

Economisch - Statistische Berichten

46e JAARGANG - 30 AUGUSTUS 1961 - No. 2301

Wij zijn een groot erkend bureau van reclame- en marketing-adviseurs in Amsterdam. Wij adviseren belangrijke internationale en nationale accounts.

De aan ons bedrijf verbonden marketing-expert wenst zich een

MARKETING-ASSISTENT

toe te voegen, die qua opleiding, ervaring en zelfstandigheid in staat moet zijn, binnen het kader van algemene richtlijnen, zonder doorlopend toezicht snel en efficiënt tot voorbereidende analyses en waar mogelijk ook tot suggesties voor oplossingen van de hem voorgelegde marketing-problemen te komen.

Dit is een uitstekende kans voor hen, die een vergevorderde of voltooide economische studie (b.v. S.P.D., eventueel universitair) achter de rug hebben en reeds praktische ervaring met de moderne marketing hebben opgedaan.

Hun die prijs stellen op een onderhoud verzoeken wij bondig maar volledig te schrijven onder no. E.-S.B. 33-1, postbus 42, Schiedam. Studie-peil en -plannen, docent(en), en vooral praktische werkzaamheden interesseren ons.

Men kan verzekerd zijn van een strikt vertrouwelijke behandeling en ontvangt in ieder geval bericht.

Bij het Provinciaal Electriciteitsbedrijf van Noordholland te Bloemendaal kan worden geplaatst

een ervaren hoofdadministrateur

(Leeftijd tot 45 jaar)

Deze topfunctionaris zal naast algemene zaken van administratieve en financiële aard, belast worden met de algemene leiding van enkele comptabele afdelingen.

Bij voorkeur sollicitanten met dipl. Accountant NIVA of Vaga of universitaire economische opleiding.

Salaris afhankelijk van bekwaamheid en ervaring.

Eigenhandig geschreven sollicitaties met uitvoerige inlichtingen, onder bijvoeging van een recente pasfoto — welke niet wordt teruggezonden — binnen één maand te richten aan de Directie, Ign. Bispincklaan 19 te Bloemendaal.

Sollicitanten moeten bereid zijn zich eventueel aan een psychologisch onderzoek te onderwerpen.

Adviezen
bij de keuze
van
beleggingen
en het sluiten
van alle
verzekeringen

R. MEES & ZONEN

ROTTERDAM



ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van de
Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: *Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.*
Telefoon redactie: (010) 5 29 39. Administratie: (010) 3 80 40. Giro 8408.

Privé-adres redacteur-secretaris: *Drs. A. de Wit, Sleedoornlaan 17, Rotterdam-12, tel. (010) 18 36 32.*

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

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

Abonnementen: *Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.*

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

Losse exemplaren van dit nummer 75 ct.

Advertenties: *Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de N.V. Koninklijke Nederl. Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam, tel. (010) 6 93 00, toestel 1 of 3.*

Advertentie-tarief f. 0,36 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f. 0,72 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.

De ontwikkeling van het Amerikaanse toerisme

De sterke groei van het reizigersverkeer uit de Verenigde Staten naar andere landen heeft zich in het afgelopen jaar onverminderd voortgezet. De hieronder opgenomen tabel geeft de hoofdlijnen aan van de ontwikkeling van het toerisme sedert 1956, zowel wat betreft de uitgaven als de aantallen reizigers naar de diverse bestemmingen. De vermelde gegevens ontleen wij aan de „Survey of Current Business”¹⁾.

De totale uitgaven van Amerikanen voor buitenlandse reizen bereikten in 1960 een recordhoogte van \$ 2.640 mln. (waarvan \$ 895 mln. aan reiskosten). De toeneming van 1959 op 1960 bedroeg, evenals in het jaar daarvoor, 11 pCt., hetgeen iets meer is dan de gemiddelde jaarlijkse groei in de afgelopen tien jaar. De uitgaven in overzeese landen, exclusief de reiskosten, stegen in 1960 ten opzichte van 1959 met 8 pCt. De groei van de Amerikaanse bestedingen in Europa was daarentegen aanzienlijk sterker, r.l. 17 pCt. Het aandeel van Europa in de uitgaven van Amerikanen in alle overzeese landen tezamen, bedroeg vorig jaar \$ 704 mln., d.i. 70 pCt. Voor de jaren 1956 t/m 1959 waren deze percentages resp. 70, 66, 68 en 67.

Het aantal Amerikaanse reizigers naar Europa nam toe met 18 pCt. (in 1959 met 11 pCt.), dat naar alle overzeese landen tezamen met 8 pCt., dezelfde stijgingspercentage als van 1958 op 1959. Voor een trip naar Europa werd in het afgelopen jaar eenzelfde gemiddeld bedrag besteed als in 1959, nl. ca. \$ 1.500, inclusief \$ 660 aan reiskosten. De gemiddelde besteding van reizigers per schip was ca. \$ 1.700 per reis, terwijl die van reizigers, welke per vliegtuig de overtocht maakten, ca. \$ 1.400 bedroeg. Na aftrek van de reiskosten besteedde de eerste categorie reizigers

in Europa gemiddeld \$ 1.000, terwijl de luchtreizigers, wier verblijfsduur alhier korter is dan van de groep die per schip reist, gemiddeld \$ 770 hebben uitgegeven.

Het gemiddeld bestede bedrag van Europeanen, die een bezoek aan de Verenigde Staten brachten, bedraagt slechts ongeveer de helft van de gemiddelde uitgaven van Amerikanen in Europa. De uitgaven van Amerikaanse reizigers in Europa (ongerekend de reiskosten) overschreden in

1960 de ontvangsten uit hoofde van het bezoek van Europeanen aan Amerika met bijna \$ 600 mln. De totale toeristische uitgaven van Amerika aan het buitenland overschreden in 1960 de totale ontvangsten met \$ 1,1 mrd. De Amerikanen stellen dan ook pogingen in het werk om het verschil tussen de toeristische uitgaven en ontvangsten te verkleinen, onder andere door middel van propaganda-acties, die ten doel hebben het bezoek aan de Verenigde Staten te stimuleren.

Van de Amerikaanse reizigers met Europa als bestemming hebben er in 1960 230.000, d.i. 28 pCt. van het

totaal, de overtocht per schip gemaakt. Dit aantal is groter dan in enig jaar sinds 1950. Dit neemt niet weg, dat het vliegtuig als vervoermiddel van personen een overheersende rol speelt; 81 pCt. van de reizigers met overzeese bestemming heeft van luchtvervoer gebruik gemaakt.

Hoe ontwikkelt zich het reizigersverkeer uit de Verenigde Staten in dit jaar? Er zijn aanwijzingen, dat de groei dit jaar een inzinking zal vertonen. Het aantal tot nog toe uitgegeven paspoorten blijft bij het vorig jaar ten achter, waarschijnlijk onder invloed van de economische recessie. Daarnaast zal de voorgestelde verlaging van de rechtenvrije invoer van goederen door Amerikaanse toeristen tot een bedrag van \$ 100, na inwerkingtreding van deze maatregel, de gemiddelde uitgaven doen dalen.

Rotterdam.

A. M. TABAK.

Reisuitgaven en aantal reizigers uit de Verenigde Staten naar gebieden van bestemming

	Reisuitgaven in mln. dollars					Aantal reizigers × 1.000 a)				
	1956	1957	1958	1959	1960	1956	1957	1958	1959	1960
Totaal ...	1.814	1.955	2.140	2.380	2.640					
Transport ...	539	583	680	770	895					
Reisuitg. buitenl.	1.275	1.372	1.460	1.610	1.745					
Canada ...	316	340	323	365	380					
Mexico ...	279	305	319	350	365					
Totaal overzee	680	727	818	895	1.000	1.239	1.369	1.398	1.516	1.634
zee ...						327	303	292	279	317
lucht ...						912	1.066	1.106	1.237	1.317
Eur. en Middell. zeegeb.	473	483	560	604	704	521	556	637	705	832
zee ...						226	205	218	204	230
lucht ...						295	351	419	501	602
Carabisch geb. en Centr. Am.	134	153	156	174	166	631	704	645	677	641
lucht ...						544	625	590	622	574
Zuid-Amerika	29	37	37	41	45	42	51	52	59	71
lucht ...						37	44	46	52	62
Rest overzee	44	54	65	76	85	45	58	64	75	90
lucht ...						36	46	51	62	79

a) Exclusief cruise-toeristen.

¹⁾ Uitgave van het U. S. Department of Commerce, Office of Business Economics, juni 1961, blz. 16 e.v.

INHOUD

De ontwikkeling van het Amerikaanse toerisme, door Drs. A. M. Tabak	Blz. 819	Coördinatiemaatregelen voor het goederenvervoer in Frankrijk, door Drs. R. F. Reeling Brouwer en Drs. J. W. H. Geerlings	Blz. 827
Naar een evenwicht op de steenkolenmarkt van de E.G.K.S.? (I), door Drs. K. Zijlstra	820	Boekbespreking:	
Agrarisch structuurbeleid en regionale economische ontwikkelingspolitiek in West-Europa (III), door Ir. J. D. Dorgelo	822	Dr. A. Heertje: Inleiding tot de kwantitatieve bedrijfseconomie, bespr. door Drs. J. C. G. Boot	831
De 13e Algemene volkstelling van 31 mei 1960, door Drs. T. van den Brink	825	Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. C. D. Jongman ..	833

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

Redacteur-Secretaris: A. de Wit. Adjunct Redacteur-Secretaris: M. Hart.

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

Naar een evenwicht op de steenkolenmarkt van de E.G.K.S.?

(I)

Inleiding.

Het is moeilijk in de geschiedenis van de kolenmarkt een periode van evenwicht aan te wijzen. Dit geldt in het bijzonder ook voor de jaren, die sedert het ondertekenen van het E.G.K.S.-verdrag verstreken zijn. Dit verdrag kwam tot stand in een periode van schaarste, die, behoudens een uitzondering in 1953, tot 1957 voortduurde en kwantitatief gezien gekenmerkt werd door de noodzaak het eigen aanbod met steeds toenemende invoer uit derde landen aan te vullen. In 1958 sloeg de balans om en geeft sindsdien een overschot van het aanbod aan. De „seller's market" maakte plaats voor een „buyer's market". Productie en invoer, die tot 1958 een stimulans van de vraagzijde ontvingen, kwamen onder druk te staan en moesten worden verminderd.

Gezien de economische en sociale gevolgen van deze discrepanties aan de produktiezijde menen wij er goed aan te doen een oriënterende beschouwing over de recente ontwikkelingen van het aanbod aan de behandeling van het verbruik vooraf te laten gaan. Dit geeft ons tevens de gelegenheid de typische omstandigheden van de West-europese kolenproductie kort in herinnering te brengen.

Het aanbod.

De steenkoolproductie in de Gemeenschap bedroeg in 1960 234 mln. ton. Dit komt overeen met 93 pCt. van het totale aanbod uit eigen produktie en invoer. De produktie lag in 1960 ongeveer 6 pCt. lager dan in 1957, toen nog 248 mln. ton werd gedolven. Het grootste gedeelte van de vermindering kan worden toegeschreven aan de verkorting van de werktijd, die in vele mijnen moest worden ingevoerd. In 1957 werd deze vorm van produktievermindering nog niet toegepast, maar in 1960 werd 6 mln. ton kolen minder geproduceerd dan zonder werktijdverkorting het geval zou zijn geweest. Naast deze min of meer incidentele aanpassing aan de ogenblikkelijke omstandigheden van de markt werd tevens de meer fundamentele methode van het sluiten van marginale mijnen toegepast. Verhoudingsgewijs was de inkrimping van de produktiecapaciteit het grootst in België, maar ook in Duitsland en Frankrijk zijn mijnen stilgelegd. Het behoeft geen betoog, dat beide methoden veelal ernstige sociale gevolgen met zich brengen. Wij kunnen in het bestek van dit artikel niet nader op het sociale aspect ingaan. Wel wijzen we op een uit economisch gezichtspunt belangrijk begeleidend verschijnsel. De arbeidsproductiviteit is in betrekkelijk korte tijd sterk gestegen. Zij bedroeg in december 1957 voor de gehele Gemeenschap 1.526 kg en bereikte aan het eind van 1960 het recordpeil van 1.984 kg.

De situatie van land tot land is zeer verschillend. Zoals bekend is de situatie in de Belgische mijnen het ernstigst. De voorraden bij de mijnen hebben er sinds geruime tijd een economisch maximum bereikt en elk potentieel overschot moet door verkorting van de werktijd weggewerkt

worden. Als het andere uiterste kan de toestand in Nederland worden beschouwd: van 1957 tot 1960 heeft men de produktie zelfs iets kunnen verhogen. De positie van de „Charbonnages de France" liet zich in verhouding tot de andere landen van de Gemeenschap aanvankelijk tamelijk gunstig aanzien, maar in de laatste maanden werd naast België nog slechts in Frankrijk werktijdverkorting toegepast. Het betreft hier overigens alleen en in geringe mate het bekken Centre Midi. Van de totale produktie in de Gemeenschap nemen de Westduitse mijnen het grootste deel, ongeveer 142 mln. ton in 1960, voor hun rekening. De Bondsrepubliek beschikt niet alleen over de grootste produktiecapaciteit in de E.G.K.S., maar tevens over de meest gevarieerde sortering. Afzetcrises hebben dan ook de Duitse mijnen in het algemeen tamelijk onberoerd gelaten, maar sinds enkele jaren doet zich ook daar de noodzaak voor de produktie in te krimpen.

