

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER  
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

24<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 1 FEBRUARI 1939

No. 1205

COMMISSIE VAN REDACTIE:

P. Licftinck; N. J. Polak; J. Tinbergen; F. de Vries en  
H. M. H. A. van der Valk (Redacteur-Secretaris).

M. F. J. Cool — Adjunct-secretaris.

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam-West.  
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.  
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8468.

Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-rekening No. 145192.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 16,—. Abonnementsprijs Economisch-Statistisch Maandbericht f 5,— per jaar. Beide organen samen f 20,— per jaar. Buitenland en Koloniën resp. f 18,—, f 6,— en f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad en het Maandbericht gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD:

	Biz.
Sluit de gelederen! door Dr. H. M. H. A. van der Valk	84
Rotterdam één door Prof. Dr. N. J. Polak.....	85
Frankrijk en het Sterlingblok door C. A. Klaasse....	86
Een nieuwe fase in de Britsche scheepvaartpolitiek door Mr. H. E. Scheffer .....	87
Het verweer van het groot-winkelbedrijf door Dr. E. J. Tobi .....	91
Nadere beschouwingen over aanbestedingscijfers door G. M. Nederhorst .....	94
Tegenstanders van vervoerscoördinatie aan het woord door A. Parent.....	97
AANTEKENINGEN:	
Van dienen en verdienen.....	98
INGEZONDEN STUKKEN:	
Gewenschte veranderingen in het verzekeringswezen door Dr. J. van Hoorn met Naschrift van Jhr. F. W. L. de Beaufort.....	99
ONTVANGEN BOEKEN .....	100
Statistieken:	
Verkorte opgave der Groothandelsprijzen .....	100
Geldkoersen-Wisselkoersen-Banksta:en .....	101, 102

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

Deze week was het de Gulden, die internationaal het meest in het centrum der belangstelling stond. Kapitaalverplaatsing in verband met politieke vrees was daarvan vrijwel de eenige oorzaak. Dat het niet alleen „hot-money” was, dat naar elders de wijk zocht, blijkt hieruit, dat ook de daling op de internationale effectenbeurzen min of meer door Amsterdam werd geleid. Nadat de Dollarnoteering in het begin van de week was geopend op 1.84¼, trad reeds spoedig een stijging in, die afgezien van enkele reacties zich tot in het begin van de nieuwe week heeft voortgezet tot op 1.86%. Het feit, dat het Egalisatiefonds slechts bereid bleek Dollars tegen voortdurend stijgenden koers af te geven, heeft tot op zekere hoogte natuurlijk stimuleerend gewerkt op den verkoopsdrang. In een nerveuze markt heeft het langzaam retireeren van de monetaire autoriteiten automatisch het effect om de nervositeit te vergrooten. Wat de overwegingen zijn, die deze tactiek ingeven — een tactiek overigens, die ook vroeger eenige malen is gevolgd — is moeilijk te zeggen, een feit is, dat de stemming er niet gunstiger op werd. Zulks te meer, omdat elders, waar de politieke onrust natuurlijk ook niet geheel aan de wisselmarkt voorbijging, de autoriteiten stevig de hand aan het koersspel hielden, zoodat de houding van den Gulden extra opviel.

In de houding der andere valuta's kwam betrekkelijk weinig wijziging, zoodat de Gulden ten aanzien van alle flauw was. Het Engelsche Egalisatiefonds moest meermalen ingrijpen, maar de koers werd vrijwel onveranderd gehouden. Ook de Franc fluctueerde maar weinig.

De geldmarkt vertoonde nog in het geheel geen indicatie van de onrust, die op de wisselmarkt hoogtij vierde. De beleggingsmarkt daarentegen legde een uitgesproken flauwe houding aan den dag, en men kan nog geenszins zeggen, dat na de geregistreerde koersdaling de markt schoon is.

## SLUIT DE GELEDEREN!

Velen zullen zich met ons verheugd hebben over het Koninklijk Woord van de vorige week, omdat het beroep op het streven naar eenheid in de rede van H.M. de Koningin zoo treffend naar voren is gekomen. Zoowel op economisch, sociaal, politiek en religieus gebied is deze gedachte zoek en bij degenen, die van de noodzakelijkheid daarvan doordrongen zijn, maakt zich een gevoel van machteloosheid meester om in dezen toestand voldoende verbetering te brengen.

Machteloosheid! Wij zeggen niets te veel, indien wij daarmede de toestand op *economisch* gebied karakteriseeren. Het is nog slechts enkele maanden geleden, dat twee groepen van Nederlanders denkbeelden op economisch en financieel gebied hebben geuit, die diametraal tegenover elkaar staan. En de belangstellende toeschouwer kon — met welke richting hij het ook eens was — slechts tot de conclusie komen, dat ons land zich op economisch gebied in een impasse bevindt en dat de weg om hieruit te geraken, niet werd gewezen.

Hetzelfde geldt voor verschillende Nieuwjaarsredenen op economisch gebied, die in de laatste weken zijn gehouden. Degenen, die deze redevoeringen met aandacht hebben gevolgd, mogen wellicht met verschillende detailopmerkingen instemmen, in geen enkele redevoering is een constructieve lijn aangegeven, die op het *geheel* betrekking heeft. Afbrekende critiek overheerscht! En dat in een tijd, waarin een gemeenschappelijke inzet van alle krachten meer dan ooit noodzakelijk is!

Is dat dan geen reden tot moedeloosheid? Immers, er zijn talrijke vraagstukken, welke om een oplossing vragen, doch die slechts tot een goed einde kunnen worden gebracht bij een inzet van *alle* krachten. Men denke slechts aan de talrijke problemen, welke in verband staan met de Defensie en de Werkloosheid.

Inderdaad, het kan niet ontkend worden, dat er reeds veel is gedaan. Maar er moet nog veel meer gebeuren. Wij moeten ons bewust worden van onze eigen tekortkomingen, zoowel individueel als collectief. Er hapert iets aan den geest en de gezindheid om de moeilijkheden te overwinnen.

Vele maatregelen, die genomen werden, hadden reeds veel eerder genomen moeten worden. Het tempo is te langzaam; de maatregelen gebeuren vaak of half en half gedwongen en daardoor niet van harte, of na een zeker compromis, of met een kleine meerderheid. En daardoor ontbreekt het élan, dat in dezen tijd zoo noodig is.

Enkele voorbeelden ter toelichting.

Het Plan van den Arbeid is na zijn verschijning heftig becritiseerd, heeft nooit het Nederlandsche volk gepakt. Toch heeft het onbewust zijn invloed gehad en op het oogenblik geschiedt, zij het weliswaar op kleiner schaal, hetzelfde als de makers van dit Plan hebben voorgesteld.

Op het gebied van de Defensie is jaren geleden reeds door verschillende kringen gepleit voor een versterking van onze weermacht. Eerst in den laatsten tijd is de meerderheid van ons volk zich de groote tekortkomingen op dit gebied goed bewust geworden.

Een derde voorbeeld. De voorstellen tot muntcorrectie zijn, vooral in de jaren 1933 tot 1936, fel bestreden zonder dat ooit door voorstanders van den gouden standaard is aangetoond, dat langs den weg van de onharmonische aanpassing een uitweg kon worden bereikt. En terwijl er reeds in de tweede helft van 1935 — naar men beweerde — in het Parlement een meerderheid was voor monetaire aanpassing, was een van buiten komende aanleiding noodzakelijk om de thans algemeen als juist erkende muntcorrectie tot stand te brengen.

Wij noemen met opzet deze voorbeelden omdat zich thans eenigszins eenzelfde situatie voordoet. Als wij het goed zien, is op het oogenblik in tegenstelling met enkele jaren geleden de meerderheid van ons volk overtuigd van de *mogelijkheid* van een veel grootere opheffing van de werkloosheid dan tot dusverre heeft plaatsgevonden. Thans ontbreekt het niet aan plannen, waarvan de uitvoering vrij algemeen als dringend noodzakelijk wordt beschouwd. Zoo is op het gebied van de Defensie nog heel wat werk te verrichten, waaraan onmiddellijk kan worden begonnen.

Laat men daarom de goede elementen uit de verschillende plannen coördineeren tot één geheel en niet een plan, dat als *geheel* wellicht onaanvaardbaar is, becritiseeren en verwerpen.

In den huidige noodtoestand is dit een volkomen verkeerde mentaliteit, omdat men op deze wijze — individueel en collectief — tot werkloosheid gedoemd blijft en omdat — wat nog erger is — op elk frisch en nieuw initiatief onmiddellijk de domper wordt gezet.

Typeerend is deze houding tegenover het plan Westhoff. Van vele kanten wordt dit plan verworpen, omdat het tot ongewenschte verschuivingen op economisch gebied en tot vergrooting van den omvang van den landbouwsteun zal leiden. Bij dergelijke bestrijdingen wordt geheel uit het oog verloren, dat dit plan ook elementen bevat van kostprijsverlaging<sup>1)</sup>, over welke noodzakelijkheid wel geen verschil van meening zal bestaan. Waarom deze elementen dan niet naar voren gebracht? Moeten wij dan eindeloos doorgaan met negatieve critiek, terwijl intusschen de demoraliserende elementen van de werkloosheid zich mobiliseeren?

Het moet o.i. mogelijk zijn om uit de verschillende plannen een plan te ontwerpen, dat met onze geheele economische structuur rekening houdt, dat dus niet uitsluitend agrarisch, maar ook industrieel georiënteerd is en ook met de belangen van den uitvoer, van de scheepvaart enz. voldoende rekening houdt.

Tezamen met de eischen voor de Defensie zullen deze plannen wel zoo omvattend zijn, dat noodzakelijkerwijze een keus gedaan moet worden, opdat het meest dringende en nutbrengende werk voor alles den voorrang hebbe. Dat kan tot moeilijkheden aanleiding geven, maar deze zijn niet onoverkomelijk.

Van essentieel belang zijn echter de financieele consequenties. De dekking van de kapitaalbehoefte brengt in ons land geen moeilijkheid voor een *nationaal* plan. Wellicht zal men in het begin het midden moeten houden tusschen leeningspolitiek en belastingpolitiek. Het spreekt vanzelf, dat er door alle groepen van de bevolking offers gebracht moeten worden, maar zij mogen niet het particuliere initiatief remmen. Dat moet voor alles gehandhaafd en uitgebreid worden.

