbevredigend worden beschouwd. Dat, zoals algemeen werd beweerd, de spaarbanken zich wraakzuchtig bij haar inschrijvingen van de handelsbanken zouden hebben afgewend, moet als zeer overdreven worden afgewezen. De spaarbanken krijgen overigens nog meer concurrentie, thans van geheel onverwachte kant. N.V.V. en Centrale Arbeidersverzekeringsbank hebben een eigen spaarinstelling ten doop gehouden. Onder de emissie-aankondigingen vielen in het bijzonder de plannen van Hoogovens op. Een zet in het schaakspel van de Rotterdamse hoogovenplannen, dat nu zijn eindspel nadert? Excelsior doet weer van zich spreken. De beschikbare berichten zouden erop kunnen duiden, dat het vroegere bestuur met betrekking tot de Oosterhoutse vestiging achteraf toch gelijk gaat krijgen.

Dank zij het royale gebaar van de Minister van Financiën is de opbrengst van de Staatslening 1960 reeds op 12 februari naar het Rijk overgemaakt. Zou het sommige inschrijvers zelf wellicht niet hebben geconvenieerd voortijdig te storten, de banken zouden gaarne de behulp-

op dezelfde wijze over de binnenlandse en buitenlandse markt zal zijn verdeeld, zal deze produktie voor 1,65 mln. ton in eigen verbruik voorzien en dus $3,80 - 1,65 = 2,15$ mln. ton moeten worden geïmporteerd. Realiseert men zich dat de totale produktie van de Hoogovens en Staal-fabrieken dan ca. 2,7 mln. ton zal bedragen, dan kan toch bezwaarlijk worden volgehouden dat een tweede staal-bedrijf geen mogelijkheden zou bezitten. Wanneer de Hoog-ovens en Staal-fabrieken bij hun huidige omvang van 0,9 mln. ton levensvatbaarheid bezitten (en daarover kan toch geen twijfel bestaan), biedt een importoverschot van 2,15 mln. ton zeker ruim voldoende perspectieven voor een tweede bedrijf.

Ten slotte kan worden gesteld dat de vestigingsplaats Rozenburg zó uniek is met betrekking tot de aanvoer van grondstoffen zowel als de afzet van eindprodukten (beide in de kostprijs van het eindprodukt tot uitdrukking komend), dat het in het nationaal-economisch kader bepaald ongewenst moet worden geacht deze plaats niet voor het aangegeven doel te benutten.

Een aantal additionele argumenten is nog aan te geven. Zij mogen hier kort worden aangeduid.

1. De omvangrijke verwerkende industrie in de onmiddellijke omgeving van Rotterdam welke thans voor levering grotendeels op het buitenland is aangewezen vormt niet slechts een belangrijke factor bij de afzet der produkten van een staalbedrijf op Rozenburg, doch zal zonder twijfel ook zelf weer in haar ontwikkeling in sterke mate bevorderd worden door het ten dele onafhankelijk worden van de (vaak onregelmatige) buitenlandse leveringen.

2. Het vestigingsplaatsonderzoek heeft uitgewezen dat Rozenburg om vele redenen gunstiger is gelegen dan andere vestigingsplaatsen binnen het E.G.K.S.-gebied. Om deze zelfde reden valt te verwachten dat de kostprijs van het nieuwe bedrijf zeker niet hoger zal zijn dan die van het gemiddelde goede bedrijf elders. Of deze kostprijs wellicht een fractie hoger of lager zal liggen dan die van de Hoog-ovens en Staal-fabrieken is niet belangrijk, aangezien beide bedrijven een complementair veel meer dan een concurrerend karakter zullen hebben. Voorts is niet deze vergelijking interessant, doch slechts die tussen de *Nederlandse* bedrijven en de overige E.G.K.S.-bedrijven.

3. Het valt niet te verwachten dat de investeringskosten in een nieuw bedrijf die in het bestaande zullen overtreffen. De investeringskosten zijn nl. praktisch evenredig met de omvang van de produktie en derhalve nagenoeg even omvangrijk voor een uitbreiding van een bestaand als voor de stichting van een nieuw bedrijf.