De invoer uit derde landen is verhoudingsgewijs in sterkere mate verminderd dan de eigen produktie. Tegenover een invoer van 44 mln. ton in 1957 stond 18 mln. ton in 1960, hetgeen overeenkomt met resp. 15 pCt. en 7 pCt. van het totale aanbod in de Gemeenschap. Het grootste gedeelte van de invoer is afkomstig uit de Verenigde Staten; voorts wordt ingevoerd uit het Verenigd Koninkrijk, Polen en Rusland. In absolute cijfers is de invoer uit de Verenigde Staten het sterkst verminderd en wel met 15 mln. ton in drie jaar. Deze reductie is onder enigszins ongewone omstandigheden tot stand gekomen. Onder invloed van de schaarstepsychose, die mede door de Suezcrisis werd veroorzaakt, hebben in de jaren vóór 1958 vooral Duitse importeurs op grote schaal invoercontracten van Amerikaanse steenkool afgesloten. Het betrof voornamelijk leveringen op lange termijn, die niet alleen de zekerheid van een regelmatige voorziening in de volgende jaren verschaffen, maar tevens tegen een lagere c.i.f.-prijs konden worden afgesloten dan de spotcontracten. Toen de markt „omsloeg" en de Duitse kolenproductie door een massale toevloed van Amerikaanse steenkool werd bedreigd moest een middel gevonden worden om de gecontracteerde invoer te beperken. Uitstel van levering lag het meest voor de hand, maar bleek slechts voor een gering deel mogelijk. Het enige, dat overbleef, was de contracten af te kopen. Dit is dan ook, vooral dank zij de activiteit van de producenten in het Ruhrgebied, op grote schaal geschied en heeft ruim D.M. 350 mln. gekost. Tegelijkertijd werd op aanbeveling van de Hoge Autoriteit door de Duitse Regering besloten een recht van D.M. 20 per ton te heffen op de hoeveelheden, die boven een bepaald tolvrij contingent uit derde landen ingevoerd zouden worden.

In België, waar in veel mindere mate contracten op lange termijn waren afgesloten en waar uitstel van invoer beter gerealiseerd kon worden, heeft men na een Beschikking van de Hoge Autoriteit eveneens maatregelen met

betrekking tot de invoer uit derde landen genomen. Het contingent biedt er evenwel niet de mogelijkheid tot overschrijding door het betalen van een recht. De bijzondere omstandigheden in de Belgische mijnbouw hebben overigens aanleiding gegeven niet alleen het aanbod uit derde landen aan banden te leggen, maar zelfs ook de handel in steenkool met de andere landen van de Gemeenschap te beperken. Men heeft met deze maatregel een geleidelijke inkrimping van de steenkoolmijnbouw mogelijk willen maken en ernstige sociale storingen willen vermijden.

In Frankrijk wordt ter beheersing van de invoer een geheel eigen systeem toegepast. Er bestaat een publiek lichaam, de „Association Technique de l'Importation Charbonnière”, dat, wat de invoer uit derde landen betreft, een programma van de Regering uitvoert. De concentratie van bevoegdheden bij de A.T.I.C. heeft een verhoudingsgewijs sterke teruggang van de invoer uit derde landen — van 9,7 mln. ton in 1957 tot 1,9 mln. ton in 1960 — met zich gebracht.

De importbeperkingen worden veelal mede beoordeeld vanuit het gezichtspunt van de technische en sociale omstandigheden, die in West-Europa en in de Verenigde Staten de productie beheersen. Het is in de Verenigde Staten om twee redenen gemakkelijker om de productie aan een fluctuerende afzet aan te passen. In de eerste plaats wordt de Amerikaanse steenkool voor een groot gedeelte in dagbouw gewonnen, zodat het sluiten van een mijn er niet, betekent, zoals in West-Europa, dat heropening praktisch onmogelijk is. In de tweede plaats is er een metief van overwegend sociale aard. Dank zij de hogere arbeidsproductiviteit in de Verenigde Staten is het aantal arbeiders, dat door een bepaalde produktievermindering wordt getroffen, veel kleiner dan in West-Europa.

Structuur en evolutie van het verbruik.

Tot in de eerste decennia van de twintigste eeuw was steenkool een van de gewichtigste vestigingsplaatsfactoren voor vele industrieën, in het bijzonder voor de ijzer- en staalindustrie. Bij de reductie van ijzererts was houtskool nagenoeg geheel verdrongen door cokes en nog altijd is in de belangrijkste centra van de zware industrie cokes de meest economische vorm van energie voor de productie van ruwijzer. Voor een tweede groep van verbruikers, de elektrische centrales, zijn de omstandigheden evenmin ongunstig. Gevolg gevend aan de eisen van de verbruikers wordt een steeds grotere hoeveelheid primaire energie omgezet in elektriciteit. Steenkool neemt daarbij een overwegende plaats in.

In tegenstelling tot de situatie in de thermische centrales verliest steenkool als basis van de gasproductie, steeds meer terrein. De oorzaak ligt vooral in het toenemend verbruik van aardgas en gas, dat in de aardolie-industrie

gewonnen wordt. Een dalende tendens vertoont ook het verbruik in de transportsector. De scheepvaart neemt nog slechts zeer geringe hoeveelheden af en langzaam maar zeker worden de meeste stoomlokomotieven uitgerangeerd. Nederland is in de Gemeenschap van de Zes het eerste land, waar de spoorwegen geen steenkool meer verbruiken.

Een middenpositie wordt ingenomen door de industrie — andere dan ijzer- en staalindustrie — en huisbrand. Uit de ontwikkeling der laatste jaren kan men concluderen, dat slechts bij een sterke expansie het kolenverbruik in de industriële sector op hetzelfde niveau kan blijven. Dat een toename met ongeveer 6 pCt. van de industriële productie niet voldoende is, blijkt wel uit de cijfers der laatste vijf jaren. In deze periode nam de industriële activiteit met gemiddeld 7 pCt. per jaar toe en daalde het verbruik van steenkool en cokes in de industrie met gemiddeld 3 pCt. per jaar. De vraag naar huisbrandkolen is vooral afhankelijk van temperatuur en van voorraadschommelingen. Het is moeilijk deze beide factoren te kwantificeren, onder andere omdat ook in deze sector substitutie door andere energievormen in toenemende mate plaatsvindt.

In tabel 1 geven wij de samenstelling van het kolenverbruik in het jaar 1960.

TABEL 1.

Samenstelling van het verbruik van steenkool en cokes in de E.G.K.S., 1960 a)

	(in procenten)
ijzer- en staalindustrie	29
openbare elektrische centrales	10
mijncentrales	7
diverse industrieën	18
huisbrand b)	19
deputaatkolen	2
eigenverbruik der mijnen en cokesfabrieken zonder mijncentrales	4
gasfabrieken	4
spoorwegen	5
diversen b)	2

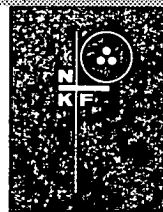
- a) Het cokesverbruik is in deze tabel uitgedrukt in de hoeveelheden steenkool, die voor de productie van deze cokes nodig zijn.
b) Leveringen.

In de periode van 1954 tot 1960 vertoont het steenkoolverbruik een cyclische beweging met de jaren 1956 en 1957 als hoogtepunt. Het verbruik was in deze jaren meer dan 10 pCt. hoger dan aan het begin en het einde van het tijdvak. Achter deze schommelingen gaan zeer verschillende oorzaken schuil. Een belangrijke factor wordt gevormd door meteorologische verschijnselen, die in de laatste jaren de conjuncturele invloeden vaak hebben versterkt. Bovendien zijn na 1957 structurele tendenties zichtbaar geworden, die voordien gemaskeerd werden door de sterke toename van de industriële activiteit. Het resultaat van deze drie factoren op het gebied van het verbruik heeft op zijn beurt

(I. M.)

Kabels met papier- en met plasticisolatie voor hoogspanning, laagspanning en telecommunicatie. Kabelgarnituren, koperdraad en koperkabel, staal draad en bandstaal

N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEKEN • DELFT



Agrarisch structuurbeleid en regionale economische ontwikkelingspolitiek in West-Europa

(III)

Regionale economische ontwikkelingspolitiek in de E.E.G.-landen.

In alle zes landen van de E.E.G. zijn min of meer scherp begrensde gebieden te onderscheiden, die niet of in relatief geringe mate hebben gedeeld in de algemene economische expansie en welvaartsverhoging van de laatste jaren. Sinds kortere of langere tijd voeren de regeringen dan ook een regionaal gericht ontwikkelingsbeleid, dat de sociaal-economische achterstand in deze gebieden beoogt te verminderen. Al naar de omstandigheden, die hebben geleid tot het ontstaan van streken met een geringe economische ontwikkeling en een laag welvaartsniveau, lopen de getroffen maatregelen uiteen, terwijl tevens de doelstellingen in bijzonderheden bepaalde verschillen vertonen.

De regionale ontwikkelingspolitiek in België is, evenals het agrarische structuurbeleid, van recente datum. Eerst de wet van 18 juli 1959 voorzorg in speciale maatregelen voor bepaalde gebieden, ontwikkelingsgewesten geheten. Op grond van deze „Wet tot invoering van bijzondere maatregelen ter bestrijding van de economische en sociale moeilijkheden in sommige gewesten” kan de Regering bijv. aan kredietinstellingen toelagen verstrekken, opdat deze leningen met lage rentevoet (minimaal 1 pCt.) kunnen afsluiten voor de financiering van industrieterreinen, gebouwen en

uitrusting en technisch spuurwerk. De Staat kan zich garant stellen voor rente en aflossing van leningen met of zonder renteverlaging, terwijl de Staat tevens directe subsidies kan geven op investeringen in gebouwen en uitrusting en vrijstelling van grondbelasting kan toestaan voor vijf jaar¹⁾. Deze faciliteiten zijn ook van toepassing op nieuwe investeringen in agrarische industrieën. Vermelding verdient nog het wetsontwerp van 13 juni 1960 betreffende de instelling van een „Fonds d'investissements agricoles”, dat de beschikking zou dienen te krijgen over minstens B.fr. 1 mrd. om supplementaire financiële hulp te verlenen aan de land- en tuinbouw en verenigingen en coöperaties, werkzaam op agrarisch gebied. Deze hulp is bedoeld voor investeringen in grondverbetering, bedrijfsgebouwen (ook nieuwbouw), woongedeelten van boerderijen, werktuigen enz. en verbeteringen in de verwerking en afzet van agrarische produkten (hoofdzakelijk via coöperaties).

In Frankrijk is de regionale economische politiek sinds enige jaren gericht op industriële decentralisatie en op regionale expansie, die zowel de landbouw als de andere sectoren van het bedrijfsleven betreft. Voor een aantal

¹⁾ Nadere bijzonderheden, ook betreffende Luxemburg en Nederland, in „Benelux Publikatieblad”, jrg. 1961, no. 2.

(vervolg van blz. 821)

een bijzondere invloed op de vraag uitgeoefend. Dit uitte zich in voorraadvorming gedurende de jaren van expansie en intoring op de voorraden tijdens de recessie. De schommelingen in de vraag blijken uit de eerste regel van tabel 2.

Om een indruk te geven van de schommelingen in het verbruik zijn in de tweede regel van deze tabel de vraagcijfers gecorrigeerd voor de uitvoer van cokes en de voorraadveranderingen van steenkolen en cokes. Dit laatste was niet mogelijk voor alle sectoren; met name in de huis-

brandsector zijn de voorraden onbekend en moeten we ons tevreden stellen met leveringscijfers.

Wanneer men de jaren 1954 en 1960 vergelijkt blijkt, dat de industriële activiteit met ongeveer 60 pCt. steeg, terwijl het kolenverbruik in het laatste jaar slechts weinig boven dat van 1954 lag. Dit komt overeen met een daling van het verbruik per produktie-eenheid van meer dan 30 pCt. Tegenover deze daling staat vanzelfsprekend een stijging van het verbruik van aardolieprodukten en aardgas, maar dit compenseert de daling van het steenkoolverbruik per produktie-eenheid niet geheel. Met andere woorden: het energieverbruik in zijn geheel neemt minder snel toe dan de index der industriële activiteit. De oorzaak van dit verschijnsel ligt weliswaar gedeeltelijk in het feit, dat de gebruikte index niet de gehele industriële produktie weerspiegelt, maar toch voornamelijk in de technische vooruitgang, die een steeds rationeler aanwending van energie mogelijk maakt.