Op dit gebied liggen ook talrijke moeilijkheden. De verdeeldheid ten opzichte van economische vraagstukken is bovendien reeds zoo groot, dat het moeilijk schijnt hier een eenheid in te brengen. Men denke slechts aan de tegenstellingen inzake de vraagstukken van ordening, handelspolitiek, monetaire politiek, enz., tegenstellingen, die inderdaad niet gemakkelijk te overbruggen zijn.

Indien men evenwel deze tegenstellingen beschouwt in het licht van een noodtoestand, die roept naar oplossing, meenen wij, dat ook hier een andere houding mogelijk is. De kern van deze tegenstellingen berust op uiteenlopende opvattingen inzake de bevoegdheden van de Regeering op economisch gebied; dit is o.a. bij de bespreking van de Tariefmachtigingswet weer duidelijk tot uiting gekomen. Over dit punt valt het volgende op te merken:

<sup>1)</sup> O.a. de ruilverkaveling.

1e. de veranderingen, die op economisch gebied plaats vinden, brengen de noodzakelijkheid van een meer centrale leiding van het economisch leven met zich mede. Er zijn personen, welke elken vorm van staatsinterventie principieel onjuist achten en daarmede alles verwerpen, dat daaruit voortvloeit of erop betrekking heeft. Natuurlijk zijn er fouten gemaakt en worden deze nog dagelijks gemaakt; maar zijn de organisatie en opbouw van het particulier bedrijfsleven feilloos (geweest)?

Noodig is evenwel, dat wij onze krachten richten op het uitdenken van een systeem, dat de mogelijkheid tot vrije ontplooiing van het particuliere initiatief vereenigt met een meer centrale leiding van het economisch leven.

Doch indien men het met dit punt niet eens is, zijn er twee andere factoren, die in de huidige omstandigheden om een meer centrale leiding vragen.

2e. De wereld lijdt niet alleen onder militaire oorlogen, maar eveneens onder een fellen strijd op economisch gebied. Ons land wordt daardoor mede in mindere of meerdere mate getroffen. Handhaving van onze positie vereischt daarom snelle beslissingen. Evenals een legerleiding in den oorlog volledige macht moet hebben om elke minuut ingrijpende beslissingen te nemen, moet ook de leiding van het economisch leven over zeer ruime bevoegdheden beschikken. Daarover kan o.i. weinig verschil van meening bestaan, indien men althans de economische verschijnselen in de wereld nauwkeurig heeft bestudeerd. Het zou ons te ver voeren om in het bestek van dit artikel op dit punt nader in te gaan. Men kan dezen gang van zaken betreuren, maar men moet beseffen, dat ons land niet in staat is hieraan iets te veranderen.

De conclusie van een dergelijk onderzoek is, dat ons land in een steeds moeilijker positie komt te verkeeren en dat niet verwacht kan worden, dat de verhoudingen, zooals deze vóór de groote depressie bestonden, zullen terugkeeren.

3e. De toestand in ons land eischt echter, naast een afweer van ongunstige economische factoren van externen aard, een plan voor de verbetering van de Defensie en voor de opheffing van de werkloosheid. Het is mogelijk, dat voor het bereiken van deze doeleinden bepaalde belangen aangetast moeten worden. Daarom zal de Regeering over grooter bevoegdheden moeten beschikken.

\* \* \*

Het is nu geen tijd om over punten, die in normale omstandigheden belangrijk, maar nu detailpunten zijn, te gaan redetwisten. Alle krachten moeten worden geconcentreerd op een werkelijk Nationaal Plan, waarvoor aller inzet noodig is.

H.M. de Koningin heeft ons in Haar Rede daarvoor den weg gewezen, toen Zij sprak:

„De verdeeldheid en voortschrijdende splitsing en versnippering, die ons in het dagelijksche leven tegemoet treden met de daarmee gepaard gaande vervreemding onderling, zijn slechte heelmesters voor de krankheden van onzen tijd. Waar juist nu het verlangen naar samenwerking en het sluiten van de gederen bij talloos velen opkomt en de noodzaak gevoeld wordt elkander de hand te reiken, moet allen streven er in de eerste plaats op gericht zijn, elkan- der te begrijpen en begrepen te worden.”

Ons antwoord op deze woorden moet zijn: Het kan, het moet en het zal. Dat zij het devies, waaronder on- verwijld de handen ineen geslagen worden.

v. d. V.

## ROTTERDAM ÉÉN.

Het grote dorp aan de Maas wordt Rotterdam wel- eens genoemd. Niet geheel ten onrechte. De stoere werkstad van 600.000 inwoners, die dagelijks nog een groot aantal werken uit andere gemeenten in haar bedrijvigheid opneemt, heeft nog menig kenmerk be- houden van de provinciestad, die zij eens was, en van de dorpen, die zij binnen haar grenzen heeft getrok- ken. De toevloed van plattelandsbevolking in de jaren van de verwonderlijk snelle opbloei heeft het klein- steeds karakter eer versterkt dan verzwakt.

Zo bleven hier toestanden bestaan, die met de grote- stads-allure moeilijk te rijmen zijn. Het grote-stads- verband ontbrak. Allerlei kringen van de grote be- volking stonden geheel op zichzelf. Kerkelijke groe- peringen, elk op zichzelf weer gescheiden naar de voormalige stads- en dorpsgebieden, waaruit de stad was samengegroeid, vormden het primaire stramien. Buurtverenigingen, vakverenigingen, fabrieksharmo- niën en sportverenigingen trokken kriskras door elkander weer andere scheidingslijnen en daar voegden enige politieke groeperingen en standsagglomeraties nog de hare aan toe.

Zulk een verbrokkeling in groepen, groepjes en coterietjes veroorzaakte natuurlijk veel misverstand naar binnen en zwakte naar buiten. Zelden leefde de gehele stad met een gebeurtenis, met een beweging, met een dringend geuite wens mee. Initiatieven in het belang van de gehele stad vonden buiten de kring, waar zij waren ontstaan, vaak veel te weinig onder- steuning, somtijds zelfs op wantrouwen gebaseerde openlijke of lijdelijke tegenwerking. De offervaardig- heid voor het algemeen belang, die in enkele Rotter- damse kringen wellicht groter is dan waar ook elders, ontmoette veelal onvoldoende waardering, zelfs wel- eens miskenning.

Door dat geringe contact tussen de talrijke groepen onderling is menige beweging verlamd. Poojde men voor enig doel alle krachten in de stad te coördineren, dan bleken die krachten te zijn leden van bepaalde groeperingen, die allen te Rotterdam woonden, en niet Rotterdammers van allerlei schakeringen. Een Rotterdams front ontbrak; op enkele na stelden de groepen slechts belang in de vraagstukken, die de leden van hun groep speciaal ter harte gingen. Zelfs het allesbeheersende wel en wee van de haven werd een tien à vijftien jaar geleden door enkele grote en invloedrijke groepen gezien als een uitsluitend belang van reders en cargadoors!

Gaandeweg is er ten deze veel verbeterd. Vooral de diep-betreunde Burgemeester Droogleever Fortuyn heeft op zijn eigen rustig-innemende wijze veel bij- gedragen tot het groeiend wederzijds begrip en de geleidelijk ontstane wil tot samenwerking. Van den tegenwoordigen Burgemeester mag op grond van zijn antecedenen worden verwacht, dat ook hij de groe- pen, welke nog vreemd en wantrouwig tegenover elkander staan, dichter tot elkaar en daardoor tot samenwerking zal weten te brengen. De geesten zijn ervoor ontvankelijk, getuige bijvoorbeeld de algemene waardering, die het werk van de Stichting Volks- kracht ten deel valt.

De bevolking heeft thans een duidelijk sprekend be- wijs gegeven van de ten goede veranderende geest. Op initiatief van de bekende Stichting Havenbelangen is door een aantal personen uit zeer verschillende kring- gen opgericht de Havenvereeniging Rotterdam, die zich ten doel stelt, door alzijdige voorlichting, belang- stelling en bereidwilligheid tussen verschillende groe- pen een band te leggen op een belangrijk terrein van activiteit, hetgeen Rotterdam in zijn geheel moet ten goede komen.

Het is een gelukkig voorteken, dat de oprichting, van deze vereniging juist plaats vond in de avond van de dag, waarop H.M. de Koningin tot ons volk sprak van „de sterke hefboom, die ons volk opheft boven zichzelf uit, boven de onderlinge verdeeldheid

en den druk van den tijd", nader gepreciseerd in deze gulden woorden: „De verdeeldheid en voortschrijdende splitsing en versnippering, die ons in het dagelijksche leven tegemoet treden met de daarmee gepaard gaande vervreemding onderling, zijn slechte heelmeeesters voor de krankheden van onzen tijd. Waar juist nu het verlangen naar samenwerking en het sluiten der gelederen bij talloos velen opkomt en de noodzaak gevoeld wordt elkander de hand te reiken, moet aller streven er in de eerste plaats op gericht zijn elkander te begrijpen en begrepen te worden.”

Geheel in deze lijn ligt de opzet van de nieuwe vereniging. Gesticht en bestuurd door patroons, employé's en arbeiders uit het havenbedrijf en daaraan verwante bedrijfstakken, aangevuld door autoriteiten, wetenschappelijke en technische adviseurs, e.a. zal deze vereniging omtrent alles wat Rotterdams haven raakt belangstelling trachten te wekken en kennis en begrip verbreiden in zeer wijde kring, ook verre buiten de groepen, die met de haven in rechtstreekse verbinding staan. Het besef, dat de haven voor alle Rotterdammers, voor geheel Rotterdam de levensbron is en dat zij, van welke zijde ook gezien, tot belangstelling en bewondering dwingt, blijkt reeds in de meest uiteenlopende groepen van Rotterdams bevolking te leven en te groeien.

Moge de Havenvereniging Rotterdam dat besef verder verlevendigen en daarbij het begrip „belang van de haven” zo ruim mogelijk opvatten. Een algemene Rotterdamse geest, een bereidheid tot samenwerking op allerlei gebied, om Rotterdam te maken tot een centrum, waar naast vervoerbedrijven ook industrieën en distributiebedrijven, culturele instellingen en ontspanningsgelegenheden, naar de eigen aard van alle groepen van een aan de stad verknochte bevolking, een gunstige voedingsbodem vinden, komt óók de haven in ruime mate ten goede. Juist op die gebieden moet er nog zoveel achterstalligs worden tot stand gebracht, zoveel misverstand uit de weg geruimd, zoveel verdeeldheid door beter begrijpen weggenomen.