Gezien deze argumenten menen de schrijvers hun stelling dat vestiging van een tweede staalbedrijf in Nederland verantwoord is onverminderd te kunnen handhaven.

Drs. W. C. KROFT.

Prof. Dr. L. H. KLAASSEN.

Overweegt U eens ook

E.-S.B.

in Uw publiciteit te betrekken!!!

zame hand hebben geboden. Een betaling aan de Staat tendeert steeds tot een krappere geldmarkt. Gezien de bestaande ruimte kon de storting echter zonder enige moeilijkheid worden opgevangen, zij het dat de speelruimte is verminderd. In de bestaande verhouding t.o.v. het buitenland kwam geen wijziging van betekenis.

Indexcijfers aandelen.	1953 = 100	4 jan. 1960	12 febr. 1960	19 febr. 1960
Algemeen		372	334	337
Internat. concerns		547	489	491
Industrie		268	240	245
Scheepvaart		187	164	164
Banken		190	185	185
Indon. aand.		154	142	146

Bron: ANP—C.B.S.

Aandelenkoersen.	f. 179,20	f. 154,90	f. 155,80
Kon. Petroleum	809	736½	746
Unilever	835½	767	751½
Philips	514	448½	465
A.K.U.	900	700	784
Kon. Ned. Hoogovens	270	244½	241
Van Gelder Zn.	186½	166½	167½
H.A.L.	340	318*	322
Amsterd. Bank	166	152½	158½
Ver. H.V.A. Mij-en			

*) Ex dividend.

New York.			
Koersgemiddelde aandelen			
Dow Jones Industrials	679	622	628

Effectieve rendementen obligaties.	gem. looptijd	8 jan. 1960	12 febr. 1960	19 febr. 1960
3 pCt. Invest. Cert. ... 4 j.		3,73	3,85	3,88
4½ pCt. Ned. 1959 12½ j.		4,48	4,66	4,60
3½ pCt. Ned. 1955 I ... 17½ j.		4,31	4,32	4,35

Bron: Amsterdamsche Bank, Wekelijkse Rendements- en Koersvergelijking.

C. D. JONGMAN.

STATISTIEKEN

OPNBARE EMISSIES¹⁾ EN UITLOTINGEN²⁾, DECEMBER 1959³⁾ (in duizenden guldens)

	Emissies			Afslootbaar ⁴⁾ gestelde obligaties en pandbrieven	Conversies obligaties en pandbrieven
	Obligaties	Aandelen	Totaal		
Het Rijk	—	—	—	9.633	—
Provincies, gemeenten en andere publiekrechtelijke lichamen w.o. premieleningen ..	1.000	—	1.000	3.130	—
Handel, industrie en diversen	30.000	4.125	34.125	2.596	—
w.o. industrie	—	4.125	4.125	—	—
diversen	30.000	—	30.000	—	—
Bank-, krediet- en verzekeringswezen	5.000	4.468	9.468	868	3.721
w.o. N.V. Bank voor Ned. Gemeenten ..	—	—	—	325	—
bank- en kredietinstellingen	5.000	4.468	9.468	480	3.721
hypotheekbanken ..	—	—	—	63	—
Scheepvaart	—	—	—	800	—
Kerkelijke en liefdadige instellingen	150	—	150	320	—
Algemeen totaal	36.150	8.593	44.743	17.347	3.721
w.v. overheidssector ..	1.000	—	1.000	12.763	—
N.V. Bank voor Ned. Gemeenten	—	—	—	325	—
private sector	35.150	8.593	43.743	4.259	3.721
januari-november 1958	1.217.838	899.938 ⁵⁾	2.117.776 ⁶⁾	180.112	20.621
januari-november 1959	1.739.642 ⁷⁾	90.369	1.830.011 ⁸⁾	259.577	22.878

¹⁾ Reële bedragen volgens stortingsdatum, incl. het deel dat vooraf ondershands op inschrijvingsvoorwaarden is geplaatst, verkoop van pandbrieven over de toonbank zijn niet in de emissies verwerkt.

²⁾ De bedragen der niet uitgelote obligaties c.q. pandbrieven, welke afslootbaar werden gesteld, zijn niet bekend.