Hiermee zijn de belangrijke aspecten van de ontwikkeling in „a nutshell” aangeduid. In het volgende artikel worden de verklarende factoren in drie delen gegroepeerd; allereerst worden de exogene factoren behandeld en daarna het conjuncturele en het structurele aspect.

TABEL 2.

Industriële activiteit en kolenverbruik in de E.G.K.S.

(in mln. ton)

	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
1. leveringen van steenkool indices	245,1	263,5	282,6	284,0	256,1	241,9	249,5
2. verbruik van steenkool indices	100	108	115	116	104	99	102
3. verbruik van steenkool-huisbrand indices	240,9	258,2	274,0	274,1	245,9	239,9	247,8
4. indices industriële activiteit a)	100	107	114	114	102	100	103
5. indices verbruik van steenkool per produktie-eenheid (3 : 4)	191,4	205,8	214,6	215,3	198,3	196,0	201,7
	100	107	112	112	104	102	105
	100	112	122	129	133	142	160
	100	96	93	87	78	72	66

a) Zonder bouwnijverheid en voedings- en genotmiddelenindustrie.

Luxemburg.

K. ZIJLSTRA.

ontwikkelingsgebieden, zoals Bas-Rhône, het kustgebied van Gascogne en Languedoc, zijn in totaal 18 „programmes d'expansion rurales" opgesteld. Een belangrijk aspect van de regionale politiek in Frankrijk wordt gevormd door de bevordering van de migratie van landbouwers uit de overbevolkte streken naar gebieden met een groot vertrekoverschot door de „Association Nationale des Migrations Rurales". Deze instelling organiseerde van 1949 tot en met 1958 de migratie van 34.734 personen, van wie 3.700 personen uit Marokko en Tunesië.

De reeds in het vorige artikel genoemde ontwikkelingsplannen voor Zuid-Italië en de eilanden Sicilië en Sardinië zijn van algemene aard. Zij beogen in de eerste plaats de verbetering van de agrarische structuur, tevens echter de stichting van landbouwindustriën, de aanleg van spoorwegen en de bevordering van het toerisme. Sinds 1957 stimuleert men ook de vestiging van niet-agrarische industriën en de uitbreiding van onderwijsvoorzieningen²⁾.

Het Groothertogdom Luxemburg heeft sinds de laatste oorlog vrijwel geen structurele werkloosheid gekend. Van een regionaal ontwikkelingsbeleid is dan ook feitelijk nog geen sprake, hoewel men overweegt maatregelen te treffen ter bevordering van het particulier initiatief inzake industriële vestiging in het agrarische noordelijke deel van het Groothertogdom, mede om een verdere centralisatie in het zuidelijke deel tegen te gaan. De onlangs opgerichte „Board of Industrial Development" heeft o.a. ten doel de bevordering van industriële vestiging door buitenlandse investeringen.

In Nederland is reeds in 1950 een begin gemaakt met de regionale ontwikkelingspolitiek ingevolge de Wet op de Ontwikkelingsgebieden, die 9 van dergelijke gebieden aanwees op grond van een relatief grote structurele werkloosheid³⁾. In de periode oktober 1950 tot oktober 1957 zijn in de ontwikkelingsgebieden 15.732 nieuwe industriële arbeidsplaatsen ontstaan (= 14 pCt. van de toeneming in geheel Nederland), mede door de van rijkswege verleende subsidies op de aanleg van industrieterreinen, premies voor de bouw van industriegebouwen voor verhuur en de gestimuleerde verbetering van de verkeersverbindingen. Ondernemers, die zelf industriegebouwen stichtten, ontvingen 25 pCt. van de bouwkosten als premie.

Omstreeks 1957 was de structuurwerkloosheid in de ontwikkelingsgebieden Zuidwest-Noordbrabant, Noord-oost-Noordbrabant en Noordelijk Limburg nog slechts van geringe omvang. Vooral in het noordoosten van Nederland was deze werkloosheid echter nog steeds van veel betekenis. Het in 1959 ingevoerde nieuwe regionale industrialisatiebeleid is niet alleen gericht op de vermindering van de in sommige gebieden nog bestaande werkloosheid, maar tevens op de bestrijding van het grote vertrekoverschot in Groningen, Friesland, Drenthe en Zeeland en de samenballing van de bevolking in het westen van het land. Op grond van een sociaal-economisch onderzoek zijn 7 zgn. probleemgebieden aangewezen, nl. de provincies Groningen, Friesland en Drenthe (het Noorden des Lands), Noordwest-Overijssel, Noordoost-Overijssel, Oostelijk Westfriesland met de Wieringermeer, de provincie Zeeland, Oostelijk Noordbrabant met uitzondering van Eindhoven en Helmond en Noordelijk en Midden-Limburg ten westen van de Maas. De beide laatstgenoemde gebieden hebben een

²⁾ L. M. Belotti: „An analysis of the Italian agrarian reform" in „Land Economics", 36e jrg. no. 2, mei 1960.

³⁾ In 1948 was een ontwikkelingsplan opgesteld voor het gebied van Emmen en omgeving.

relatief sterke natuurlijke bevolkingsgroei, hetgeen aanleiding kan zijn tot een toekomstig werkgelegenheidskort.

Het aantal van 18 primaire en 26 secundaire industrialisatiekernen is thans kleiner dan in het oude beleid van de ontwikkelingsgebieden. Door de sterkere concentratie hoopt men meer profijt te kunnen trekken van de verbetering van het woonklimaat in de kernen. Als zgn. secundaire vestigingsfactor blijkt de sociaal-culturele outillage van de kernen van veel belang te zijn bij de keuze van een vestigingsplaats door de ondernemingen. De subsidieregeling van de Rijksoverheid voor industrieterreinen en -gebouwen geldt uitsluitend voor de industrialisatiekernen en is voor de secundaire kernen van aftopende aard. De premie in de bouwkosten van industriegebouwen is, vergeleken met het oude beleid, aanzienlijk verhoogd. Het Rijk verstrekt tevens toeslagen bij migratie van arbeidskrachten en oefenings-toeslagen aan werkgevers bij opleiding van ongeschoolden in het bedrijf. Tenslotte zijn extra gelden op de Rijksbegroting uitgetrokken voor de versnelde uitvoering van werken ter verbetering van de zgn. infrastructuur (verkeersverbindingen en andere openbare voorzieningen) en voor maatregelen op sociaal, cultureel en hygiënisch terrein.

De regionale planning in West-Duitsland maakt onderscheid tussen:

a. de „industriële Ballungsräume" met te weinig beschikbare ruimte voor de aanwezige en de in de toekomst te stichten industrieën en woningen;

b. de agrarische probleemgebieden met een eenzijdige agrarische structuur en te weinig duurzame arbeidsplaatsen. In de laatstgenoemde gebieden is de verbetering van de agrarische structuur een belangrijk onderdeel van de regionale ontwikkelingspolitiek.

Sedert 1951 bestaat in de Bondsrepubliek een regionaal ontwikkelingsprogramma, waartoe o.a. behoort een „Ontwikkelingsprogramma voor kernen in plattelandsgebieden met een zwakke economische structuur", dat betrekking heeft op 16 kleine en middelgrote steden. Talrijke andere landsdelen zijn opgenomen in afzonderlijke regionale ontwikkelingsprogramma's, waaraan de Bondsregering financieel deelneemt, bijv. het Eemsland en Sleeswijk. De meeste „Länder" (deelstaten) hebben tenslotte eigen regionale programma's, zoals die voor Oost-Westfalen en de Eifel. Bij de laatste ontbreekt dikwijls een bevredigende coördinatie⁴⁾.

Verdere vooruitzichten ten aanzien van het agrarisch structuurbeleid en de regionale ontwikkelingspolitiek.

Aan de rapporteurs van het in de aanhef van het eerste artikel genoemde congres is verzocht aan het einde van hun beschouwingen een overzicht te geven van de vooruitzichten betreffende het toekomstige overheidsbeleid ten aanzien van de agrarische structuur en de regionale economische ontwikkeling, eventueel vergezeld van kritiek en nadere voorstellen.

De Belgische hoogleraar Boon oordeelde, dat de plannen tot agrarische structuurverbetering en de maatregelen ter bevordering van de regionaal-economische ontwikkeling in zijn land geen goed gecoördineerd geheel vormen. Hij was bevreesd, dat de agrarische belangen ernstig zouden worden benadeeld door de uitvoering van meer openbare werken en pleitte dan ook voor de oprichting van een algemene dienst voor „soil planning" om de gewenste coördinatie tot stand te kunnen brengen.

Zijn Franse collega, Cépède deelde mede, dat het vierde

⁴⁾ Volgens Von Dietze (zie het eerste artikel).

„Plan Agricole de Modernisation et d'Equipement”, dat in de loop van 1961 van kracht zal worden, zich niet alleen zal uitstrekken tot de prijzen van landbouwprodukten, de produktierichting en de markt- en afzetorganisatie, maar tevens zaken van agrarisch-structurele en regionaal-economische aard zal behandelen. Ook Cépède was van mening, dat nog te weinig systeem was te besepeuren in de Franse structuurmaatregelen (die hij zeer ruim zag, incl. het prijsbeleid). Zijns inziens is er onvoldoende samenhang tussen de onderdelen van het beleid, waardoor sommige maatregelen zelfs van tegenstrijdige aard zijn. Kenmerkend was zijn uitspraak: „L'optique du développement régional doit permettre de dépasser l'étude exclusive de l'industrialisation, de l'urbanisation ou de l'expansion agricole pour aboutir à un développement harmonieux intégrant les diverses ressources”.

In West-Duitsland, aldus Von Dietze, heerst overeenstemming omtrent de noodzaak van versnelde uitvoering van overheidsmaatregelen tot verbetering van de agrarische structuur. De Bondsregering stelde hiervoor in 1958 een bedrag van D.M. 415 mln. beschikbaar, in 1960 aanzienlijk meer, nl. D.M. 622,5 mln., terwijl de prijssubsidies op hetzelfde niveau bleven (ca. D.M. 800 mln.). Ten aanzien van de verhouding tussen agrarisch structuurbeleid en prijsbeleid lopen de meningen in de Bondsrepubliek uiteen. Het „Deutsche Bauernverband” is geporteerd voor een prijsstijging van de landbouwprodukten in de goedkoop producerende E.E.G.-landen en stelt de structuurpolitiek op de tweede plaats. Tegenovergestelde meningen komen echter ook voor.

Het Bondsministerie voor Voedselvoorziening, Landbouw en Bosbouw, heeft een commissie tot verbetering van de agrarische structuur ingesteld, die een „Agrarstrukturellen Rahmenplan” heeft uitgewerkt⁵⁾. Dit is een werkmethode voor het onderzoek van (agrarische) probleemgebieden, die verband legt tussen de agrarische en de algemeen economische ontwikkeling (industrie, vreemde-lingenverkeer). De methode berust op de overtuiging, dat men wegens de onbeweeglijkheid van de grond „bij alle ontwikkelingsplannen dient uit te gaan van de ordening van het plattelandsgebied, zijnde de primaire factor”. Dezelfde gedachte komt tot uiting in de voorstellen van het „Institut für Raumforschung”⁶⁾.

De Nederlandse rapporteur Groot bracht als zijn mening naar voren, dat in ons land:

1. nog nauwelijks sprake is van sociaal-pedagogische beïnvloeding van de bevolking in ruilverkavelingsgebieden, hoewel deze vooral nodig is in gebieden met een maatschappelijke achterstand, die veelal samengaat met een te grote mate van conservatisme. De agrarisch-sociale voorlichting dient meer te geven dan alleen feitelijke informatie;

2. onvoldoende maatregelen zijn genomen ter voorkoming van achteruitgang van de agrarische structuur in gesaneerde gebieden door verdeling van boerenlatenschappen;

3. onvoldoende mogelijkheden aanwezig zijn ter oplossing van het probleem van de schaalvergroting ten plattelande ten aanzien van de agrarische verzorgingskernen (met name van belang in het noorden en zuidwesten van Nederland).

⁵⁾ Von Babo: „Neuordnung des ländlichen Raumes” in „Berichte über Landwirtschaft”, Band 38, Heft 3, 1960.

⁶⁾ E. Dittrich: „Regionale Wirtschaftspolitik und Verbesserung der Agrarstruktur” in „A.V.A.-Sonderheft”, 6, Wiesbaden 1960.



(advertentie)

De agrarisch-sociale voorlichting, verzorgd door de boerenstandsorganisaties, is z.i. nog onvoldoende uitgerust om de bevolking te kunnen voorbereiden op een planologische ommkeer betreffende het nederzettingpatroon en de dorpen. Anderzijds is de Regering nog niet in staat bepaalde plaatsen als verzorgingskernen voor de agrarische gebieden aan te wijzen en hun ontwikkeling te bevorderen wegens gebrek aan voldoende onderzoekresultaten. Nader onderzoek en bezinning over dit probleem achtte de rapporteur dringend gewenst.