Wij wensen de jonge vereniging bij haar oprichting van harte geluk en spreken de wens uit, dat zij moge benaderen het ideaal, weergegeven door het opschrift van dit artikel: Rotterdam één. Dat beduidt: Rotterdam een eenheid, gevormd door alle Rotterdammers, en Rotterdam nummer één in het hart van de Rotterdammers. P.

## FRANKRIJK EN HET STERLINGBLOK.

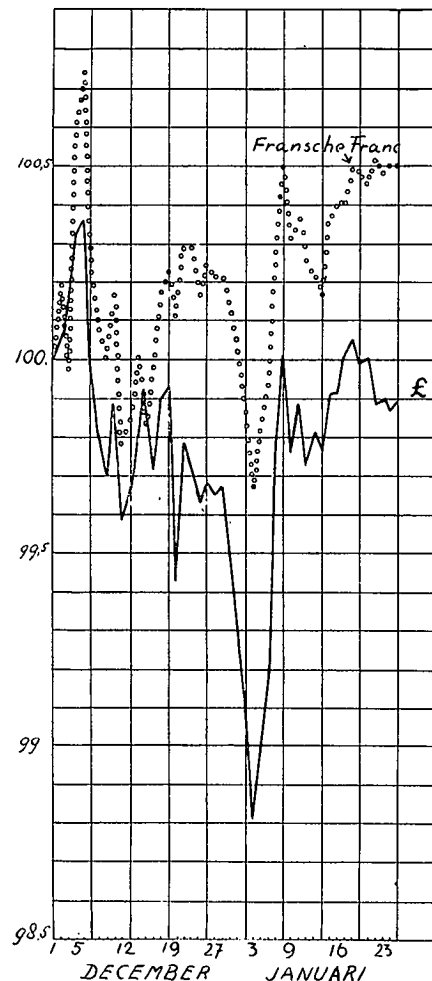
*Volgt de Franc het Pond?*

De mededeelingen van Fransche officieele zijde in de laatste maanden gedaan over de monetaire situatie hebben bij velen den indruk gewekt, dat dit land in feite is aangesloten bij het „Pondenblok”. Wanneer men immers over de basis van den Franc-koers spreekt, wordt onveranderlijk een relatie tot het Pond t.w. 179 Franc in het Pond genoemd. Het feit, dat sedert de herstelplannen van Minister Reynaud de koers van het Pond wat is teruggelopen en thans op ongeveer 177 staat, hoeft daarmee natuurlijk niet in strijd te zijn. Immers de vraag naar Francs, die door de interventie van het Egalisatiefonds moet worden bevredigd, motiveert een afwijking van de „pariteit”, zulks temeer, omdat tegelijk het Pond sterk aangeboden lag. Ook wanneer het de bedoeling van de Fransche monetaire autoriteiten was om den Franc te stabiliseeren op een vaste relatie tot het Pond, zou dus onder de heerschende omstandigheden een koersdeviatie als genoemd geenszins onlogisch zijn. En wanneer dan van Fransche officieele zijde steeds de nadruk wordt gelegd op den Pondenkoers 179, dan is het begrijpelijk, dat daaruit aansluiting aan het Pondenblok wordt geconcludeerd. Zulks te meer, omdat ook in de Septembercrisisdagen van het vorige jaar de Franc vrij nauwkeurig het Pond volgde, in

tegenstelling tot andere valuta's, welke tot dat tijdstip ook zich min of meer bij het Pond aansloten, zooals Zwitsersche Franc en Gulden, maar die zich toen op den Dollar oriënteerden.

Wanneer men echter het koersverloop van Pond en Dollar ten opzichte van den Franc sedert medio November, toen de nieuwe financieele politiek der Fransche regeering werd ingeluid en de goudvoorraad opnieuw werd gewaardeerd, vergelijkt, dan ziet men dat de Franc-koers veel meer op den Dollar dan op het Pond werd georiënteerd. Vooral sedert de eerste helft van December teekent zich dit verschijnsel duidelijker af. Sedertdien schommelt de Francnotering te New-York binnen zeer enge grenzen tusschen de 2.62 en 2.64½, terwijl het Pond inmiddels ruimere fluctuatie te zien geeft. Vooral in de eerste dagen van Januari toen het Pond korten tijd onder zoo zwaren druk stond is de geschetste afwijking met het verloop van den Franc-koers opvallend geweest.

Weliswaar toonde vaak de Francnotering te New-York een gelijkgerichte tendens met die van het Pond, omdat juist politieke factoren, die beide Europeesche landen gelijkelijk betroffen, veelal de markt beheerschten. Maar de daling was voor den Franc steeds minder uitgesproken en de marge tusschen hoogste en laagste punt is aanmerkelijk geringer. Omdat de periode van waarneming sedert de inauguratie van de herstelpolitiek zoo kort is en de schommelingen van Franc zoowel als Pond betrekkelijk gering, is het moeilijk een definitief oordeel te geven. Maar de curve van het koersverloop duidt toch op de wensch van de Fransche autoriteiten om de koersschommeling van den Dollar tot een minimum te beperken. In vergelijking tot den koers op 1 December jl. is de „Smoothline” van de Franccurve veel stabielier geweest dan die van het Pond.



*Zich binden voor Frankrijk ongewenscht.*

Bij de huidige situatie in Frankrijk lijkt het trouwens allerminst wenschelijk om zich, wat betreft de

monetaire toekomst, te binden aan Engeland. Vertrouwen wordt heel moeilijk gewonnen en als het met veel moeite gelukt is, moet men met zeer veel omzichtigheid te werk gaan om het niet weer eensklaps verstoord te zien. De Engelsche monetaire toestand wordt, ondanks de zeer krachtige maatregelen der Engelsche autoriteiten in de laatste weken genomen, niet optimistisch beoordeeld. Het zou dus uit psychologische overwegingen niet verstandig zijn, zich aan zulk een labiele basis te hechten. Diezelfde overwegingen ten aanzien van de psychologische reactie van kapitaalbezitters en speculanten hebben ongetwijfeld de politiek van het Egalisatiefonds beheerscht, toen deze de voortdurende vraag naar Francs wel beantwoordde met een afgifte van deze valuta tegen Ponden, maar tegen langzaam stijgende koers. Wanneer het Pond weer zou afbrokkelen en de Franc volgde deze beweging, dan zou het moeizaam herwonnen vertrouwen in één slag weer verloren zijn. Koppeling aan een valuta met een op het oogenblik zwakke fundeering zou in strijd zijn met de eerste voorwaarden van de herstellpolitiek, die voor alles nieuw vertrouwen, vooral ook op monetair gebied, tot praemisse heeft.

*Kan Frankrijk een zelfstandige monetaire politiek volgen?*

Vraag: kan Frankrijk, wanneer een noemenswaardige Pondendaling zou intreden, het zich permitteeren om in monetair opzicht een eigen koers te volgen? Op het oogenblik kan inderdaad juist dit land meer wellicht dan enig ander zich die weelde veroorloven. In de eerste plaats duidt de verhouding van de groothandelsindex met die van Engeland, op goudbasis omgerekend, erop, dat de Franc bij den huidige koers intrinsiek veel krachtiger is. Voor Frankrijk is deze index thans 43, tegen 52 voor Engeland en 49 voor de Vereenigde Staten op de basis: 1929 is 100. Bedenkt men, dat in genoemd basisjaar het Pond reeds overgewaardeerd was, dan is het duidelijk, dat de huidige Francoers een zeer ruime „veiligheidsmarge” inhoudt. Wanneer het Pond nu een deel van zijn „overwaardering” zou inhalen, dan is dat dus nog geenszins een gevaar voor Frankrijk. Waarbij nog komt, dat Frankrijk wat in- en uitvoer betreft zeker niet overwegend op Engeland is aangewezen. Niet meer dan 11 pCt. van den Franschen export gaat naar Engeland, en niet meer dan 8 pCt. van zijn import stamt uit dat land.

#### *Conclusie.*

Men kan dus eenerzijds constateeren, dat Frankrijk geenszins uit economische overwegingen de wenselijkheid behoeft te voelen om het Pond te volgen. En anderzijds moet de Fransche regeering er op bedacht zijn om op geen enkele wijze het met moeite gekweekte vertrouwen in gevaar te brengen. In dat licht bezien is het dan ook volkomen logisch, dat men den Francoers in de laatste twee maanden meer op den Dollar heeft georiënteerd.

De conclusie: Frankrijk maakt geen deel uit van het Pondenbloc, is voor den internationalen monetair toestand niet zonder betekenis. Immers de vraag, of de internationale monetaire toestand beïnvloed zal worden door een eventuele verdere Pondenval, wanneer die tenslotte niet te vermijden mocht blijken, hangt direct samen met de uitgestrektheid van het Pondenbloc. Hoe meer landen zijn aangesloten, hoe minder waarschijnlijk het is, dat een daling van den Sterlingkoers gelocaliseerd kan blijven. Dat zou tengevolge kunnen hebben, dat, indien in Engeland een „aanpassing” noodig is, men zal zoeken naar andere middelen dan muntdepreciatie. Maar doet men dat niet, dan kan een devaluatiewedloop t.z.t. het gevolg zijn. Om die reden is de vraag, of Frankrijk toegevoegd is aan de Sterlinggroep, van meer dan incidenteele betekenis.

C. A. KLAASSE.

## EEN NIEUWE FASE IN DE BRITSCHE SCHEEPVAARTPOLITIEK.

Wat een tiental jaren geleden nog ondenkbaar was en ook in de ergste crisisjaren, toen tijdelijk met het verleenen van een subsidie van 2 miljoen £ aan de Britsche trampscheepvaart overstag gegaan werd, nog nauwelijks te verwachten was, is thans werkelijkheid geworden: de representatieve organisaties van de reeders in het grootste zeevarende land ter wereld, dat steeds de kampioen voor een vrij, op eigen krachten steunend reedersbedrijf is geweest en de tradities van vrijheid en gelijkheid ter zee voor de schepen van alle naties hooghield, hebben voorstellen tot steunverleening aan de Britsche Regeering voorgelegd, die alle onderdeelen van de scheepvaart bestrijken en zoo veelomvattend zijn, dat bij verwezenlijking van deze plannen Engeland vrijwel vooraan zou komen te staan in de rij van landen, die met Staatshulp hun koopvaardijvloot in stand houden. Het geheele beeld van de wereldscheepvaart ondergaat door deze onomwonden frontverandering van het op dit gebied nog steeds toonaangevende land een wijziging, die zeker alle aandacht van de andere zeevarende landen, zooals Nederland, verdient.