³⁾ Volgens datum van betaalbaarstelling.

⁴⁾ Inclusief een emissie van de Kon. Ned. Petr. Mij. van rond f. 867 mln.; naar raming is 20 tot 25 pCt. van dit bedrag op de Nederlandse kapitaalmarkt opgenomen.

⁵⁾ Inclusief de in juni 1959 door de Staat der Nederlanden gearandeerde lening van 38 mln. gld. van de Nederlandse Antillen.

⁶⁾ Bron: Statistisch Bulletin van het C.B.S.

INTERIM-INDEXCIJFERS VAN GROOTHANDELSPRIJZEN¹⁾ 2)

	1948 = 100	1958	1959				
			juli	aug.	sept.	okt.	nov.
Voedingsmiddelen:							
Plantaardige	138	148	141	142	149	148	
Dierlijke	104	110	111	114	129	128	
Totaal voedingsmiddelen	120	128	125	127	138	137	
Grondstoffen voor:							
Houtwaren	148	138	139	142	146	147	
Chemische produkten	119	109	110	111	111	110	
Textielwaren	119	114	115	115	114	116	
Leer en leerwaren ..	114	163	166	164	152	142	
Metaalwaren	155	154	155	156	156	157	
Papier	113	107	107	107	107	107	
Hulpstoffen	222	208	208	209	209	208	
Totaal grond- en hulpstoffen	172	167	167	168	167	167	
Afgewerkte produkten:							
Glas, aardewerk enz.	169	169	171	171	172	172	
Houtwaren	120	118	118	118	118	119	
Chemische produkten	129	126	126	126	126	127	
Textielwaren	132	128	129	129	130	130	
Leer- en rubberwaren ..	136	143	143	144	143	143	
Metaalwaren	144	145	145	145	145	145	
Papier	150	146	146	146	146	146	
Gefabriceerde voedings- en genotmiddelen	142	141	141	140	140	140	
Overige produkten ..	141	156	154	159	164	167	
Totaal afgew. produkten	139	138	138	139	139	139	
Algemeen indexcijfer	141	141	141	142	145	145	

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

²⁾ De wegingscoëfficiënten zijn vastgesteld overeenkomstig de verhoudingen in 1948

HOOFDPOSTEN VAN DE GECOMBINEERDE BALANSEN VAN DE 33 REPRESENTATIEVE, RESP. 4 GROTE NEDERLANDSE HANDELSBANKEN¹⁾ 2)

(in miljoenen guldens)

	33 banken ³⁾		4 banken		29 banken	
	nov. 1959	dec. 1959	nov. 1959	dec. 1959	nov. 1959	dec. 1959
Kas, Ned. Bank, kassiers, giro-inst.; uitgezette daggeldleningen	632,5	737,5	351,4	430,4	281,1	307,1
Nederlands schatkistpapier	1.477,1	1.159,9				
Nederlandse schatkistcertificaten	1.110,6	1.110,6	1.975,8	1.715,8	611,9	554,7
Andere overheidspapier (incl. buitenlands schatkistpapier)	252,0	275,4	83,8	96,6	168,2	178,8
Bankiers (nostro) ⁴⁾	1.004,6	1.033,0	688,4	732,3	316,2	300,7
Debiteuren, Overheid ⁵⁾	247,5	300,4	205,4	251,7	42,1	48,7
Debiteuren, overige ⁶⁾	3.570,3	3.751,0	2.273,7	2.408,0	1.296,6	1.343,0
Deposito's en spaargelden ⁷⁾	2.664,5	2.872,4	1.573,5	1.731,0	1.091,0	1.141,4
Creditsaldi van banken ⁸⁾	494,8	495,7	348,7	353,2	146,1	142,5
Creditsaldi van cliënten ⁹⁾	4.407,1	4.342,3	3.148,8	3.099,3	1.258,3	1.243,0
Opgenomen gelden ¹⁰⁾	139,1	118,3	33,9	8,6	105,2	109,7
Balanstotaal	9.639,6	9.798,8	6.230,4	6.335,2	3.409,2	3.463,6

¹⁾ Bron: De Nederlandsche Bank N.V.