Omtrent de coördinatie van agrarisch structuurbeleid en regionale economische ontwikkelingspolitiek in Nederland haalde Groot aan, dat van de voor de periode 1961 tot en met 1963 vastgestelde rijksuitgaven voor ruilverkavelingen en andere cultuurtechnische werken (excl. aanvullende werken) 35 pCt. betrekking heeft op objecten in de probleemgebieden. Hieruit concludeerde hij: „Damit wird deutlich zum Ausdruck gebracht, dass landwirtschaftliche Strukturverbesserungen und regionale Industrialisierung als zusammenhängend betrachtet werden”.

Men kan zich afvragen, of dit laatste in ons land inderdaad in voldoende mate het geval is, met name in de kringen van degenen, die in de provincies direct betrokken zijn bij de ontwikkeling van de probleemgebieden. Zo heeft de Bestuurscommissie Noorden des Lands, waarin de provinciale besturen van Groningen, Friesland en Drenthe samenwerken, in de afgelopen jaren twee publikaties het licht doen zien over de ontwikkeling van dit probleemgebied in de periode 1960-1980. In de inleiding tot de eerste publikatie⁷⁾ is gesteld, dat het ontwikkelingsplan „een sluitend, evenwichtig geheel van maatregelen (zal) dienen aan te geven, welke erop gericht zijn de welvaart en het welzijn van de noordelijke provincies op te voeren tot een niveau, dat voor een harmonische nationale ontwikkeling aanvaardbaar is”. In deze nota is dan ook gepleit voor een gestimuleerde ontwikkeling van de industrie, de stuwende en verzorgende diensten, de infrastructuur, de openbare nutsvoorzieningen, het woonklimaat, de recreatie en het toerisme en de landbouw. Ook voor de gestimuleerde ontwikkeling van de agrarische structuur zijn derhalve extra overheidsinvesteringen gevraagd boven de normale investeringen bij een niet-gestimuleerde ontwikkeling. In de tweede publikatie, het eigenlijke ontwikkelingsplan⁸⁾, heeft

⁷⁾ „Financiële aspecten der toekomstige ontwikkeling van het Noorden des Lands 1960-1980”, nota van de Bestuurscommissie Noorden des Lands, 1958.

⁸⁾ „De toekomst van het Noorden des Lands; een ontwikkelingsplan voor de periode 1960-1980”, Bestuurscommissie Noorden des Lands, Assen 1960.

De 13e Algemene volkstelling van 31 mei 1960

Het is thans ruim een jaar geleden, dat in ons land de 13e Algemene volkstelling werd gehouden en de regelmatig bij het Centraal Bureau voor de Statistiek uit zeer verscheiden kring binnenkomende verzoeken om bepaalde uitkomsten van deze telling, bewijzen de allerwege bestaande belangstelling voor de resultaten van de statistische bewerking van de verzamelde gegevens. Het is dan ook wellicht nuttig enige informatie te verschaffen over de stand der werkzaamheden, de aard der beschikbaar komende gegevens en de wijze van publikatie.

Vooraf nog een opmerking van meer algemene aard. Het zal wellicht verwondering hebben gewekt, dat tot dusverre nog geen „voorlopige uitkomsten” zijn gepubliceerd, temeer daar in dagbladberichten voor verschillende andere landen, waar in het afgelopen jaar volkstellingen zijn gehouden, reeds melding is gemaakt van cijfers over de totale bevolking van het land en onderdelen daarvan. Men dient bij deze cijfers echter te bedenken, dat dan in de regel sprake is van zeer voorlopige uitkomsten en dat de in Nederland aan de hand van het hier bestaande systeem van doorlopende bevolkingsboekhouding voor Rijk en gemeenten beschikbaar komende cijfers over de bevolking en over de geslachts- en leeftijdsverdeling dezer bevolking een veel exacter karakter dragen dan die welke als *voorlopige* uitkomsten van een volkstelling zouden kunnen worden verkregen. Bovendien zijn op grond van de in het kader van de voorbereiding van de telling gehouden proeftelling van 31 oktober 1959 een aantal gegevens van algemene aard beschikbaar gekomen ¹⁾.

¹⁾ Zie Maandschrift Centraal Bureau voor de Statistiek, juni 1951: „Omvang en samenstelling van de Nederlandse beroepsbevolking, 31 oktober 1959”.

Een en ander heeft ertoe geleid dat het grondmateriaal, direct na ontvangst bij het C.B.S., voor de definitieve bewerking in behandeling is genomen. Deze beslissing hield mede verband met het streven ieder tijdverlies te voorkomen. Dit laatste was temeer noodzakelijk omdat, met name lettend op de grote behoefte van centrale en lokale instanties aan nieuwe gegevens als uitgangspunt voor onderzoek, planning en beleid op regionaal gebied ²⁾, aan de samenstelling van *gemeentelijke* uitkomsten voorrang is gegeven, met de consequentie, dat de eindcijfers voor het Rijk eerst kunnen worden samengesteld nadat de bewerking van de laatste gemeente is beëindigd.

De vraag ligt voor de hand, of met gebruikmaking van de tegenwoordig beschikbare hulpmiddelen niet een drastische bekorting van de bewerkingsperiode valt te bereiken. Men mag in dit opzicht niet te optimistisch zijn. Inderdaad biedt het technisch apparaat tegenwoordig meer mogelijkheden dan bij de bewerking van de telling van 1947 het geval was. Daar staat evenwel tegenover, dat men niet ontkomt aan omvangrijke en tijdrovende controle- en coderingswerkzaamheden welke aan de machinale bewerking voorafgaan. Deze voorbereiding heeft betrekking op 3,5 miljoen omslagen voor huishoudens, waarop gegevens staan vermeld voor 11,5 miljoen personen. Daarnaast komen dan nog de gegevens op de 4,5 miljoen individuele vragenlijsten voor de personen, die op het moment van de telling een beroep uitoefenden. Uiteraard kan men voor de bewerking van een dergelijke massale omvang een groot aantal krachten aantrekken. Doch daaraan zijn grenzen gesteld. De huidige krappe arbeidsmarkt en ook

²⁾ Zie „De volkstelling en het regionale onderzoek”, Maandblad N. Samsom, no. 3, maart 1960.

(vervolg van blz. 824)

men in hoofdstuk VII deze gedachte van een gecoördineerde, evenwichtige bevordering van agrarische en niet-agrarische sectoren laten vallen, althans geen extra rijksinvesteringen meer gevraagd voor de landbouw, ofschoon men zich in grote lijnen heeft verenigd met het desbetreffende rapport van het Landbouw-Economisch Instituut ⁹⁾, samengesteld op verzoek van de Bestuurscommissie, dat tal van noodzakelijk geachte voorzieningen aanbeveelt, die bij een normale ontwikkeling slechts ten dele in uitvoering zullen komen in de betrokken periode.

Slotbeschouwing.

Het congres te Bad Godesberg, dat de aanleiding vormde tot het schrijven van dit drietal artikelen, heeft duidelijk aangetoond, dat men in West-Europa in de eerste plaats

⁹⁾ „Land- en tuinbouw in het Noorden des Lands”, rapport 344 van het Landbouw-Economisch Instituut, 's-Gravenhage 1960.

steeds meer tot het inzicht komt, dat regionale agrarisch-structurele verbeteringen op lange termijn prioriteit verdienen boven het in enkele landen gevoerde markt- en prijsbeleid. In de tweede plaats is men tot de conclusie gekomen, dat de gewenste coördinatie tussen regionale economische ontwikkelingspolitiek en agrarisch structuurbeleid in het algemeen nog onvoldoende is ontwikkeld. Een krachtig agrarisch structuurbeleid blijft nodig, naast het regionale industrialisatiebeleid, om inderdaad voldoende agrarische beroepspersonen uit de landbouw vrij te maken en een gunstiger combinatie van de produktiefactoren in de landbouw tot stand te kunnen brengen. De afvloeiing van arbeidskrachten uit de landbouw heeft immers niet automatisch een gunstige agrarische structuur tot gevolg. Een juiste coördinatie tussen agrarisch structuurbeleid en regionaal industrialisatiebeleid zal de waarborg zijn voor een harmonische ontplooiing van de welvaart in de gebieden met een gestagneerde economische ontwikkeling.

's-Gravenhage.

Ir. J. D. DORGELO.

de beperkte huisvestingsmogelijkheid te 's-Gravenhage hebben reeds noodzaakt tot decentralisatie van de werkzaamheden. Van de ca. 500 ingeschakelde tijdelijke krachten werken er ca. 250 in Den Haag en zijn de overigen verdeeld over vier dependances buiten Den Haag, nl. in Apeldoorn, Amersfoort, Utrecht en Rotterdam.

Het behoort geen betoog, dat bij een dergelijke gedecentraliseerde bewerking bijzondere eisen worden gesteld t.a.v. de doorstroming van het materiaal en met name ook aan de coördinatie van het eigenlijke werk. In dit opzicht moeten namelijk tal van extra maatregelen worden getroffen om in alle dependances een uniforme interpretatie van de bewerkingsvoorschriften en een uniforme oplossing van bijzondere gevallen zo goed mogelijk te verzekeren. Om deze redenen is de moeilijke codering van de beroeps- en enkele andere bijzondere gegevens dan ook volledig in Den Haag geconcentreerd en dit geldt eveneens voor de machinale bewerking.

Betekende de inschakeling van dependances een arbeidsverdeling in ruimtelijke zin, ook bij de eigenlijke bewerking was een grote arbeidsverdeling noodzakelijk. De verscheidenheid van onderwerpen waaromtrent de vragenlijsten gegevens bevatten, maakt het namelijk uitgesloten om aan één persoon de volledige codering van een vragenlijst over te laten, temeer omdat de aangetrokken tijdelijke krachten overwegend geheel vreemd staan tegenover de details, welke bij ieder onderwerp aan de orde komen. Eerst bij een beperking van de taak van de individuele bewerkster kan worden aangenomen, dat deze t.a.v. het betreffende onderdeel geleidelijk het nodige inzicht verkrijgt en daarmee tevens de noodzakelijke routine om een redelijke produktie te bereiken. De codering van de vragenlijsten is dan ook verdeeld over een groot aantal opeenvolgende fasen, vanzelfsprekend met tussenschakeling van de nodige controlefasen. Voor elk dezer fasen gelden nauwkeurige werkinstructies om een uniforme behandeling te bereiken en eigen beslissingen van de bewerksters te voorkomen.

De grote omvang van het materiaal en het grote aantal te doorlopen fasen eist bijzondere aandacht voor de archivering in het algemeen en met name voor de registratie van uitgifte en inlevering van het telmateriaal aan resp. door de individuele bewerksters. Deze registratie omvat een volledige tijdschrijving, welke de basis vormt voor de algemene voortgangscodering, doch tevens noodzakelijk is om tot een efficiënte doorstroming van het materiaal te komen, d.w.z. een zodanige doorstroming, dat na geen enkele etappe een te grote buffervoorraad groeit en toch voor iedere volgende fase voldoende werkmateriaal ter beschikking staat.

Voor de machinale bewerking, hoewel een onderdeel met geheel eigen karakter, dienen in principe overeenkomstige problemen van technisch-organisatorische aard te worden opgelost. Als bijzonder punt dient hierbij de samenstelling van het bewerkings-schema te worden genoemd. Een volkstelling mag namelijk niet worden gezien als een gericht statistisch onderzoek. Een volkstelling beoogt de verzameling van op eenzelfde tijdstip en op de gehele bevolking betrekking hebbende gegevens van zeer verscheiden aard, alsmede een zodanige bewerking daarvan, dat de resultaten kunnen dienen als arsenaal, waaruit weer gedurende een reeks van jaren voor de meest uiteenlopende doeleinden kan worden geput.

Daarmee worden bijzondere eisen gesteld aan de voor afzonderlijke gezichtspunten te geven onderscheidingen.

De leeftjidsverdeling moet zodanig zijn, dat de uitkomsten zowel kunnen worden gebruikt bij onderzoek ten aanzien van schoolbevolking, beroepsbevolking, huwelijksvruchtbaarheid als van bejaarden enz. Bij de groepering van de beroepsbevolking biedt een splitsing naar bedrijfstakken (landbouw, nijverheid, handel en verkeer enz.) een bruikbaar algemeen overzicht, doch in de meeste gevallen is een verdeling naar bedrijfsklassen en een verdere verdeling naar bedrijfsgroepen noodzakelijk. Evenzo kan naast een groepering naar beroepsklassen, die naar beroepsgroepen en beroepen niet worden gemist.

Speciale aandacht eisen ook de *onderlinge verbanden* tussen gegevens van verschillende aard. Wijzigingen in de samenstelling van de bevolking naar kerkelijke gezindte bijv. kunnen niet worden beoordeeld zonder combinatie met de leeftijd en dit onderling verband met de leeftijd is ook voor de meeste andere te bestuderen verschijnselen een primaire eis. Voor tal van doeleinden kan men zelfs niet zonder méérvoudige combinaties. Het aantal werkende gehuwde vrouwen, zonder enige nadere bijzonderheid, komt pas beschikbaar bij een drievoudige combinatie: geslacht, burgerlijke staat en al of niet met beroep. Een uitgangspunt voor berekeningen omtrent de woningbehoefte dient verkregen door combinatie van de wijze van huisvesting van hoofden van huishoudens en gezinnen, resp. alleenstaanden met leeftijd en burgerlijke staat. Voor een werkelijk inzicht in de ontwikkeling van de vruchtbaarheid onzer bevolking dient voor de bestaande huwelijken het daaruit geboren kindertal in verband te worden gebracht met periode van huwelijksluiting, huwelijksleeftijd, kerkelijke gezindte en sociale status van de ouders. Op gelijke wijze verkrijgen ook de verzamelde gegevens betreffende het genoten onderwijs, het forensisme enz. eerst reële waarde bij relatie met andere bijzonderheden.