De thans ingediende voorstellen vormen het voorloopig sluitstuk — want het laatste woord is zeker nog niet gezegd — van een ontwikkeling der Britsche scheepvaartpolitiek, waarin een bepaalde lijn, ondanks verschillende zwenkingen, duidelijk te onderkennen is. In enkele trekken zij daarom de voorgeschiedenis in de herinnering terugeroepen.

*De ontwikkeling der Britsche scheepvaartpolitiek sinds het begin van de crisis.*

Vanaf het begin der algemeene economische crisis, die de Britsche scheepvaart even hard trof als die van andere landen, heeft men zich in Engeland rekenschap gegeven van de politiek, welke gevolgd zou moeten worden om verbetering in den toestand van het scheepvaartbedrijf te verkrijgen.

Uiteraard stond daarbij het streven naar verruiming van den handel en opheffing van alle belemmeringen in het ruilverkeer voorop. Daar zulks echter slechts in geringe mate in de macht van de reeders lag, werd een oplossing in twee richtingen gezocht: eenerzijds een actie tegen het systeem van staatssteun en subsidieering in andere landen, welke bij niet-slagen tot maatregelen van bescherming der Britsche scheepvaart zou moeten leiden; anderzijds een streven om door internationale samenwerking tot rationalisatie van de wereldtonnage, d.w.z. tot aanpassing van het aanbod van scheepsruimte aan de vraag, te geraken.

In beide richtingen, die telkens om den voorrang streden, zijn in de laatste jaren tal van pogingen ondernomen. Nadat aanvankelijke voorstellen voor een internationaal oplegplan geen voldoende steun konden vinden, werd gemeend dat afschaffing, althans vermindering der subsidieverleening vooraf moest gaan. Het subsidiestelsel kwam daarom, vooral op aandrang van Engelsche zijde, aan de orde in de Economische Wereldconferentie van 1933, doch de besprekingen liepen vast op de uiteenlopende nationale belangen en inzichten en de onoplosbaarheid van het monetaire vraagstuk. Het denkbeeld om als tijdelijke verdedigingsmaatregel subsidies aan de Engelsche trampvaart te verleenen won hierop meer en meer veld, doch de Britsche Regeering aarzelde om de beproefde vrijhandelsbeginselen te verlaten en zag uit naar nieuwe mogelijkheden eener internationale overeenkomst tot vermindering van beschermende maatregelen en tot rationalisatie der tonnage.

Het buitenland, van invoering van subsidies in Engeland nadeelige gevolgen vreeze, gaf van een tegemoetkomende houding blijk. Een door de Scandinavische reeders genomen en in conferenties te Oslo en Hamburg voorbereid initiatief leidde ertoe, dat in

het voorjaar van 1934 de Regeeringen dezer landen, alsook de Nederlandsche Regeering, zich in een nota tot de Britsche Regeering wendden met de bereidverklaring tot gezamenlijk overleg over hetgeen tot opheffing van de bestaande moeilijkheden in het internationale scheepvaartbedrijf zou kunnen worden gedaan en tot deelneming aan een conferentie, die voor dit doel door de Britsche Regeering mocht worden bijeengeroepen.

Maandenlang bleef onzekerheid bestaan over de voornemens van de Britsche Regeering, totdat de President van den Board of Trade in een op 3 Juli 1934 in het Lagerhuis afgelegde verklaring de Regeeringsplannen, waarin aan beide hierboven genoemde richtingen recht bleek te worden gedaan, openbaar maakte. Een wetsontwerp zou worden ingediend beoogend een subsidie van £2 miljoen voor één jaar toe te kennen aan de trampvaart o.a. op voorwaarde, dat de reeders zelf een regeling zouden treffen om te voorkomen, dat de subsidie zou worden misbruikt voor verscherpte onderlinge concurrentie van de Britsche reeders en dat de reeders in internationale samenwerking plannen zouden ontwerpen tot aanpassing van de tonnage aan de vraag; op ondersteuning van Regeeringswege kon worden gerekend, indien deze voor het slagen der plannen vereischt zou zijn.

Deze aankondiging gaf den stoot tot een hernieuwde activiteit in internationale scheepvaartkringen. De Britsche Minister van Buitenlandsche Zaken zette in een officieele nota aan de diplomatieke vertegenwoordigers te Londen van de voornaamste zeevarende landen het Engelsche standpunt ten aanzien van het scheepvaartvraagstuk uiteen, in de klaarlijkkelijke verwachting, dat ook de andere landen nu de voorbereiding van een internationale samenwerking in concreten vorm ter hand zouden nemen. Dit geschiedde in een conferentie tusschen de Regeeringen en reeders van Noorwegen, Zweden, Denemarken en Nederland, welke in October 1934 te Oslo plaats vond. Aldaar werd besloten opnieuw aan de Britsche Regeering kenbaar te maken, dat op volledige medewerking dezer landen aan de verwezenlijking van een door de reeders onderling te ontwerpen rationalisatieplan kon worden gerekend; over de hoofdpunten van een dergelijk plan werd te Oslo reeds overeenstemming bereikt.

Inmiddels kwam einde 1934 the Shipping Assistance Act tot stand, krachtens welke voor trampreizen van Britsche schepen, uitgevoerd gedurende 1935, subsidies zouden worden verstrekt tot een maximum van 2 miljoen £, voorzover het jaargemiddelde der bedongen vrachten niet meer zou bedragen dan 92 pCt. van het gemiddelde peil voor het jaar 1929. Voor elk procent boven de 92 zou de subsidie met een kwart miljoen £ verminderd worden en bij het bereiken van 100 pCt. geheel ophouden. Voorts zouden aan de Britsche reeders voorschotten worden verleend voor den bouw of de moderniseering van schepen tot een totaal bedrag van 10 miljoen £, mits voor elk nieuw te bouwen schip oude tonnage zou worden gesloopt in een verhouding van 1 tot 2 en voor vernieuwing van bestaande schepen in een verhouding van 1 tot 1.

Ter uitvoering van een der twee aan deze subsidieverleening verbonden voorwaarden — namelijk dat de Britsche reeders zouden trachten in samenwerking met de reeders van andere landen z.g. rationalisatie der tonnage te bereiken — kwamen in Januari 1935 vertegenwoordigers der verschillende nationale reedersorganisaties bijeen, welke er spoedig in slaagden een aannemelijk rationalisatieplan op grondslag van het reeds te Oslo overeengekomen ontwerp vast te stellen, dat aan het oordeel van de belanghebbenden in de zeevarende landen kon worden onderworpen. In de meeste landen bleken de kansen op aanvaarding niet ongunstig, doch tenslotte werden de ver-

wachtingen op een positieven uitslag toch teleurgesteld. Bij een belangrijke groep van Engelsche reeders rezen immers in den loop van 1935 zoo onoverkomelijke bezwaren tegen het plan, dat van voortzetting van het met zooveel moeite op gang gebrachte internationaal overleg moest worden afgezien.

Daarentegen leidde de tweede gestelde voorwaarde — dat de trampreeders zouden trachten door onderlinge organisatie de concurrentie te breidelen en een loonend vrachtenpeil te handhaven — tot belangrijke resultaten. Onder leiding van een voor dit doel in het leven geroepen „Tramp Shipping Administrative Committee” konden achtereenvolgens minimum-vrachtschema's worden ingevoerd in eenige der belangrijkste vaarten voor het vervoer van graan, nl. van La Plata-rivier, van de St. Lawrence en van Australië. De buitenlandsche reeders gaven aan de uitnodiging tot medewerking gehoor en de aldus begonen samenwerking in de trampvaart is tot den huidigen dag bestendig gebleven, omdat zij in de praktijk een gunstigen invloed op de vrachtenmarkt bleek uit te oefenen<sup>4)</sup>.

De Engelsche steunwet werd voor de jaren 1936 en 1937 verlengd. In laatstgenoemd jaar verbeterden de omstandigheden dusdanig, dat de vrachten ver boven het gemiddelde peil van 1929 stegen en dus geen subsidies meer werden uitbetaald; op 31 December 1937 verviel deze wet. Op geheel vrijwilligen voet is sindsdien, op grondslag van een contractueele verbintenis, het minimum-vrachtenstelsel voortgezet, waarbij wederom de buitenlandsche reeders hun medewerking verleenden.

Het succes van de minimum-vrachtenregelingen had de hoop post doen vatten, dat op deze wijze toch een zekere blijvende stabiliteit van het vrachtenniveau kon worden bereikt. Toen evenwel de in 1937 begonnen „boom”-periode van korten duur bleek en zich opnieuw verschijnselen eener dreigende depressie voordeden, was het duidelijk, dat door partiële regelingen in enkele vaarten geen duurzame beheersching van de vrachtenmarkt kon worden verkregen en reeders er niet van zouden worden afgehouden verliesgevende vrachten te aanvaarden.

Opnieuw kwam dan ook de rationalisatie-gedachte naar voren. In het voorjaar van 1938 is door het Tramp Shipping Administrative Committee een plan aanhangig gemaakt voor de invoering van een „compensation pool scheme”, beoogende een organisatie te vormen, waarvan de leden een bepaald percentage der ontvangen vrachten in een fonds storten, waaruit dan zekere tegemoetkomingen worden betaald aan reeders, die hun schepen opleggen. Over dit plan, dat bevredigende instemming in het buitenland vond, had in den zomer van 1938 een stemming onder Britsche trampreeders plaats, met het resultaat dat 57 pCt. zich er vóór verklaarden en 32.2 pCt. tegen, terwijl de overigen een voorwaardelijke of geen stem uitbrachten. Deze ondersteuning van het compensatieplan werd onvoldoende voor voortzetting der behandeling geacht, zoodat ook deze poging tot internationale „saneering” schipbreuk leed. Een der hoofdredeenen voor de afwijzende houding van velen vormde ongetwijfeld de vrees, dat uitvoering van het plan ten nadeele zou strekken van het nationaal belang, dat uitbreiding en versterking van de koopvaardijvloot in plaats van vermindering en oplegging zou vereischen. Deze opvatting heeft steun gevonden in de gebeurtenissen van het afgelopen najaar, welke het belang van de handelsvloot voor de nationale defensie sterk op den voorgrond hebben gebracht.