²⁾ Amsterdamsche Bank; Nederlandsche Handel Mij. (Ned. bedrijf); Rotterdamsche Bank en Twentsche Bank.

³⁾ Voor de 33 handelsbanken is een meer gespecificeerde opgave verschenen in de Ned. Staatscourant en zal worden opgenomen in de Maandstatistiek van het financieelwezen.

⁴⁾ Nostro-saldi bij banken in binnen- en buitenland.

⁵⁾ Kredietverlening aan Nederlandse provincies, gemeenten en waterschappen.

⁶⁾ Wissels, voorschotten tegen effecten en schatkistpapier; kredietverlening onder garantie van Nederlandse overheidslichamen; voorschotten aan kredietinstellingen; kredietverlening aan ondernemingen waarin is deelgenomen; kredietverlening aan anderen.

⁷⁾ Deposito's voor één maand of langer, spaargelden of gelieerde spaarbank.

⁸⁾ Creditsaldi van banken, loro en overige creditsaldi van banken.

⁹⁾ Creditsaldi van cliënten in guldens; creditsaldi in valuta.

¹⁰⁾ Opgenomen daggeldleningen; andere opgenomen gelden.

16 MAART a.s. VERSCHIJNT

een speciaal nummer

van „E.-S.B.”

over de

PROVINCIE GELDERLAND

Topfunctionaris

op 't gebied van scheepvaart- en transportwezen met uitgebreide theoretische en praktische kennis, organisatievermogen, 20-jarige internationale ervaring in Europa, waarvan de laatste 8 jaren als directeur, **zoekt leidinggevende functie** in binnen- of buitenland. Beschikt tevens over kennis der internationale vervoerproblemen met betrekking tot de Euromarkt e.d. Leeftijd 46 jaar. Uitmekende referenties. Brieven worden gaarne verwacht onder no. E.-S.B. 3-4, postbus 42, Schiedam.

Welk groot of middelgroot bedrijf zoekt niet constant naar middelen om het productie-proces te versnellen, c.q. het goedkoper te maken? Dat hierbij vooral het **intern transport** tal van aanknopingspunten geeft is bekend.

Nu beijvert het zeer goed geïnformeerde maandblad „**VERLADEN**” zich vooral om een maximum aan middelen aan de hand te doen, die in dit opzicht tot grotere efficiency leiden.

Een abonnement op dit altijd interessante tijdschrift brengt derhalve altijd een veelvoud van de kosten, hieraan verbonden, op.

Met een jaarabonnement is slechts een bedrag van f 15,— gemoeid en tezamen met „Bedrijfsvervoer” (voor extern transport) f 27,— (voor E.V.O.-leden slechts f 22,—).

Vraag toezending van gratis proefnummer aan de Administratie van „Verladen”, Postbus 42, Schiedam.



COLLECTIEVE
PENSIOEN-VERZEKERING

DE NEDERLANDSE BANKIERSVERENIGING

zoekt een

**intern. georiënteerde
econoom**

voor de functie van economisch adviseur.

Sollicitaties te richten tot de voorzitter van de Nederlandse Bankiersvereniging, Herengracht 136, Amsterdam.

Dr. WIARDI BECKMAN STICHTING

Het Curatorium van de Dr. Wiardi Beckman Stichting deelt mede, dat tegen 1 juni a.s. de functie vacant komt van

directeur

Zij, die voor deze functie in aanmerking wensen te komen, worden verzocht zich vóór 15 maart a.s. schriftelijk te wenden tot de secretaris van het Curatorium der Stichting, Tesselschadestraat 31, Amsterdam-W.



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



Over de gehele wereld treft u kantoren van de N.H.M. aan. Het is voor de moderne zakenman van onschatbaar belang dat hij voor zijn internationale zaken gebruik kan maken van de diensten van een internationale bank. De N.H.M. is zowel in de landen van het Verre en Nabije Oosten als in Oost-Afrika en Amerika met eigen kantoren vertegenwoordigd en kan u waardevolle inlichtingen uit de eerste hand verschaffen.

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.