Als derde punt dient de bij de bewerking aan te houden *regionale indeling* van het land te worden genoemd. Dat naast cijfers voor het Rijk gegevens per provincie en ook per gemeente beschikbaar komen, ligt wel voor de hand. De moeilijkheid schuilt in de laatste categorie. Het hoge aantal gemeenten (op het moment van de volkstelling nog 994) dringt in de richting van combinatie tot grotere eenheden. Daar staat evenwel tegenover, dat in grotere, en ook in vele kleinere gemeenten, van de kant van het gemeentebestuur en van particuliere zijde op tal van gebieden activiteiten plaatsvinden, waarbij het eigen territoire van de betrokken gemeente als uitgangspunt wordt genomen of welke tot dit territoire beperkt blijven. Daarmede bestaat dan de behoefte aan op „de” gemeente betrekking hebbende gegevens en van vergelijkingsmogelijkheid met die voor „bepaalde” andere gemeenten. Bovendien dient te worden bedacht, dat bij combinatie van gemeenten van zeer verschillende gezichtspunten kan worden uitgegaan (bijv. economisch-geografische gebieden, landbouwgebieden, verkeersgebieden, verzorgingsgebieden enz.) en dat bij groepering volgens één gezichtspunt niet kan worden voorzien in een groot aantal andere, even reële behoeften, waarbij die van het bedrijfsleven voor vraagstukken van marktanalyse, efficiënte rayonindelingen, onderzoek naar nieuwe vestigingsplaatsen e.d. niet over het hoofd mogen worden gezien.

Een en ander betekent, dat al deze belangen uiteindelijk het beste zijn gediend, indien zoveel mogelijk gegevens *per gemeente* beschikbaar komen. Daardoor wordt immers voor iedere belanghebbende de gelegenheid geopend om, afhankelijk van de aard van het betrokken probleem, op

de behoefte afgestemde grotere regionale eenheden te vormen.

Volledigheidshalve zij in dit verband nog op een ander aspect van de regionale indeling gewezen. Voor veel gemeenten dragen de grenzen een overwegend administratief karakter en is in feite sprake van een combinatie van afzonderlijke plaatsen, dorpen e.d. met dikwerf zeer verscheiden economische en sociale structuur. Ook voor tal van andere gemeenten kunnen tussen de bevolking van afzonderlijke delen van de gemeente belangrijke verschillen bestaan. Aangezien het praktisch alleen bij algemene tellingen mogelijk is, omvang en samenstelling van de bevolking voor onderdelen van de gemeenten vast te stellen, dienen deze tellingen ook in dit opzicht te worden benut. In ons land is dit dan ook regelmatig geschied, met name bij de na de oorlog plaatsgehad hebbende algemene tellingen. Het spreekt dus vanzelf, dat dit punt bij de Volkstelling 1960 bijzondere aandacht heeft, waarbij opnieuw, evenals bij de algemene bewerking, beslissingen over de differentiatie der gegevens, onderlinge verbanden en regionale indeling aan de orde komen.

De resultaten van de machinale bewerking vormen het uitgangspunt voor de samenstelling van de tabellen, waarin de uitkomsten van de telling zijn vastgelegd. Dit tabellen-schema omvat 27 tabellen, welke voor elke gemeente beschikbaar komen. Zij bevatten gegevens over geslacht, leeftijd, burgerlijke staat, kerkelijke gezindte, geboorteplaats, nationaliteit, duur van vestiging in de gemeente, gegevens over grootte, samenstelling en huisvesting van huishoudens en gezinnen en over de alleenstaanden, bijzonderheden over de beroepslozen en splitsing van de beroepsbevolking naar de aard der bedrijven waar zij werken, gegevens over de buiten hun woongemeente werkenden, over het opleidingsniveau van degenen, die geen dagonderwijs meer genieten enz. De laatste tabel (no. 27) geeft een samenvattend overzicht van de belangrijkste

gegevens, gesplitst voor de onderdelen van de betrokken gemeente.

Naast bovenbedoelde tabellen komen voor de gemeenten boven 20.000 inwoners en voor combinaties van kleinere gemeenten een aantal tabellen beschikbaar, waarin voor bepaalde onderdelen een verdere differentiatie is doorgevoerd en voorts meer gegevens in onderling verband zijn gebracht. Tenslotte zijn er een aantal tabellen met gegevens, voor welke een onderscheiding naar kleinere regionale eenheden in eerste instantie van ondergeschikte betekenis is te achten en welke slechts beschikbaar komen per provincie en voor de gemeenten boven 100.000 inwoners³⁾.

Teneinde de gereedgekomen tabellen zo snel mogelijk aan belangstellenden ter beschikking te kunnen worden gesteld, worden zij, evenals na de andere sinds 1945 gehouden algemene tellingen het geval is geweest, werom in gelichtdrukte vorm verkrijgbaar gesteld. Op dit ogenblik kan voor ca. 400 (overwegend kleinere) gemeenten het eerdergenoemde samenvattend overzicht (tabel 27) worden geleverd. Voor bijna 100 dezer gemeenten zijn ook de overige 26 tabellen gereed of wordt daaraan de laatste hand gelegd. Het laat zich aanzien, dat omstreeks juli 1962 voor alle gemeenten, behoudens voor de grootste drie, de publikaties met de tabellen 1-27 zullen zijn verschenen. Vermeld zij nog, dat de meer gedifferentieerde bewerkingen en de recapitulaties van de gegevens voor gemeenten en gebieden tot provinciale en rijkscijfers, hoewel uiteraard met enig tijdsverschil, zoveel mogelijk parallel lopen met de samenstelling van de gemeentelijke uitkomsten. Toch zullen de uitkomsten voor het Rijk niet voor het einde van 1962 kunnen worden verwacht.

's-Gravenhage.

T. VAN DEN BRINK.

³⁾ Een overzicht van het tabellen-schema is op aanvraag verkrijgbaar bij het Centraal Bureau voor de Statistiek, Oostduinlaan 2, 's-Gravenhage.

Coördinatiemaatregelen voor het goederenvervoer in Frankrijk

Inleiding.

Er is op het ogenblik in Frankrijk een nieuwe ontwikkeling gaande op het gebied van de coördinatie van het goederenvervoer over de rail en over de weg, hetgeen blijkt uit verschillende maatregelen die de Regering onlangs ten aanzien van deze twee vervoertakken heeft genomen.

De goederentarieven van de S.N.C.F. werden in december 1960, in verband met de afschaffing van bepaalde subsidies, met ca. 5 pCt. verhoogd. In januari jl. keurde de Regering een nieuwe regeling voor de wegvervoertarieven goed. Deze houdt o.a. de overgang in van een volkomen vrije, naar een meer gereguleerde vrachtprijsvorming. Wanneer men wil trachten wat meer klaarheid te brengen in de achtergronden van deze laatste maatregel is het, bij deze gecompliceerde materie, nodig ook de voorgeschiedenis ervan na te gaan.

Voor dit doel zijn de volgende wetten en verordeningen ten aanzien van het goederenvervoer van belang:

- a. de wet van 5 juli 1949;
- b. het decreet van 14 november 1949;
- c. het decreet van januari 1961.

Ook de voorstellen in het „Rapport sur les obstacles à l'expansion économique” van de commissie Rueff-Armand zullen niet buiten beschouwing kunnen blijven. Deze commissie werd in november 1959 door de Franse Regering ingesteld met de opdracht een onderzoek in te stellen naar de juridische en feitelijke toestanden die, op een ongerechtvaardigde wijze, een belemmering voor de economische expansie vormen. De resultaten van dit onderzoek zijn vorig jaar gepubliceerd in genoemd rapport.

De wet van 5 juli 1949.

Deze wet is een raamwet, die de algemene beginselen aangeeft van de coördinatie van het rail- en wegvervoer in Frankrijk. Deze beginselen, die sinds 1949 niet zijn gewijzigd en dus nog steeds de basis voor de Franse vervoerpolitiek vormen, houden in dat aan de vervoersbehoefte moet kunnen worden voldaan op een wijze die voor het land de minste reële produktiekosten meebrengt.

De uitvoeringsbepalingen voor de vervoerscoördinatie (decreet van 14 november 1949).

Het decreet van 14 november 1949 geeft het kader aan waarbinnen de beginselen van de wet van 5 juli 1949 worden toegepast. De coördinatie van de vervoertechnieken, die tot 1949 o.a. door middel van een contingeringsstelsel voor het wegvervoer plaatsvond, zou voortaan via de tarieven plaatsvinden (de zgn. „coördination tarifaire”). In het decreet van 1949 is het grondprincipe van deze tariefcoördinatie geregeld: een harmonische verdeling van het vervoer en een optimaal gebruik van de vervoermiddelen zullen verzekerd zijn wanneer de tarieven aan de kostprijzen van het vervoer worden aangepast ¹⁾.

In verband met de toepassing van deze nieuwe coördinatiemethode zijn twee onderwerpen uit het decreet vooral van belang:

1. de organisatie van het wegvervoer;
2. de tariefvoorschriften.

Ad 1.

Ingesteld worden:

a. „groupements professionnels routiers”, dit zijn regionale beroepsorganisaties van openbare wegvervoerders. Hun taak bestaat o.a. uit het meewerken aan de uitvoering van en het toezicht op maatregelen op het gebied van de coördinatie en de tarieven;

b. een „Comité National Routier”, dat op nationaal niveau dezelfde taak heeft als de regionale „groupements professionnels routiers”, maar daarbij ook de opdracht heeft te zorgen voor de totstandkoming van het in art. 35 voorgeschreven nationale wegvervoertarief. De leden van het C.N.R. worden door en uit de regionale commissies aangewezen.

Naast deze beroepsorganisaties bestond reeds een adviescommissie („Conseil Supérieur des Transports”), die de Minister van Verkeer adviseert in coördinatievraagstukken. In deze commissie hebben naast de wegvervoerders ook de Overheid, de S.N.C.F., het personeel van de transportbedrijven, parlementsleden en gebruikers zitting.

Ad 2.

Voor het goederenvervoer over de weg worden in de eerste versie (vóór 1956) van art. 35 van het decreet van 1949 basistarieven met marges naar boven en naar beneden voorgeschreven. Deze tarieven moeten op de *gemiddelde kostprijzen* van het wegvervoer gebaseerd zijn ²⁾.

¹⁾ R. Guibert („Transport”, november 1959, blz. 313) zegt hierover: „l'adaptation des tarifs ferroviaires et routiers aux coûts réels pour la nation devait amener une répartition harmonieuse du trafic”.

²⁾ Le Comité National Routier préparera un projet de tarification des transports publics routiers. Ce projet comportera des tarifs de base correspondant au prix de revient moyen des transports considérés, avec des marges en plus et en moins (La limite inférieure devra être établie en tenant compte du plus faible des prix de revient complets) (tekst art. 35 vóór 1956).

In 1956 werd art. 35 van het decreet van 1949 wat betreft het wegvervoer in diër voege gewijzigd, dat aan het C.N.R. wordt opgedragen binnen de reeds in 1949 voorgeschreven basistarieven („des tarifs d'application”) met een maximum en een minimumprijs vast te stellen ³⁾. Deze „tarifs d'application” zijn de feitelijk toe te passen tarieven, die gepubliceerd moeten worden.

Voor de S.N.C.F. werd in art. 35 eveneens een systeem van maximum- en minimumtarieven voorgeschreven. Binnen deze tariefzones moet de S.N.C.F. een differentiatie toepassen, waarbij zij *rekening moet houden* met de verschillen in *kostprijzen* naar gelang van traject en verkeersdichtheid ⁴⁾.

Om de coördinatie tussen het rail- en wegvervoer op het gebied van de tarieven soepeler te laten verlopen, werd in 1957 de „Conseil National de Coördination Tarifaire” ingesteld. In deze raad kregen de Overheid, de S.N.C.F., het wegvervoer en de nationale organisatie van expediteurs en bevrachtingskantoren zitting. De taak van deze raad bestaat o.a. uit het bestuderen van de problemen die zich voordoen bij de „harmonisatie” van de spoor- en wegvervoertarieven. Elk voorstel van de S.N.C.F. of het C.N.R. aan de Minister over nieuwe tarieven zal voortaan eerst voor advies naar deze raad gaan.

Op regionaal niveau zal deze samenwerking tussen rail- en wegvervoer in de „Comités régionaux de coördination tarifaire” plaatsvinden.

De toepassing van het decreet van 1949 in de praktijk.