Zoo blijkt dus uit bovenstaand beknopt overzicht dat noch het subsidievraagstuk, noch het rationalisatievraagstuk in den loop der jaren tot een oplossing

<sup>4)</sup> Zie hieromtrent nader de beschouwing van schrijver dezes over „Internationale samenwerking in de vrachtaart”, in Econ.-Stat. Berichten van 16 Februari 1938.

kon worden gebracht, doch dat ten aanzien van eenige belangrijke trampvaarten een internationale regeling erin kon slagen tijdelijk een heilzame stabilisatie van het vrachtniveau te bereiken.

#### *De huidige situatie.*

Gelijk reeds uit de hierboven vermelde stemming over het „compensation pool” plan bleek, begon meer en meer het zuiver nationale belang het richtsnoer van de te volgen politiek te vormen. Men gevoelde zich verontrust over de tanende positie van de Engelsche scheepvaart en in zeker niet mindere mate van de Engelsche scheepsbouwindustrie in verhouding tot de stijgende beteekenis van andere landen op deze gebieden en langzamerhand brak een algemeen besef door, dat ernstige gevaren dreigden, indien niet op krachtige wijze aan deze bedrijven, waarin Engeland altijd aan de spits had gestaan, hulp werd geboden. Een grondig onderzoek naar den bedrijfstoestand diende hieraan vooraf te gaan.

Dit onderzoek heeft in de laatste maanden door voor ieder onderdeel ingestelde „fact finding committees” van reeders plaats gevonden; de resultaten en de voorstellen die op grond daarvan, na de vereischte goedkeuring van alle belanghebbenden te hebben verkregen, onlangs aan de Regeering werden voorgelegd, zijn nu publiek gemaakt.

In het communiqué, dat gezamenlijk door de groote reedersorganisaties, de Chamber of Shipping of the U.K. en de Liverpool Steam Ship Owners' Association, over deze voorstellen is uitgegeven, wordt er op gewezen, dat onder bedrijfs- en concurrentievoorwaarden, als gedurende het grootste gedeelte van de laatste tien jaren bestonden, geen op economischen grondslag werkend bedrijf stand kon houden. De Britsche scheepvaart, die de belangrijkste bedrijfstak in den export van het land is, ondervindt den nadeeligen terugslag van het verlies van afzetgebieden voor de Britsche producten en wordt in toenemende mate belemmerd door de hooge kosten van scheepsbouw en exploitatie en de — naar het communiqué zegt — strengere wettelijke voorschriften, waaraan voldaan moet worden in vergelijking met soortgelijke lasten, die op de buitenlandse scheepvaart rusten. De concurrentie van andere landen is bovendien verscherpt door den toenemenden staatssteun, die in allerlei vorm en met allerlei middelen, niet slechts van financieelen aard, aan de eigen vlag wordt verleend.

Het Engelsche aandeel in de wereldscheepvaart is dientengevolge geleidelijk teruggelopen en de Engelsche koopvaardijvloot is zoowel in aantal schepen als in tonnage achteruitgegaan<sup>2)</sup>, terwijl die in andere landen belangrijk is toegenomen. Wil de Britsche scheepvaart zich tegenover de buitenlandse concurrentie kunnen handhaven, dan is steunverlening van Staatswege dringend geboden. Aldus de argumentatie van het genoemde communiqué.

Waar komen nu de steunvoorstellen op neer?

Dit hangt af van de bijzondere omstandigheden van iedere soort van bedrijf.

#### *De ingediende steunvoorstellen.*

##### *Trampscheepvaart.*

Het 75 bladzijden tellende rapport van het „Deep Sea Tramp Fact Finding Committee” komt tot de conclusie:

1o. dat de trampscheepvaart een noodzakelijke vorm van zeevervoer vormt en er geenerlei aanwijzing is, dat dit in de toekomst zal veranderen;

2o. dat in tijd van oorlog of nood het bestaan en de verdediging van de natie voor een groot deel afhangt van een voldoende bezit aan tramp-tonnage onder Britsche vlag;

3o. dat Groot-Brittannië thans over minder tramp-

<sup>2)</sup> Zie „De verzwakking van de positie van Engeland in de wereldscheepvaart en -scheepsbouw”, E.-S.B. van 25 Januari jl. blz. 77.

tonnage beschikt dan in 1914, terwijl de tramp-tonnage van andere landen sindsdien is gestegen;

4o. dat de Britsche trampreeders niet over voldoende middelen beschikken om de depressie blijvend het hoofd te bieden, oude schepen door nieuwe te vervangen en de tramp-tonnage te handhaven op een peil als voor den handel en de defensie vereischt is, en

5o. dat het vraagstuk van de grootste beteekenis voor het land is en niet door het bedrijf alleen tot oplossing kan worden gebracht.

In het rapport, dat uitvoerige beschouwingen en statistieken bevat over den omvang van het vervoer van massagoederen ter zee en de voor dit vervoer ter beschikking staande scheepsruimte, wordt de achteruitgang in concurrentievermogen van de Britsche scheepvaart geweten aan:

a. de lagere kapitaalkosten van buitenlandse reeders, deels door lagere bouwkosten in het buitenland, deels door aankoop op groote schaal van tweedehandsch Britsche schepen;

b. de stijging van de scheepsbouwkosten in Engeland;

c. de stijging in de algemeene exploitatiekosten voor Britsche reeders (reparaties, brandstoffen, scheepsbenodigdheden, loonen);

d. de subsidies, financieele faciliteiten, preferenties e.d. die buitenlandse Regeeringen in directen of indirecten vorm aan eigen scheepvaart toekennen, en tenslotte

e. de concurrentie van vreemde lijnrederijen, die zich hebben doen gelden in tevoren slechts door tramp-schepen bevangen routes.

Aan de Regeering is nu voorgesteld gedurende minstens 5 jaar de subsidieering van de trampvaart weder in te voeren en het maximum bedrag per jaar van 2 tot 2½ millioen £ te verhoogen en daarbij, evenals vroeger, medewerking aan de minimum-vrachten-schema's tot voorwaarde te stellen, terwijl bij het bereiken van een nader vast te stellen vrachtenpeil de subsidieverlening zou zijn op te schorten.

#### *Lijnvaart.*

De Britsche lijnrederijen hebben te kampen met buitenlandse door den Staat ondersteunde concurrenten en verminderde hoeveelheid lading als gevolg van handelsbelemmeringen, het ver doorgevoerde streven in vele landen naar economische zelfgenoegzaamheid, de pogingen om een bilateraal evenwicht in het handelsverkeer te verkrijgen en het uitblijven van een herstel van den Engelschen export.

Ter versterking van de positie van de lijnvaart wordt daarom voorgesteld gedurende 5 jaar een bedrag van 5 millioen £ per jaar te bestemmen voor een — van subsidie wèl te onderscheiden — „liner defence” fonds. Een uit drie onafhankelijke mannen bestaande commissie zou dan van advies dienen om uit dit fonds gelden beschikbaar te stellen, zoo dikwijls een lijn of een groep van lijnen in een bepaalde vaart of een bepaalden geregelden dienst in zijn bestaan bedreigd wordt of in nood verkeert.

Voorgesteld wordt verder, dat van het jaarlijksch bedrag 500.000 £ aangewend wordt voor ondersteuning van de Engelsche lijnrederijen in de vaart op het Europeesche vasteland en de Middellandsche Zee.

#### *Korte Europeesche vaart.*

De vloot ten dienste van de vaart op het Europeesche vasteland, de Oost- en Witte Zee, de Middellandsche en de Zwarte Zee, wordt door het Fact Finding Committee voor dezen tak van bedrijf „het zwakste punt in de wapenrusting der Britsche scheepvaart” genoemd. Het aantal voor deze vaart geschikte kleine schepen van 1000 tot 4000 bruto ton, die juist in oorlogstijd zeer goede diensten kunnen bewijzen, is de laatste jaren sterk geslonken. De catastrofale daling van den Engelschen kolenuitvoer, voor het vervoer waarvan deze schepen hoofdzakelijk gebouwd waren, heeft deze vermindering in de hand gewerkt en verhindert, dat moderne schepen, ook voor

ander vervoer geschikt, in de vaart gebracht werden. Voorts worden de oorzaken geweten aan de protectionistische tariefpolitiek van Engeland zelf, welke tot vermindering van vervoer leidde en aan de door vlagbevoorrechtiging, lagere exploitatiekosten en gebruik van moderne scheepstypen zeer verscherpte concurrentie van het buitenland.

Bijzondere aandacht wordt gegeven aan het zeer geringe aandeel van de Britsche vlag in het vervoer van voor het Vereenigd Koninkrijk bestemd hout, dat in 1937 nog geen 7 pCt. bedroeg. Aan de weinig beschikbare tonnage droegen de vroegere Britsche voorschriften, welke practisch verboden hout aan dek te laden, de schuld, daar de schepen van andere vlaggen profiteerden van de zooveel gunstiger uitwateringsbepalingen in hun landen; eerst in 1932 is de Britsche wetgeving op dit punt herzien.

Het bezit van moderne tonnage, geschikt voor het vervoer van hout, zou tevens in staat stellen met beter resultaat mede te dingen in het vervoer van kolen, fosfaat en erts van en naar naburige havens.

De voorstellen voor dit onderdeel houden in:

a. een subsidie van 500.000 Pond per jaar gedurende minstens 5 jaren aan de trampschepen in de vaart op naburige havens van het Continent op dezelfde voorwaarden als de subsidieverleening aan de groote trampvaart;

b. Regeeringsmaatregelen ertoe strekkende, dat een veel grooter aandeel van den invoer in het Vereenigd Koninkrijk van Russisch hout onder Britsche vlag verscheept wordt;

c. bevordering van grootere verschepingen onder Britsche vlag in de houtvaart van andere landen naar het Vereenigd Koninkrijk en in de uitgaande kolenvaart door middel van vriendschappelijke overeenkomsten met de Regeeringen van deze landen.