Hoofdkantoor: Amsterdam, Vijzelstraat 32
160 kantoren in binnen- en buitenland

American Organization has openings in Europe and the Far East for highly qualified

economists

with Dr. degree or equivalent and a minimum of 5 years practical experience for undertaking and supervising economic studies.

Position requires fluent written and spoken English and extensive travelling.

Reply to No. E.-S.B. 3-2, postbus 42, Schiedam.



Op ons Economisch Bureau kunnen worden geplaatst

JONGE AFGESTUDEERDE ECONOMEN

met veelzijdige belangstelling.

Voorkeur wordt gegeven aan hen, die op vlotte wijze de resultaten van hun research-werk op schrift kunnen stellen.

Brieven met uitvoerige inlichtingen te richten aan de afdeling Personeelzaken van de

AMSTERDAMSCH E BANK

Herengracht 595, Amsterdam, tel. 212121



Bij onze Beleggingsafdeling is plaats voor een aankomend

JURIST

of

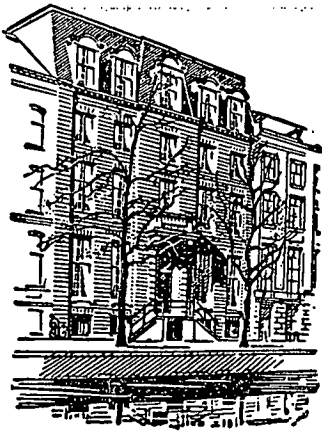
ECONOOM

wiens belangstelling uitgaat naar de analyse van beleggingsobjecten. Voor de juiste man is dit een zeer interessante werkring met goede vooruitzichten.

Eigenhandig geschreven brieven met uitvoerige terzake dienende gegevens te zenden aan de Personeelschef, Groenhovenstraat 2 te 's-Gravenhage, onder vermelding van de letters E.A.

DE NEDERLANDEN VAN 1845

Alle verzekeringen



Voor de financiering van Uw handelstransacties,
het openen van accreditieven,
het incasseren van documentaire wissels

en

AL UW ANDERE BANKZAKEN IN BINNEN- EN BUITENLAND:

HANDEL-MAATSCHAPPIJ

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

HERENGRACHT 448-454, AMSTERDAM

Telefoon: 38911, 30615, 30380, 30518 en R-0200 (Intercommunaal)

Abonneert U op

DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van:

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

★

Abonnementsprijs f. 22,50;
fr. p. post f. 23,60; voor stu-
denten f. 19,—; fr. per post
f. 20,10.

★

Abonnementen worden aan-
genomen door de boekhandel
en door uitgevers

DE ERVEN F. BOHN
TE HAARLEM

24-2-1960

grote vruchtenlinanadefabrikant

in het Westen des lands

vraagt een wetenschappelijk geschoold

bedrijfseconoom

ter vervulling van de functie van secretaris
van de Directie.

Zijn taak omvat het bijstaan van de Directie op
financieel, economisch en commercieel terrein.

Enige jaren ervaring in het bedrijfsleven is gewenst.

*Sollicitanten in de leeftijd van 30-35 jaar,
die aan de eisen welke aan deze functie
gesteld worden menen te kunnen voldoen,
gelieven hun sollicitaties - voorzien van een
recente pasfoto - te zenden onder no.
E.S.-B. 3-3, postbus 42, Schiedam.*

MOET WETEN WAT EEN SNELKOPIE IS

De snelkopie is een nieuw, efficiënt begrip voor efficiënte mensen. Het is de snelste manier om een kopie te maken van 'n brief, rapport, nota, artikel, tekening - het kan een kopie van alles zijn. Feilloos, houdbaar, goedkoop. Eenvoudige apparatuur, simpele bediening. Geen donkere kamer - iedereen kan het. Bliksem-service door het gehele land.

Wilt u er méér van weten?
Vraag dan de gratis brochure
en/of demonstratie aan
bij de Stichting Snelkopie,
Postbus 61, Den Haag.

**SNEL'N KOPIE?
MAAK
EEN
SNELKOPIE
MET
GEVACOPY**

PUBLIKATIE VAN DE STICHTING SNELKOPIE