De S.N.C.F. heeft uitvoering gegeven aan de bepalingen van art. 35 van het decreet van 1949 door voor de verschillende goederen tariefzones („tarifs à fourchettes”) vast te stellen. Deze tariefzones geven grenzen aan waarbinnen de werkelijk toe te passen tarieven („tarifs d'application”) worden vastgesteld. De S.N.C.F. bepaalt deze tarieven d.m.v. een indexage-systeem, waarbij rekening gehouden wordt met de kostprijzen van het vervoer naar gelang van traject en verkeersdichtheid („nuancement”).

De S.N.C.F. heeft daarbij nog de mogelijkheid om, binnen de „fourchettes” reducties van maximaal 15 pCt. op de zojuist bedoelde gepubliceerde toe te passen tarieven te verlenen („assouplissement”). Deze „speciale” tarieven moeten 8 dagen vóór inwerkingtreding worden gepubliceerd. Op het vraagstuk der niet gepubliceerde contracten komen wij nader terug.

Hoewel het decreet van 14 november 1949 ook voor het wegvervoer tarieven met een maximum en een minimum („tarifs à fourchettes”) voorschrijft, heeft het tot 1959 geduurd voor het C.N.R. een ontwerp-tarief voor het *wegvervoer* aan de Regering voorlegde. Dit oorspronkelijke voorstel is, na heftige kritiek van de zijde van het wegvervoer en de verladers, gewijzigd in die zin, dat ruimere marges werden voorgesteld.

³⁾ Le Comité National Routier préparera pour les transports publics routiers de marchandises une tarification de base correspondant au prix de revient moyen des transports considérés et comportant des barèmes de référence et des marges en plus et en moins. Dans les limites définies par la tarification de base, la CNR établira des tarifs d'application comportant un prix maximum et un prix minimum (tekst art. 33 na 1956).

⁴⁾ La SNCF procédera, dans les conditions fixées par son cahier des charges, à une nouvelle étude de ses tarifs, qui porteront l'indication d'un prix minimum et d'un prix maximum, avec le cas échéant, une différenciation selon les relations et les courants de trafic. Cette différenciation devra être établie en tenant compte des prix de revient des transports sur les relations et les courants de trafic considérés (tekst art. 35).

In de praktijk waren het dus de spoorwegen, die aan de bepalingen van art. 35 uitvoering gaven, terwijl de tariefvorming van het wegvervoer volkomen vrij was. Een goede werking van de „coördination tarifaire” werd daardoor belemmerd.

De commissie Rueff-Armand zegt in haar beschrijving van de bestaande toestand o.a.: „De vaststelling van wegvervoertarieven werd voorgeschreven door het decreet van 1949. Deze bepaling werd echter veronachtzaamd. Het totaal ontbreken van een minimumgrens en van een publicatieplicht voor de werkelijk toegepaste wegtarieven is zeker één van de factoren die de anarchistische concurrentie toelieten, die reeds werd gesignalcerd”.

Voorts meent de commissie: „Het blijkt dus zeer wenselijk dat, ter verbetering van deze toestand, gestreefd wordt naar de vaststelling van verplichte wegvervoertarieven” (Annexe au rapport, blz. 94). De commissie stelt daarom voor: „tarieven met maximum- en minimummarges voor het wegvervoer in te stellen” (Rapport, blz. 56).

Volledigheidshalve zij vermeld dat in Frankrijk voor het goederenvervoer over de weg nog steeds een contingentenstelsel wordt toegepast als coördinatiemiddel.

Nieuwe maatregelen voor het wegvervoer (decreet van 16 januari 1961).

In januari 1961 keurde de Minister, na er enige wijzigingen in aangebracht te hebben, de nieuwe voorstellen van het C.N.R. voor verplichte wegvervoertarieven goed. Deze maatregelen zijn op 1 juli 1961 van kracht geworden en houden het volgende in:

a. *invoering van margetarieven* voor zendingen van 5 ton en hoger op afstanden van meer dan 150 km (alleen dus voor de „zône longue”⁵⁾). Naar gelang de tonnageklasse varieert de marge naar boven van 10 tot 19 pCt., die naar beneden van 5 tot 14 pCt.;

b. het wegvervoer krijgt de mogelijkheid om contracten („*accords particuliers*”) te sluiten. Deze behoeven niet gepubliceerd te worden.

Ad a.

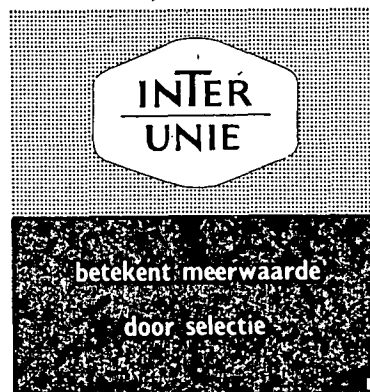
De wijzigingen, die de Minister in de voorstellen van het C.N.R. aanbracht, betreffen o.a. een verlaging van het basistarief voor 5-tons zendingen met ca. 5 pCt. en een verlaging van de ondergrens van de marge voor deze zendingen van 9½ tot 14 pCt. Naast de transporten beneden de 5 ton en die op afstanden van minder dan 150 km bestaan er nog verschillende uitzonderingen op de nieuwe verplichte tarieven, o.a.:

1. Voor bepaalde levensmiddelen zoals boter, kaas en geslacht wild wordt de toepassing van het tarief opgeschort. Voor deze produkten werd ook bij de laatste tariefverhoging van de S.N.C.F. in december 1960 een uitzondering gemaakt i.v.m. hun invloed op de kosten van levensonderhoud.

2. Ook voor E.G.K.S.-goederen zoals staal, schroot en steenkolen wordt de toepassing van het tarief opgeschort.

3. Speciale transporten zoals vervoer van levende dieren en gekoelde transporten zullen geheel buiten het verplichte wegtarief vallen.

⁵⁾ Het openbare goederenvervoer over de weg in Frankrijk is verdeeld in drie zones: zône longue, zône courte (tot 150 km) en zône de camionnage (tot 40 km).



(advertentie)

Het principe van deze wegtarieven is in overeenstemming met het decreet van 14 november 1949. De wegvervoerders zullen zich aan deze margetarieven moeten houden en in dit opzicht zal dus gevolg worden gegeven aan de — gerechtvaardigde — eis van de spoorwegen om voor de beide vervoertakken op het gebied van de tariefvorming en de publicatie tot gelijkheid te komen.

Ad b.

Een belangrijke bepaling is de mogelijkheid die de wegvervoerders krijgen om onder bepaalde voorwaarden niet gepubliceerde contracten te sluiten. Ook de S.N.C.F. bezit, sinds 27 juni 1951 (art. 17 Cahier des Charges), de mogelijkheid contracten te sluiten.

De regeling t.a.v. de contracten voor het wegvervoer vertoont een grote overeenkomst met die voor de S.N.C.F. Beide soorten moeten aan de Minister gemeld worden en voldoen aan „algemene voorwaarden”, gesteld door de Minister. Het is nog niet bekend wat de voorwaarden voor het wegvervoer zullen inhouden. Verwacht wordt dat deze, evenals voor de S.N.C.F., zullen bepalen dat de contracten gemotiveerd moeten worden door commerciële redenen of door de technische omstandigheden, waaronder het vervoer plaatsvindt (kostprijs).

Zowel t.a.v. de bepaling van de algemene voorwaarden als t.a.v. de goedkeuring van de contracten treedt bij het wegvervoer het C.N.R. als adviesinstantie op voor de Regering; in de praktijk zal het C.N.R. waarschijnlijk de feitelijke beleidsinstantie zijn. Daar er, evenals bij de S.N.C.F., geen minimumgrens voor de prijs van de contracten is voorgeschreven, bieden deze het wegvervoer de mogelijkheid om beneden de minimumgrens van de margetarieven te gaan. De nieuwe maatregelen voor het wegvervoer houden dus, gezien de vele uitzonderingen op het verplichte tarief en het contracten-systeem, bepaald geen starre wegtarieven in.

De berekening van de vrachtprijs van een wegtransport⁶⁾.

Om de vrachtprijs van een bepaald transport over de weg, bijv. 10 ton maïs van Bordeaux naar Nevers, te berekenen, moet men na 1 juli 1961 (de contracten buiten beschouwing latend), naast de aard van het goed, achterenvolgens rekening houden met:

⁶⁾ Zie „La Vie des Transports” van 4 februari 1961 e.v. voor een uitvoerige verklaring met voorbeelden van de nieuwe wegtarieven.

1. De kenmerkende eigenschappen van de relatie.

Deze worden uitgedrukt in een soort indexcijfers (A t/m D) voor de plaats van bestemming („classement de localité de destination”). Het principe hiervan komt overeen met de „indexage” van de S.N.C.F., hoewel daar ook met de plaats van afzending rekening wordt gehouden. De „indexage” bij het wegvervoer hangt waarschijnlijk van de grootte van de kans op retourlading af. Het traject Bordeaux-Nevers wordt met een A geklasseerd aangezien Nevers in deze klasse valt.

2. De tariefafstand („distance tarifaire”).

Voor de bepaling van de tariefafstand zijn de plaatsen in Frankrijk (naar hun belangrijkheid) verdeeld in „grands centres” (aantal ongeveer 300), „localités-centres”, „localités assimilées” en „autres localités”. In officiële tabellen worden de afstanden tussen de „grands centres” en hun afstand tot de andere plaatsen aangegeven.

De tariefafstand tussen twee plaatsen wordt altijd over de, op de betrokken route, dichtstbijzijnde „grands centres” berekend. Dit betekent, dat de tariefafstand aanmerkelijk zal kunnen verschillen van de werkelijke afstand. De tariefafstand Bordeaux-Nevers bedraagt 458 km.

3. De toe te passen tariefschaal („barème applicable”).

De goederensoort, het indexcijfer onder punt 1 genoemd, de tariefafstand en de tonnageklasse bepalen welke tariefafstand („barème”) wordt toegepast. Het wegvervoertarief kent, evenals het S.N.C.F.-tarief, een grote hoeveelheid tariefschalen (hierop wordt later teruggekomen). Voor 10 ton mais over 458 km op een A route moet de tariefschaal no. 145 worden toegepast.

4. Het toe te passen tarief („tarif d'application”).

Met behulp van de tariefafstand kan men op de tariefschaal het toe te passen tarief vinden. In dit geval 47,50 N.F. per ton. Per tonnageklasse zijn echter afwijkingen van het toe te passen tarief, naar boven en naar beneden, toegestaan. Voor de 10 ton klasse bedragen deze resp. 10,517 pCt. en 9,516 pCt. In het hier aangehaalde voorbeeld zal de vrachtprijs tussen 52,50 N.F. en 42,98 N.F. per ton moeten liggen.

5. De marktpositie van de vervoerder t.o.v. de klant.

Hierdoor wordt de uiteindelijke vrachtprijs bepaald die ergens tussen de maximum- en minimumgrens van het toe te passen tarief, in dit voorbeeld dus 52,50 N.F. en 42,98 N.F. per ton, zal moeten liggen.

Vergelijking van de nieuwe wegtarieven met de S.N.C.F.-spoorarieven.

Bij vergelijking van de nieuwe wegtarieven met die, welke voor vervoer per spoor gelden, blijkt op vele punten een opmerkelijke overeenstemming te bestaan. Het is natuurlijk niet zo, dat de wegvervoertarieven die in de praktijk tot stand zullen komen, precies gelijk zijn aan die, welke de S.N.C.F. in rekening brengt. Om zo iets aan te tonen, zou men voor een vergelijking trouwens niet van de basistarieven mogen uitgaan, omdat de werkelijke vrachtprijzen, t.g.v. de aan de vervoerders gegeven vrijheid, daarvan aanzienlijk kunnen verschillen. Wel schrijft het besproken decreet voor, dat in de opbouw van de basistarieven de verschillen in de kostenstructuren van de twee vervoerstechnieken moeten worden weerspiegeld. Als wij de afstand, waarover goederen vervoerd worden, variabel stel-

len, nemen de kosten per ton in het spoorvervoer bij grotere afstanden minder sterk toe dan in het vervoer over de weg. De kosten van spoorvervoer zijn bij toenemende afstand degressiever dan de kosten van wegvervoer. Dit komt bij vergelijking van de twee tariefsystemen o.i. echter zeer onvoldoende tot uitdrukking. Bezien wij daartoe deze systemen iets nader.

Zowel bij de voorgestelde wegtarieven als bij de spoorarieven wordt rekening gehouden met de beladingsgraad (tonnageklassen), de drukte op en de bijzondere eigenschappen van het traject, waarover het vervoer plaatsvindt („indexage”). In geen van beide systemen worden, gegeven de kilometrage, de tarieven voor de verschillende goederen rechtstreeks opgegeven: de tarifiering loopt nl. via zgn. „barèmes”. Een barème is een tariefschaal, die in de vorm van een lijn voor allerlei afstanden een bijbehorende prijs per ton geeft. Elke barème heeft een nummer, waaraan kan worden gezien in welke degressieklasse („famille”) het thuishoort. Binnen een familie, hebben de barèmes dezelfde procentuele degressie, d.w.z. dat barèmes behorend tot één familie uit elkaar zijn af te leiden. Anders gesteld: binnen één familie is elke barème over de gehele lengte (d.w.z. voor alle kilometrages) gelijk aan de naastlagere, vermeerderd met ca. 2,5 pCt.