#### *Kustvaart.*

In het eveneens omvangrijke rapport van het „Coasting Trade Fact Finding Committee” wordt uitvoerig op de verhoudingen ten opzichte van de spoorwegen en het autoverkeer en ten opzichte van de buitenlandsche schepen in dezen tak van bedrijf ingegaan en bijzondere aandacht besteed aan de scherpe concurrentie, welke ondervonden wordt van de Nederlandsche kleine kustvaarders, die over, voor deze vaart zeer geschikte, scheepstypes beschikken; hun exploitatiekosten, vooral wat de loonen betreft, laag weten te houden en derhalve tegen lage vrachten kunnen vervoeren. Terwijl slechts  $1\frac{1}{2}$  à 2 pCt. van de totale kustvaart door buitenlanders wordt uitgeoefend, bedraagt het aandeel van de vreemde schepen in het vervoer van ladingen voor schepen niet grooter dan 750 bruto ton 7 pCt. en in de vaart uitgeoefend door schepen beneden 500 bruto ton, waartoe vrijwel alle Nederlandsche motorkustvaarders behoren, 13 pCt.

Voorgesteld wordt aan de trampreeders in de kustvaart een subsidie van 500.000 Pond per jaar gedurende 5 jaren te verstrekken en voorts maatregelen te nemen, teneinde concurrentie op redelijke voorwaarden tusschen kustvaart en spoorwegen te verzekeren. Verder wordt op herstel van den kolenuitvoer naar naburige landen op het vasteland aangedrongen en op een regeling, waarbij ladingen, bestemd voor overheidsinstellingen en het vervoer van goederen, die op eenigerlei wijze Regeeringssteun ontvangen, aan Britsche schepen worden voorbehouden. De Regeering zou er daarenboven scherp op moeten toezien, dat vreemde schepen aan dezelfde voorschriften ten aanzien van de veiligheid e.d. als Britsche schepen worden onderworpen.

Soortgelijke maatregelen worden gevraagd ten behoeve van de kustlijnvaart, die in het bijzonder te lijden heeft van de concurrentie van het vervoer langs rail en weg.

#### *Tankvaart.*

De beschikking over een moderne vloot van tank-

schepen is noodzakelijk in tijd van oorlog; over de vraag, of in voldoende mate aan deze behoefte voldaan kan worden, achten de reeders het echter niet mogelijk thans een oordeel uit te spreken. De aandacht wordt erop gevestigd, dat de Scandinavische tanktonnage sterk is toegenomen en goedkoop te exploiteeren is dan de Britsche en dat financieele steun geboden is, wil de Britsche tankvloot behouden kunnen blijven. Weliswaar hebben ook Britsche tankreeders geprofiteerd van de Tanker Pool, doch de tegenwoordige vrachten maken het niet mogelijk de afschrijving te verdienen. Bepaalde middelen ter verbetering dienen in overleg met de Regeering te worden vastgesteld.

#### *Reservevloot.*

Herhaaldelijk is in den laatsten tijd uiting gegeven aan bezorgdheid, dat in geval van oorlog de Britsche vloot niet groot genoeg zou zijn om te voorzien in den regelmatigen aanvoer van grondstoffen, voedingsmiddelen en oorlogsbenodigdheden van overzee, daar het hoogst onzeker is, of in dergelijke omstandigheden vreemde tonnage in voldoende mate ter beschikking zou zijn. Veel belangstelling heeft daarom gewekt een in bijzonderheden uitgewerkt voorstel van den heer Haldin om met financieelen steun van den Staat een reservevloot te vormen uit schepen, die anders wellicht naar het buitenland of voor sloop verkocht zouden worden. Dit plan schijnt geen algemeene instemming bij de reeders te hebben gewekt; althans de bij de Regeering ingediende voorstellen bepalen zich in dit opzicht tot een bereidverklaring om, indien de Regeering dit mocht wenschen, de mogelijkheid van de vorming van een reserve aan tonnage voor noodgevallen nader onder het oog te zien.

#### *Slotopmerkingen.*

Aan de verschillende voorstellen gaat in het communiqué nog een belangrijke mededeeling vooraf, waarin gezinspeeld wordt op de mogelijkheid, dat zich omstandigheden kunnen voordoen, die speciale (niet slechts financieele) maatregelen vereischen tegenover handelingen van bepaalde landen, welke ten nadeele van de Britsche scheepvaart zouden strekken. De groote koopkracht en de onmetelijke hulpronnen van het Britsche Rijk bieden evenwel gelegenheid om bij het onderhandelen over handelsovereenkomsten het gebruik van Britsche scheepsruimte te bevorderen en te verruimen.

De voorstellen beperken zich tot de scheepvaart; de eerste stap moet zijn dit bedrijf weder tot welvaart te brengen; zonder dat kan geen baat voor de scheepsbouwindustrie gevonden worden. Erkend wordt echter, dat ook de toestand van den scheepsbouw onder het oog behoort te worden gezien en dat maatregelen getroffen moeten worden, opdat Britsche reeders in eigen land schepen kunnen doen bouwen tegen concurrerende wereldprijzen. De scheepvaart verklaart zich bereid hieromtrent in overleg met den Board of Trade en de scheepsbouwindustrie te treden.

Welk standpunt ten aanzien van de voorgelegde steunplannen door de Britsche Regeering wordt ingenomen, zal moeten worden afgewacht. Dat in ieder geval de Regeering ten volle overtuigd is van de noodzakelijkheid met spoed aandacht aan de nooden van een der meest vitale bedrijfstakken van het land te geven en in beginsel tot het verlenen van steun bereid is, mag worden afgeleid uit de hieromtrent afgelegde verklaringen van den President van den Board of Trade, zoowel in Juli 1938 in het Lagerhuis als dezer dagen in antwoord op de aanbieding van de voorstellen van de reeders.

Het is duidelijk, dat men in Engeland niet langer met enkele tijdelijke crisismaatregelen wil volstaan, doch dat ook de scheepvaart betrokken wordt in het algemeen kader van een economische en militaire herbewapening, die ten doel heeft de in vele opzichten bedreigde positie van het Britsche Rijk te herstellen en te versterken.

Mr. H. E. SCHEFFER.



## HET VERWEER VAN HET GROOT- WINKELBEDRIJF.

Als weerslag op de aanvallen, welke vooral in den laatsten tijd tegen de grootonderneming in den kleinhandel zijn gericht<sup>1)</sup>, deed de „Raad van het Grootwinkelbedrijf in Nederland” tot nu toe een tweetal publicaties verschijnen, waarin zijn afgedrukt blijkbaar op zijn verzoek uitgebrachte prae-adviezen, welke licht moeten brengen in het vraagstuk van de positie der grootonderneming in den detailhandel.

Als eerste dezer publicaties verscheen het „Memorandum” van de hand van Prof. Dr. G. M. Verrijn Stuart over „Wettelijke regeling van de verhouding tusschen groot- en kleinbedrijf in den detailhandel”<sup>2)</sup>. Dit memorandum is verdeeld in acht hoofdstukken, die wij in dit artikel op den voet zullen volgen. Bij de behandeling van de verschillende hoofdstukken zal uiteraard hier en daar worden teruggeroepen op de argumenten der bestrijders, zooals die in het vorige artikel zijn vermeld. In een volgend artikel zullen wij het prae-advies van Prof. Gerbrandy behandelen om eindelijk in een slotartikel onze eigen visie op dit vraagstuk weer te geven.

### I. De verhouding tusschen groot- en kleinbedrijf in het algemeen.

Prof. Verrijn Stuart vangt aan met erop te wijzen, dat het in geen enkelen bedrijfstak zoover is gekomen, dat de middenstand in het economisch leven het veld zou moeten ruimen, en ter ondersteuning van die meening haalt hij dan een voorbeeld aan uit het verkeerswezen en een uit de kleinindustrie. Reeds dadelijk moet worden gezegd, dat deze voorbeelden niet ter zake dienen: bij de bespreking van de argumenten der tegenstanders werd uitdrukkelijk vermeld, dat de toestand in den kleinhandel gansch anders is dan in de kleinindustrie. Prof. Verrijn Stuart noemt dan ook geen enkel voorbeeld uit den kleinhandel.

Verder treft het, dat de auteur van het memorandum, evenals zoovelen vóór hem, weer een negatieve omschrijving van het begrip middenstand geeft, nl. door aan te geven, wat de middenstand niet is, in-stede van in de definitie neer te leggen, wat de middenstand wel is. Mogen wij den hoogleeraar verwijzen naar de definitie uit het twee jaar geleden verschenen „Handboek voor den Middenstand”<sup>3)</sup>: „Onder middenstanders verstaan wij de dragers van het ondernemersrisico in het kleinbedrijf op het terrein van handel, nijverheid en verkeer”, welke definitie derhalve positief is en voor het hier behandelde onderwerp volkomen passend. Datzelfde handboek komt aan de hand van officieele cijfers tot de conclusie, dat minstens 2 miljoen personen hier te lande voor hun levensonderhoud van den gang van zaken in het middenstandsbedrijf afhankelijk zijn, welk getal een beteren kijk op de belangrijkheid van den middenstand geeft dan de door Prof. Verrijn Stuart ten tooneele gevoerde cijfers. Hoe dat echter zij, ook de auteur van het memorandum komt tot de slotsom, dat het kleinbedrijf „bijzonder frequent” is, en stelt dan de vraag, of er niet een teveel aan kleine zaken

<sup>1)</sup> Zie „Groot- en kleinbedrijf in den detailhandel”, E.-S.B. van 18 Januari 1939, blz. 42.

<sup>2)</sup> Het tweede prae-advies, dat werd gepubliceerd is van de hand van Prof. Mr. P. S. Gerbrandy en draagt als titel: „Zijn wettelijke maatregelen gewenscht, teneinde daardoor in de verhouding tusschen groot- en kleinbedrijf in den detailhandel, de ontwikkeling van het grootbedrijf ten bate van het kleinbedrijf te remmen?”. Merkwaardig is, dat uit dit prae-advies blijkt, dat er nog een — blijkbaar (nog?) niet gepubliceerd — ander prae-advies bestaat. Wij komen hierop nog terug.

<sup>3)</sup> Handboek voor den Middenstand, samengesteld door Drs. H. L. Jansen, M. Kropveld, Jhr. Dr. J. C. Mollerus, Dr. F. L. van Muiswinkel en Dr. E. J. Tobi. — Uitg. Tjeenk Willink, Haarlem, 1937.

is, terwijl hij tenslotte te kennen geeft, dat voor ondergang van den middenstand voorshands waarlijk niet behoeft te worden gevreesd.

De opmerking over het „teveel” heeft ons ten zeerste verbaasd. Heeft de hoogleeraar nooit vernomen van het inderdaad tot voor zeer kort brandende vraagstuk van het „teveel aan winkels” en van alle daarmede samenhangende euvelen? Die vraag had niet gesteld behoeven te worden; over het bestaande teveel zijn alle kenners van de distributie het eens. Dat echter in verband met het groote getal niet gevreesd behoeft te worden voor ondergang van den middenstand, is een volstrekt onhoudbare conclusie: alsof dat alleen zou afhangen van het aantal op een gegeven moment bestaande zaken! Het gaat er maar om, hoe de positie van die zaken is, en wij zullen later nog zien, dat die uitermate droevig is.

In dit verband heeft de opmerking, dat het aantal vestigingen van grootfiliaalondernemingen van 1930 tot 1937 gestegen is van slechts 2 tot 3 pCt. van het totaal aantal winkels geen enkele bewijskracht t.a.v. den door het grootwinkelbedrijf uitgeoefenden invloed. Erkend moet worden, dat het memorandum zelf de beteekenis van het grootwinkelbedrijf hierdoor slechts zeer partieel gekenschetst noemt, en er op wijst, dat er groote plaatselijke verschillen zijn.

Precieze gegevens, zoo zegt de samensteller van het geschrift, stonden mij niet ter beschikking. Gaarne vullen wij deze lacune aan met de mededeeling, dat uit officieele cijfers van reeds enkele jaren geleden viel af te leiden, dat het grootbedrijf in den levensmiddelenhandel te 's-Gravenhage toen reeds ongeveer 50 pCt. van den omzet in die stad tot zich had getrokken, terwijl uit een opgave van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam blijkt, dat het aantal filialen van het grootwinkelbedrijf daar ter stede was gestegen van 296 op 1 Januari 1932 tot 374 op 1 Juli 1937. Deze cijfers geven dus wel een heel anderen indruk dan de 3 pCt. van het memorandum!

De verhouding, waarover het eerste hoofdstuk loopt, is naar ons oordeel allerm minst volledig geschetst, wij komen daarop in een slotartikel nog terug.

### II. Groot- en kleinbedrijf in den detailhandel.

Dit hoofdstuk vangt aan met de stelling, dat zoolang een winkelier met eerlijke middelen, d.w.z. onder toepassing van geoorloofde concurrentiemethoden en onder behoorlijke belooning van zijn medewerkers, zijn zaak tot groei weet te brengen, noch uit economisch, noch uit sociaal oogpunt daartegen iets is in te brengen. Wij herinneren eraan, dat het kleinbedrijf het grootbedrijf juist verwijt minder geoorloofde of onfaire concurrentie-practijken toe te passen, zooals in ons vorig artikel uitvoerig uiteengezet: op dit punt wordt echter later nog door het memorandum teruggekomen, zoodat ook wij deze stof tot dat tijdstip bewaren. En ook met de sociale kijk, welke uit deze stelling blijkt, zijn de bestrijders van het grootbedrijf het niet eens. Het is zeer wel mogelijk, dat werkers in het grootbedrijf sociaal niets te klagen hebben, maar dat beteekent nog allerm minst, dat anderen, buiten het grootbedrijf staande, géén klachten hebben!

Fiscale maatregelen tegen groei van het grootbedrijf wijst Prof. Verrijn Stuart af. Wij weten reeds, dat de bestrijders uit officieele middenstandskringen dat ook doen, zoodat aan dit punt geen woorden verspild behoeven te worden; wellicht met een enkele uitzondering, waarop wij nog terugkomen.

Sterk staat Prof. Verrijn Stuart ook naar onze meening, wanneer hij wijst op de moeilijkheid een criterium te vinden voor toepassing van het concessie-stelsel. Inderdaad, dat zal moeilijk wezen: maar wanneer iets moeilijk is, behoeft dat nog geen reden te zijn om de zaak niet aan te pakken!

### III. De feitelijke omvang van het grootbedrijf.

Gaarne en volkomen vereenigen wij ons met den wensch van den schrijver van het memorandum, dat er nog eens een tijd moge komen, waarin een volledige statistiek van de totale omzetten van de verschillende onderdeelen van het winkelbedrijf ter beschikking zal zijn. Die lacune maakt, dat ook de huidige brochure zich met min of meer nauwkeurige schattingen moet behelpen, en volkomen terecht zegt de auteur, dat de gegeven cijfers met eenige reserve bekeken moeten worden. Brengt men de door Prof. Verrijn Stuart gegeven cijfers weer in verband met datgene, wat aan het einde van I door ons over de verspreiding van het grootbedrijf werd gezegd, dan zal het zonder meer duidelijk zijn, dat ook hier de cijfers plaatselijk bekend zouden moeten zijn, om juiste conclusies toe te laten: aan de door het memorandum gegeven cijfers valt daarom weinig bewijskracht toe te kennen. Slechts willen wij hierbij nog aanteekenen, dat de cijfers van het memorandum aangaande den omzet van de eenheidsprijzenwinkel wel wat héél erg argeloos aandoen, en den niet ter zake kundigen lezer toch wel zeer beslist een verkeerden indruk moeten geven. Het aandeel van de eenheidsprijzenwinkels ter plaatse hunner vestiging wordt berekend op gemiddeld 1 à 1½ pCt. — hier wordt nu eens wél een lokaal cijfer gegeven — van den totalen omzet ter plaatse, en wij hooren het den lezer al zeggen: is dat nu zoo erg? In de eerste plaats zijn dus bij dien plaatselijken omzet alle mogelijke kleine en groote winkels dooreen gerekend, terwijl er tal van categorieën van zaken zijn, die van de eenheidsprijzenwinkel geen concurrentie ondervinden. Maar voor diè winkels, die dan wél die mededinging aan den lijve ondervinden, is de druk dus al dadelijk heel wat grooter dan die 1 à 1½ pCt.! Voorts wordt met geen enkel woord melding gemaakt van het feit, dat de eenheidsprijzenwinkel uit verschillende branches enkele artikelen met massalen omzet en behoorlijke winst wegzuigt — zooals in ons eerste artikel aangehaald —, zoodat de winkels, die met deze concurrentie te maken hebben, opnieuw getroffen worden, ditmaal in hun totalen brutowinst. Het memorandum stelt derhalve de invloed van de eenheidsprijzenwinkel op den detailhandel zeker veel te onschuldig voor.

Het geschrift vermeldt t.a.v. het grootfiliaalbedrijf in den levensmiddelenhandel, dat zijn aandeel van den totalen omzet van 1930 tot 1937 is gestegen van ongeveer 13 tot ca. 20 pCt., en dit cijfer bevestigt wel de mededeeling in ons eerste opstel, dat het grootfiliaalbedrijf zeker de gevaarlijkste mededinger van het kleinbedrijf is. De mededeeling, waarschijnlijk als pleister op de wonde bedoeld, dat het kleinbedrijf dus nog altijd over ca. 80 pCt. van den omzet beschikt, vermogen wij dan ook niet als zoo geruststellend voor den middenstand te beschouwen als Prof. Verrijn Stuart dat blijkbaar doet.

### IV. Bezwaren tegen het grootbedrijf. Het „behoefte”-argument.

Bij dit hoofdstuk kunnen wij volstaan met enkele korte opmerkingen. De schrijver beperkt zich hier tot een verdediging van de vrije concurrentie, maar daartegen gaat de strijd niet — zooals in ons vorige artikel duidelijk is onderstreept — doch wel tegen de uitwassen daarvan.

En ook de uiteenzettingen omtrent het behoefteelement doen weinig ter zake; zij raken niet de kern van het vraagstuk, die wij in de slotbeschouwing nader zullen behandelen.

### V. Verdere bezwaren tegen het grootbedrijf.

In dit gedeelte komen dan de verwijten ter sprake, welke door het kleinbedrijf tot de grootondernemingen worden gericht in verband met speciale aanbiedingen, lunchrooms, kapsalons, enz. enz.

De kwestie van de zgn. lokartikelen wordt en-bagatelle behandeld door te zeggen, dat het in het warenhuis wel eens kan voorkomen, dat van speciale, goedkope offertes van de zijde van de industrie gebruik wordt gemaakt. Maar met een zoo slappe bestrijding van al datgene, wat het kleinbedrijf aanvoert te dezen opzichte, kan dit punt toch moeilijk als afgedaan worden beschouwd!

Van de eenheidsprijzenwinkel wordt betoogd, dat deze geen gelegenheidsgoed kan voeren. Want wanneer zulk een onderneming bijv. een das heeft geprijsd voor  $f$  0.50, dan mag zij niet het risico loopen, dat de betrokken fabrikant dezelfde das aan een andere zaak levert, welke die das dan tegen  $f$  0.47 in de etalage legt. Deze argumentatie is toch wel wat erg simplistisch: alsof de eenheidsprijzenwinkel er door het tot het uiterste drukken van de inkooprijzen niet voor vermag te zorgen, dat er geen schijn of schaduw van een kans is, dat een gewone winkel hetzelfde goed tegen lagere prijs zou kunnen verkopen!

Het memorandum heeft het verder over „verticale combinatie” tusschen productie en distributie, en noemt in dat verband o.m. de schoenenbranche, zonder nochtans den toestand in die branche nader te analyseeren. Dat is jammer, want dan zou gebleken zijn, dat juist in den schoenhandel de positie van den zelfstandigen schoenwinkelier achteruit vliegt vanwege het hand over hand toenemend aantal filiaalwinkels van schoenfabrikanten!