Het gehele gebied is aldus overdekt met enkele stelsels van elkaar kruisende lijnen. Op de kruispunten kan steeds van een barème uit de ene familie worden overgestapt op een barème van een andere familie (dus met een andere degressie). Uiteindelijk kan met een barèmes-bouwdoos elk tarief worden gemaakt. Het merkwaardige feit doet zich nu voor, dat deze bouwdoos voor de wegtarieven vrijwel identiek is met die voor de spoorarieven. Enkele voorbeelden:

		wegbarema		spoorbarema
famille 1 - 99.....	60	=	45	
famille 101 - 199.....	160	=	145	
famille 201 - 299.....	260	=	235	

Is een goed nu voor een bepaald kilometerinterval zowel bij de weg als bij het spoor getarifeerd in dezelfde familie, dan betekent dit, dat het wegtarief voor alle kilometrages in een vrijwel constante procentuele verhouding staat tot het spoortarief. Een voorbeeld hiervan is het goed suiker, dat bij beide vervoerstechnieken in de familie 1 - 99 is getarifeerd.

Als er onderweg, d.w.z. op de kilometerschaal, wordt overgestapt op een andere familie, wordt de vergelijking moeilijker, tenzij dit bij beide vervoerstechnieken geschiedt bij dezelfde kilometerafstanden. Een voorbeeld hiervan is cement in zendingen van 10 en 20 ton, dat tot 500 km in familie 1 - 99 en daarboven in familie 201 - 299 wordt getarifeerd.

Deze voorbeelden zouden met vele andere kunnen worden aangevuld. In het algemeen kan geconcludeerd worden, dat de overeenkomsten tussen de weg- en spoortarieven groter zijn dan alleen op grond van de kostenstructuren kan worden verklaard. Bij het vaststellen van de nieuwe wegtarieven is dan ook beslist met meer dan „een half oog” gekeken naar de S.N.C.F.-tarieven.

Nog een stap verder gaat L. Brunat waar hij schrijft dat een doelbewuste alignering van de spoor- en wegtarieven heeft plaatsgevonden ^{?)}, terwijl in een artikel in „l'Economie” zelfs wordt gesteld dat de nieuwe wegtarieven

in het geheel niet op de kostprijs van het wegvervoer maar alleen op de tarieven van de S.N.C.F. zijn gebaseerd ⁸⁾.

Slotopmerkingen.

Hoewel de nieuwe uitvoeringsmaatregelen in het kader van de Franse zienswijze op vervoerpolitiek gebied een vooruitgang betekenen — die speciaal de S.N.C.F. genoeg zal doen — blijven verschillende vragen onbeantwoord:

a. Zullen de officiële wegvervoertarieven in de toekomst veel worden toegepast? Dit is zeer de vraag, aangezien er een betrekkelijk groot aantal uitzonderingen mogelijk is, terwijl tevens verwacht wordt, dat het wegvervoer een ruim gebruik zal gaan maken van het contractensysteem.

b. Is een doeltreffende controle op de in de praktijk toegepaste vrachtprijzen mogelijk? Deze controle zal plaatsvinden door de „groupements professionnels routiers” en door de „Ingénieur en chef des ponts et chaussées sous l'autorité du préfet” (hoogte van de boetes: 400 tot 2.000 N.F.). Gezien het grote aantal kleine wegvervoerondernemers zal een dergelijke controle waarschijnlijk moeilijk met vrucht kunnen worden uitgeoefend.

c. Met welke maatregelen zullen de nieuwe wegvervoertarieven gepaard gaan? Minister Buron heeft aangekondigd dat de nieuwe tarieven in juli 1961 vergezeld zullen gaan van verschillende andere maatregelen. In het bijzonder wil hij de *commerciële organisatie* van het wegvervoer veranderen. De huidige organisatie vindt hij een obstakel voor een goede vervoerscoördinatie in Frankrijk. In het huidige systeem hebben de tussenpersonen een zeer grote invloed. Nadere gegevens over de plannen van Minister Buron ontbreken op het ogenblik nog. Het is echter mogelijk dat hij ook in dezen met de aanbevelingen van de commissie Rueff-Armand rekening zal houden.

Deze commissie stelt o.a. de instelling voor van vrachtbeurzen en vrachtbureaus met het doel de commerciële functie van het vervoer te organiseren en als middel te gebruiken om de markt te ordenen en de verplichte wegtarieven te doen respecteren (blz. 56 van het Rapport). En voorts: „De commerciële organisatie op de aangegeven basis — vrachtbureaus en vrachtbeurzen — lijkt het normale verlengstuk en de logische consequentie van het instellen van verplichte wegtarieven en van het ordenen van het beroep van bevrachter” (blz. 97, Annexe au Rapport).

Resumerend kunnen wij stellen dat de bepalingen van het decreet van 1949, na een lange voorgeschiedenis, nu ook voor het goederenvervoer over de weg zullen worden ingevoerd. Daarmee wordt aan één van de aanbevelingen van het comité Rueff-Armand voldaan. Hoewel de hieruit resulterende tarieven gebaseerd moeten zijn op de kostprijzen van het wegvervoer, is er een veel grotere overeenkomst met de tarieven van de S.N.C.F. dan op grond van de verschillen in kostenstructuur verwacht zou mogen worden. Overigens is het de vraag, of gezien de moeilijk

toe te passen controle en het eveneens in te voeren contractensysteem de werkelijk toegepaste vrachtprijzen na 1 juli gelijk zullen zijn aan de officiële wegtarieven.

Na het afsluiten van het bovenstaand artikel zijn in het Franse „Journal Officiel” van 21 juni 1961 de voorwaarden gepubliceerd, waaronder door de wegvervoerders zgn. „accords particuliers” kunnen worden afgesloten. In grote lijnen komt deze ministeriële beschikking overeen met het in het artikel onder 5b gestelde.

Utrecht.

Drs. R. F. REELING BROUWER.
Drs. J. W. H. GEERLINGS.

BOEKBESPREKING

Dr. A. Heertje: *Inleiding tot de kwantitatieve bedrijfs-economie*. H. E. Stenfert Kroese N.V., Leiden 1961, 99 blz., f. 9,50.

Als eerste deel in de serie „Kwantitatieve Bedrijfs-economie” verscheen van Dr. A. Heertje een boekwerkje als „Inleiding”. De schrijver stelt zich in deze Inleiding ten doel de recente, veelal wiskundige en statistische, technieken op het gebied der bedrijfseconomie op voor de geïnteresseerde leek begrijpelijke wijze uiteen te zetten. Volgens een bekende opvatting betekent „begrijpelijk” hier dat de wiskunde in beginsel wordt gemeden. De schrijver is tevreden als de (bedrijfseconomische) vraagstukken in een wiskundige vorm zijn gesteld.

Vier soorten vraagstukken worden behandeld. Er wordt begonnen met een uitgebreid hoofdstuk dat wiskundig is terug te brengen tot het minimaliseren van een bepaalde kostenfunctie, waarbij slechts één onafhankelijke variabele optreedt. Om de differentiaalrekening te vermijden wordt de oplossing grafisch gegeven. Het aardigste paragraafje bevat een korte uitwijding over de kosten van een „verkeerde” beslissing; er wordt met nadruk op gewezen dat een wiskundig „verkeerde” beslissing bedrijfseconomisch gezond kan zijn als inoponderabilia een rol spelen.

Als tweede probleem worden die vraagstukken behandeld welke zich als lineaire programmeringsvraagstukken laten formuleren. Het lijkt zowel voor goed begrip als voor een correcte probleemstelling minder juist de zgn. niet-negativiteitsvoorwaarden slechts terloops te vermelden. Het is onwaarschijnlijk dat de lezer die uit dit hoofdstukje de filosofie van lineair programmeren moet leren begrijpen en waarden een goede indruk zal krijgen van de grote mate van algemeenheid en flexibiliteit van deze techniek. Zowel algebraïsch als grafisch wordt slechts een alle-eenvoudigst voorbeeld behandeld. Meer algemene voorbeelden worden onder het wat zwaarwichtige hoofd „complicaties” wat onoverzichtelijk aangestipt.

De begrippen stochastische grootheid en stochastische relatie worden in het volgende hoofdstuk behandeld. Als verdelingsdichtheid van een stochastische grootheid wordt slechts de normale verdeling gegeven („statistisch onderzoek heeft geleerd dat vele meetbare verschijnselen normaal verdeeld zijn”). Het bestaan van andere verdelingen wordt zelfs onder de complicaties niet vermeld. Een wat gekunsteld vraagstuk wordt vervolgens geformuleerd waarop het antwoord wordt vermeld doch niet afgeleid. Duidelijk wordt gesteld dat in een stochastische problematiek wel een beslissing kan worden genomen die optimaal is *in the long run on the average*, doch dat heel goed achteraf kan blijken dat in een bepaald concreet geval een andere dan deze „optimale” oplossing betere resul-

⁷⁾ „Bulletin Hebdomadaire des Transports”, no. 973, 23 januari 1961, blz. 8: „Comme on peut le constater, la tarification routière suit de très près la tarification ferroviaire. Mais cette alignement, voulu au départ, pourra-t-il être maintenu par la suite, alors que les causes de variation des tarifs ferroviaires n'ont rien à voir avec celles des tarifs routiers?”.

⁸⁾ „L'Economie”, no. 762, 2 februari 1961. In het artikel: „Que peut-on attendre de la tarification routière obligatoire?” wordt op blz. 20 gesteld: „Les tarifs ne sont pas calculés selon le prix de revient du transport routier, mais établis selon le niveau des tarifs SNCF. Ce sont des tarifs de stabilisation de la concurrence”.



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

taten had gegeven. Niettemin moet worden betwijfeld of het simpel vermelden van een antwoord het inzicht zal verdiepen. Een paragraafje over simulatie en Monte Carlo technieken vormt een aardig einde van dit hoofdstuk.

In het laatste hoofdstuk wordt een poging gedaan tot het formuleren van een stochastisch lineair programmeringsprobleem. Dit is natuurlijk een al bij voorbaat hopeloze zaak, en de schrijver verontschuldigt zich dan ook in een inleidend paragraafje van dit hoofdstuk. Eigenlijk hoort het hoofdstuk, afgezien van symmetrie-overwegingen, in de opzet van het boek niet thuis. Immers, nergens wordt een nieuw begrip, een nieuwe probleemstelling of een nieuwe methodiek ingevoerd. Het is mijn stellige overtuiging dat dit hoofdstuk verwarrend zal werken voor leken (voor wie dit boek bestemd is) en voor niemand verhelderend.

Zoals vermeld is het de opzet van de schrijver enkele wiskundige en statistische technieken voor leken op dit gebied begrijpelijk te maken. Hij gaat hierbij uit van de veronderstelling dat iemand ook zonder enige kennis van wiskundige technieken in staat moet worden geacht problemen in een wiskundige vorm te gieten. Deze veronderstelling is m.i. gewaagd. Zij verklaart voor een groot deel mijn bezwaren tegen de opzet van een dergelijk boekje. Het gevaar is niet denkbeeldig dat door de zeer eenvoudige redenering welke noodzakelijk wordt omdat de wiskundige technieken worden gemedend een verdere studie in de behandelde onderwerpen zal worden bemoeilijkt.

Het boekje ziet er keurig verzorgd uit en is prettig leesbaar, althans voor diegenen die het niet storend vinden dat herhaaldelijk beweringen zonder bewijs worden geponeerd. De literatuurlijst achterin het boek is ongelukkiger-

wijs volstrekt onvoldoende. Speciaal voor dit soort werkjes welke een uitnodiging en een aansporing behoren te zijn om verder op de zaken in te gaan is een goed gedocumenteerde literatuurlijst (bij voorkeur aan het eind van ieder hoofdstuk) van veel belang. Er is geen index, doch het boekje is zo overzichtelijk ingekleed dat dit geen bezwaar is.

Rotterdam.

J. C. G. BOOT.



DE NEDERLANDEN VAN 1845

Het grootste verzekeringsconcern hier te lande zoekt voor haar LEVENSVZERKERING MAATSCHAPPIJ een functionaris ter plaatsing op de afdeling

FISCALE ZAKEN

Taak van de functionaris:

- het behandelen van correspondentie op fiscaal/verzekerings-technisch gebied.
- het verstrekken van fiscale adviezen zowel intern als extern.
- het bestuderen van juridische en fiscale problemen op het gebied van levensverzekeringen.
- de samenwerking met de buitendienstorganisatie en de tussenpersonen.

Vooropleiding:

Aan het vervullen van de functie gaat een gedegen vooropleiding op de verschillende afdelingen van de levensverzekering maatschappij vooraf. Behalve aan verzekeringsproblemen wordt aandacht besteed aan vraagstukken van juridische, fiscale en economische aard.

Gezocht wordt:

**een jurist, econoom of een functionaris
met belastingtechnische ervaring**

Max. leeftijd 30 jaar.

Voorwaarden zijn:

praktische gerichtheid
uitdrukkingsvaardigheid
leidinggevende kwaliteiten.

Geboden wordt:

een interessante, vaak ook ambulante werkring
grote zelfstandigheid
goede honorering en uitgebreide pensioenregeling.

Heeft u belangstelling?

Schrijft u dan eigenhandig aan de Personeelchef onder letter JL, Groenhovenstraat 2, Den Haag, onder bijvoeging van een recente pasfoto. U ontvangt daarna een oproep voor een oriënterend onderhoud.

DE NEDERLANDEN VAN 1845

Alle verzekeringen

INTERNATIO

In de rubriek „Bedrijfseconomische Notities” van „E.-S.B.”, no. 2299 van 16 augustus jl., blz. 790, besprak ik in mijn artikel „Concentratie van ondernemingen (II)” de overname van de aandelen van de N.V. Houthandel v.h. G. Alberts Lzn. & Co. te Middelburg door de Internationale Crediet- en Handelsvereniging Rotterdam (Internatio). Daarbij werd door mij als mijn mening te kennen gegeven, dat het overnemende bedrijf in een sector terecht leek te komen, waarin het geen ervaring zou hebben.

Van de zijde van Internatio wordt thans de aandacht gevestigd op het feit, dat dit concern reeds vele jaren, zowel onmiddellijk te Rotterdam als via geaffilieerde vennootschappen activiteiten in de houthandel ontplooit zowel aan de import- en transitozijde als aan de exportkant. Het belang nemen in Alberts was dus een uitbreiding van reeds bestaande activiteiten en zal dus volkomen gemotiveerd zijn geweest.

Amsterdam.

H. H. M. FOPPE.

GELD EN KAPITAALMARKT

Geldmarkt.

In tijden van een gespannen en zeker van een overspannen conjunctuur hebben velen de neiging de banken hiervoor mede verantwoordelijk te stellen. Zonder de kredietverlening der banken immers zou de opgang al veel eerder wegens gebrek aan financieringsmiddelen worden gestuit. De kredietexpansie in 1960 bleef naar het oordeel van De Nederlandsche Bank nog binnen geoorloofde perken. Toen deze beweging zich echter in de eerste maanden bleef voortzetten, kwamen de monetaire autoriteiten in actie en werd een systeem van kredietcontrole effectief gemaakt. Sedert partijen echter tot overeenstemming zijn gekomen, hield de stijging in de kredietverlening — ik heb alleen de kredieten aan de particuliere sector op het oog — op en sloeg zelfs in een daling om. De toeneming van eind 1960 tot ultimo april 1961 heeft f. 401 mln. bedragen. De hierop volgende daling tot eind juni bracht de kredietomvang met f. 117 mln. terug. Per saldo was in de eerste helft van het jaar de kredietverlening met f. 284 mln. uitgebreid of met bijna 8 pCt. Het bankwezen is derhalve naar globale raming, nog binnen de norm gebleven, die De Nederlandsche Bank voor ogen staat, nl. 3 pCt. + 1 pCt. per maand.

De buitenlandse geldmarktuitzettingen der banken hadden al eerder een dalende richting ingeslagen. In januari en februari was er nog een toeneming, nl. met f. 196 mln., doch met het verder ongunstiger worden van het netto-renteververschil werden deze uitzettingen ingekrompen en wel tot het midden van 1961 met f. 437 mln. Het is voor de banken een gunstige omstandigheid, dat de kredietverlening aan het buitenland, hetzij in rekening-courant of op vaste termijn, meer mogelijkheden is gaan bieden. Maand na maand zijn de desbetreffende cijfers gestegen, waardoor de totale toeneming in de eerste helft van het lopende jaar f. 567 mln. heeft bedragen. De bruto totale buitenlandse uitzettingen der banken, dus die met deviezenkarakter en de overige, zijn dan ook gegroeid en wel met f. 334 mln. Al kan men dan wel zeggen, dat de banken als bezitster van een deel van de deviezenvoorraad

geen betekenis meer hebben — men moet dan de netto-positie in ogenschouw nemen, dus van de vorderingen met deviezenkarakter de directe en op korte termijn opvraagbare tegoeden van buitenlandse banken en andere aftrekken — het netto buitenlandse belang der banken is nog nauwelijks teruggelopen.

Kapitaalmarkt.

Het lijkt geen twijfel, dat verschillende spaarbronnen nog rijkelijk vloeien. Al geeft het bedrag van de nieuwe levensverzekeringscontracten niet het bij deze lichamen voor belegging beschikbaar komend vermogen weer, dit neemt niet weg, dat wanneer dit vergeleken met de eerste helft van vorig jaar in het eerste halfjaar 1961 met 20 pCt. blijkt te zijn gestegen, de beleggingsafdelingen der maatschappijen druk werk hebben met het onderbrengen van de middelen. Bij pensioenfondsen en spaarinstellingen is het niet anders. Hiertegenover is de vraag op de publieke markt, blijkens de vorige week verstrekte cijfers, licht gedaald. Het opmerkelijke is, dat een in vroeger jaren zeer belangrijke vrager, de gemeenten, nu al geruime tijd vrijwel afzijdig blijven. Of zij, dan wel de Bank voor Nederlandse Gemeenten vooral de onderhandse markt benutten, is voor buitenstaanders moeilijk te achterhalen. Het staat echter vast, dat de gemeenten en voor consolidatie en voor nieuwbouw omvangrijke bedragen nodig hebben.

Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	29 dec. 1960	H. & L. koersen 1961	18 aug. 1961	25 aug. 1961
Algemeen	395	484 — 383	399	388
Intern. concerns	564	677 — 528	549	531
Industrie	329	437 — 331	363	355
Scheepvaart	176	223 — 174	186	185
Banken	220	251 — 218	232	226
Handel enz.	149	185 — 150	160	158

Bron: A.N.P.-C.B.S., Prijscourant.

Aandelenkoersen.

Kon. Petroleum	f. 123,10	f. 115,10	f. 112,40
Philips G.B.	1.183 $\frac{3}{4}$	1.005 $\frac{1}{2}$	974
Unilever	785	755	722
Hoogovens, n.r.c.	789	906 $\frac{1}{2}$	887
A.K.U.	486 $\frac{1}{2}$	388 $\frac{3}{4}$	369
Kon. Ned. Zoutind., Ketjen ..	1.035	1.115	1.065
Zwanenberg-Organon	870	1.010	988
Rotterd. Droogdok	467	535	530
Robeco	f. 237	f. 244	f. 241
Amsterd. Bank	392	369	359

New York.

Dow Jones Industrials	616	724	717
-----------------------------	-----	-----	-----

Rentestand.

Langl. staatsobl. a)	4,20	4,10	4,07
Aand.: internationalen a)	2,80	.	3,11
lokale a)	3,38	.	3,57
Disconto driemaands schatkist- papier	1,50	$\frac{7}{8}$	$\frac{7}{8}$

a) Bron: Veertiendaags beursoverzicht Amsterdamsche Bank.

C. D. JONGMAN.

HOOGOVENS IJMUIDEN

De Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N.V. te IJmuiden vraagt voor spoedige indiensttreding bij de nieuw te formeren afdeling **CENTRALE PRODUCTIE-PLANNING**

a. een econoom of ingenieur

die zal worden belast met het opzetten van een nieuw systeem van voorraadplanning en -beheer met betrekking tot de voorraden half- en eindprodukten, die in de verschillende stadia van de produktie van ijzer, staal en walserijprodukten worden aangehouden. Voor deze functie wordt gedacht aan een academisch gevormde econoom - bij voorkeur econometrist - met technische belangstelling of aan een ingenieur met ervaring op bedrijfseconomisch gebied. Enige industriële ervaring is gewenst, doch niet vereist.

b. een econoom of ingenieur

in staat tot het analyseren van economische vraagstukken dat voor optimale produktieplanning noodzakelijk is. Voor deze functie wordt gedacht aan een academisch gevormde econoom met industriële ervaring of aan een ingenieur met technisch-economische ervaring.

c. enkele jonge ingenieurs

Eigenhandig geschreven sollicitaties met beschrijving van opleiding en levensloop worden, vergezeld van een recente pasfoto en onder vermelding van ons nummer ESB 753, ingewacht bij de afdeling Personeelszaken Beambten.

om te worden opgenomen in een van de project-teams die tot taak zullen krijgen het uitwerken van planningsystemen voor de hoogovens, staalfabrieken en walserijen. Deze functies bieden een uitstekende opleiding op het desbetreffende gebied en een goede ondergrond voor een verdere ontwikkeling binnen het kader van een snel expanderend en interessant bedrijf.

CENTRAAL BEHEER

VERZEKERINGEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

WET-RISICO

vereniging voor verzekering op onderlinge grondslag ten behoeve van haar leden tegen risico's van:

- a. w.a.-schade in de bedrijfsuitoefening aan derden toegebracht
- b. schade aan eigen motorrijtuigen en door deze aan derden toegebracht, w.a. dekking voor alle motorrijtuigen f. 500.000.- per gebeurtenis
- c. schade aan inzittenden van de eigen automobielen tengevolge van een ongeval

Aantrekkelijke tarieven en verzekeringsvoorwaarden. De besparing op de premie komt geheel ten bate van de leden. Naheffingen hebben nimmer plaats gehad. Goede service gewaarborgd. Duizenden grotere en kleinere ondernemingen, publiekrechtelijke lichamen en instellingen sloten zich reeds aan. Vraagt u eens inlichtingen. Zij worden u gaarne verstrekt.

Naast **WET-RISICO** kunnen voor u van belang zijn:

BRAND-RISICO

Brand- en bedrijfsschadeverzekering voor industriële en andere objecten.

MOLEST-RISICO

Molest- en stormverzekering.

VERVOER-RISICO

Transportverzekering van goederenzendingen in binnen- en buitenland.

PENSIOEN-RISICO

Ouderdoms-, weduwen-, wezen- en invaliditeitsverzekering van werknemers.

DIENSTVERLENING AAN HET BEDRIJFSLEVEN

VERENIGING VOOR CENTRALE ELEKTRONISCHE ADMINISTRATIE-C.E.A.

verricht administratieve werkzaamheden voor haar leden met behulp van elektronische apparatuur als loon-, voorraad- en debiteurenadministratie, facturering enz.

CENTRAAL
C.B.
BEHEER

BOS EN LOMMERPLANTSOEN 1 AMSTERDAM-W. TEL. 134971 - POSTBUS 8400



OHRA ziektekostenverzekering

**Waardevaste
Standaard- (gezins-)
Polis** (fl. 320,- jaarpremie)

zijpendaalseweg 81 tel: 08300-24131

HANDEL-MAATSCHAPPIJ

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

◆◆◆◆◆

**Alle Bank- en Effectenzaken
Beleggingsadviezen**

Herengracht 448-454 • Amsterdam • Telef.: 221155

**S.K.S. VOOR POSTBUS 114
VERTALINGEN AMSTERDAM**

(Zie „E.-S.B.” No. 2295 dd. 19 juli 1961, pag. 716)

Leeft met Uw tijd mee!

Leest de „E.-S.B.”

Het Bestuur van de Stichting voor het Bevolkings-
onderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders roept
sollicitanten op voor de betrekking van

WETENSCHAPPELIJKE KRACHT

die, in een part-time-job, belast zal worden met
het organiseren, coördineren en controleren van
het wetenschappelijk onderzoek, dat door de
secties van de Stichting wordt verricht.

Bij voorkeur met sociografische of sociologische
opleiding of belangstelling.

Salaris f 6.000 tot f 8.000.

Indiensttreding zo mogelijk per 1 november a.s.

Brieven met uitvoerige inlichtingen wóór 23 september
a.s. te richten aan het secretariaat der Stichting: Valerius-
straat 157 te Amsterdam-Z.

Opleiding tot Belastingconsulent

De Nederlandse Federatie van Belastingconsulenten
organiseert mondelinge cursussen in AMSTERDAM,
ROTTERDAM, DEN HAAG, UTRECHT, DEVENTER,
ARNHEM en GRONINGEN o.l.v. Inspecteurs van
's Rijks belastingen.

Middelbare Schoolopleiding of gelijkwaardige ontwik-
keling vereist.

EXAMENS ONDER RIJKSTOEZICHT

Prospectus en aanmelding:
BACHMANSTRAAT 39, DEN HAAG, TELEFOON 116914

Sluit uw verzekering bij de



Algemeene Friesche Levensverzekering-Maatschappij

VEREENIGING VAN LEVENSVERZEKERING EN LIJFRENTE

„De Groot-Noordhollandsche van 1845”

Algemeene Friesche Brandverzekering-Maatschappij N.V.



LEEWARDEN, BURMANIAHUIS

AMSTERDAM, VAN BRIENENHUIS

ROTTERDAM - DEN HAAG - UTRECHT - GRONINGEN - HENGELO - HAARLEM