Prof. Verrijn Stuart memoreert vervolgens de vraag, of wellicht de industrie, bij welke de groote orders van het grootdistributiebedrijf geplaatst worden, reden tot klachten zou kunnen hebben en hij bepleit — naar buitenlandsch voorbeeld — het houden van een enquête hieromtrent. Wij kunnen, ook zonder enquête, den hoogleeraar wel verzekeren, dat hier, in tegenstelling met zijn indruk, dat op dit stuk van „bevredigende verhoudingen” gesproken kan worden, lang niet alles botertje tot den boom is. Uit eigen waarneming is ons een geval bekend, waarbij een confectiefabriek op een vraag van een grootdistributiebedrijf naar den prijs „bij kwantum” in een bepaald kledingstuk, de volgende offerte afgaf: bij één stuk  $f$  1.50, bij 12 stuks  $f$  1.75, bij 144 stuks  $f$  2.— enz., daarmede te kennen gevend, dat zij van de orders van den aanvrager tegen de „uitgebeende” prijzen, waartegen die steeds geplaatst werden, maar liever verschoond wenschte te blijven. Of een enquête hier inderdaad licht kan brengen? In ieder geval zal er dan voor gezorgd moeten worden, dat een strikt neutrale instantie het onderzoek instelt en dat degenen, die inlichtingen moeten verstrekken, een absolute waarborg van geheimhouding krijgen.

De klachten van het kleinbedrijf over de lunchrooms, kapperswinkels, e.d. in de grootondernemingen wijst Prof. Verrijn Stuart van de hand met de opmerking, dat het kleinbedrijf toch ook tal van neven-diensten bewijst als het ophangen van bulletins van couranten, verkopen van kaarten voor sportwedstrijden e.d. Deze argumentatie kan ons maar zeer matig bevredigen.

Kwalitatief moge weinig verschil bestaan tusschen het bewijzen van neven-diensten door het kleinbedrijf en die, welke het grootbedrijf zijn clientèle brengt, kwantitatief is dat naar onze stellige overtuiging niet het geval. De huisvesting van het grootbedrijf en de daardoor gegeven mogelijkheid de plaatsen in het gebouw, waar de bedoelde neven-diensten worden verleend, zorgvuldig en doelbewust uit te kiezen, maakt o.i. de schade op deze wijze toegebracht aan de andere handelaren, die dezelfde artikelen ten verkoop bieden of dezelfde diensten bewijzen als de verschillende afdelingen van het grootwinkelbedrijf, belangrijk grooter — ook relatief gezien — dan de kleinhandelaar zijn bedrijfsgevoeten door kaartenverkoop, gratis telefoneeren en dergelijke faciliteiten ooit kan berokkenen.

Ook deze klacht van het kleinbedrijf is met de op-

merkingen in het memorandum allerminst bevredigend afgehandeld!

In vele bladzijden tracht Prof. Verrijn Stuart aan te toonen, dat practisch alle reclamemethoden, die bij het grootbedrijf in gebruik zijn, door het kleinbedrijf in toepassing kunnen worden gebracht, mits ook hier de noodige organisatie plaats vinde. Het moet ons van het hart, dat hier de vreemdeling in het distributie-Jeruzalem, die Prof. Verrijn Stuart is, zich manifesteert. Wij erkennen grif en volmondig, dat de schrijver ernaar gestreefd heeft, zijn argumentatie zoo objectief mogelijk te houden — maar het is zijn gemis aan praktische kennis van wat zich in den middenstand afspeelt, welke hem hier dingen doet verkondigen, die op papier wel mooi staan, maar die in de practijk onuitvoerbaar zijn gebleken.

Zoo is het bijv. beslist niét waar, dat de reclame, die voor den enkeling te duur is, door een massa van kleine winkeliers gedragen kan worden, mits deze het nut van samenwerking maar willen inzien. Zeker, in het levensmiddelenbedrijf poogt men iets in deze richting te doen, maar het gaat maar heel aarzelend en practisch wordt er maar weinig bereikt. Hoe komt dat? Omdat in ons land — de organisaties in den levensmiddelenhandel, die zich hiermede bezig houden, hebben dat aan den lijve ondervonden — een uniforme reclame voor detaillisten uiterst moeilijk doorvoerbaar is vanwege de vele en groote verschillen in de zaken der betrokken winkeliers. Misschien kan men bij kruideniers nog wel groepen zaken van dezelfde aard en standing tesamen trachten te brengen, hoewel ook dat al uitermate moeilijk blijkt te zijn; maar in andere branches is dat reeds vrijwel uitgesloten. Gesteld dat de leiding een aardige reclame heeft uitgedacht en nu tracht die door de aangesloten winkeliers te doen maken. Dan blijkt, dat die — immers uniforme! — reclame voor den één niet geschikt is, omdat hij een heel ander soort klanten heeft, dan waarmee de samensteller van de reclame rekende; voor den ander niet, omdat hij veel meer succes weet te behalen met een andersoortig propagandamiddel enz. enz. En bovendien: wat is de sterkste kracht van den zelfstandigen middenstandswinkelier? Zijn individualiteit, zijn persoonlijkheid, het persoonlijk cachet van zijn winkel — en dat zal hij nu moeten gaan prijsgeven? Zooiets kan gelukken in Amerika: maar bij welke andere verhoudingen dan hier te lande!

Dit hoofdstuk is wel het zwakste van het geschrift en wij kunnen niet zeggen, dat de bedenkingen, welke door het kleinbedrijf tegen wat men daar noemt de uitwassen van de vrije concurrentie door het grootbedrijf worden aangevoerd, ook maar enigermate afdoend zijn weerlegd. Hier is het ook de plaats om ons uit te spreken over het reeds in ons vorig artikel vermelde argument van de ongelijke wapenen bij den concurrentiestrijd. Het is volgens onze meening niet voor tegenspraak vatbaar, dat inderdaad het centraal geleide, financieel krachtige grootbedrijf in den concurrentiestrijd géén gelijkwaardige tegenstander is van een uit vele ongelijksoortige grootheden bestaande en financieel weinig krachtigen en ondermijnden middenstand. Zeker, door combinatie bij den inkoop kan inderdaad hier en daar iets worden bereikt, maar op het in den strijd tusschen groot- en kleinbedrijf juist zoo naar voren springende gebied van de reclame, van de beïnvloeding van de massa der koopers en op het terrein van den uiterlijken verschijningsvorm — de paleizen der warenhuizen en andere grootondernemingen versus den eenvoudigen, middenstandswinkel, waar voor moderniseering maar al te vaak de benoedigde gelden ontbreken — ligt het middenstandsbedrijf stukken achter. Hier wordt de strijd zeker met volkomen ongelijke middelen gestreden. Wil men nog

een voorbeeld uit de practijk van allen dag? Een kruidenier wil met zijn tijd meegaan en het is hoog noodig, dat zijn winkel gemoderniseerd wordt: het grootbedrijf doet dat immers ook! Hij gaat dus eens met zijn huiseigenaar praten. En ja, die is wel geneigd iets te doen, maar... hij heeft zoo juist vernomen, dat het grootwinkelbedrijf vaak voor zéér geruimen tijd dergelijke panden inhuurt, mits de eigenaar de verbouwing bekostigt; wil de kruidenier hem nu ook een dergelijke garantie geven? — Ons dunkt, dat commentaar wel overbodig is.

#### VI. Sociale bezwaren tegen het grootbedrijf.

Ook dit hoofdstuk gaat naar ons gevoel de kern van den aanval tegen het grootbedrijf voorbij.

Hier komen ook de fiscale maatregelen nog weer eens ten tooneele, en Prof. Verrijn Stuart gewaagt hier van een „fiscalen rooftocht zonder rechtsgrond”. Wij hebben al meermalen doen uitkomen, dat men van officieele zijde in middenstandskringen speciale belastingen eveneens afkeurt, maar waar hier het memorandum de zaak nog weer eens ter sprake brengt, zij er hier onzerzijds op gewezen, dat er toch wel degelijk één vorm van het grootbedrijf is, waar een speciale belasting op zeer deugdelijke motieven te verdedigen valt, en dat is bij de eenheidsprijzenonderneming. Ook in dit artikel hebben wij gewezen — evenals in het vorige — op het wegzuigen van massa-artikelen met behoorlijke winstmarge uit verschillende branches door den eenheidsprijzenwinkel, aldus den betrokken middenstander achterlatende met den verkoop van minder gevraagde artikelen en met zg. concurrentie-artikelen tegen een minimale winst. Hier is wel degelijk sprake van ontwrichten van bepaalde middenstandsbedrijven, en het memorandum maakt hiervan, hoewel in de aanvallen op het grootbedrijf dit punt terdege naar voren komt en Prof. Verrijn Stuart op verschillende plaatsen in zijn memorandum door aanhalingen blijkt geeft die geschriften te hebben gelezen, geen gewag. Tot herstel van de op deze wijze ontstane ongelijkheid ware een speciale belasting op de eenheidsprijzenwinkels zeer wel te rechtvaardigen.

In hoofdzak heeft de samensteller van het memorandum bezwaar tegen maatregelen ter bescherming van het kleinbedrijf, omdat die de tegenstelling tusschen de „haves” en de „have nots” zouden bestendigen en spanningen en een stemming van verbittering in het leven zouden roepen, die voor de sociale rust en de goede verstandhouding in onze samenleving uitermate ongewenscht zijn. Hier hebben wij ons toch de oogen uitgewreven. Hoe nu: de door het kleinbedrijf gewenschte maatregelen ontmoeten tegenkanting, omdat de sociale onvrede erdoor zou worden bevorderd — maar over de ernstige spanningen en de werkelijk zeer groote verbittering, die thans in middenstandskringen heerschen als gevolg van de huidige onbelemmerde vrijheid geen woord! Komen de bestaande spanningen en de bestaande verbittering er dan niet op aan?

Dan komt hier natuurlijk het argument naar voren, dat door belemmering van het grootbedrijf de energie zou worden geknot. Dat wordt ook door de aanvallers erkend, maar men wil daarmee, althans tijdelijk, bewust genocgen nemen, om een naar het inzicht dier bestrijders grooter goed te redden. Waarom over deze argumentatie geen woord?

Het slot van dit hoofdstuk wijst er dan op, dat de sociale verhoudingen in het grootbedrijf zelf geenszins verwerpelijk zijn. Wij willen dan op gezag van Prof. Verrijn Stuart gaarne aanemen — hoewel men ook over dit punt wel eens andere geluiden kan beluisteren —, maar zouden toch willen opmerken, dat zulks op zijpaden voert.

Immers de sociale positie der werknemers in het

grootbedrijf was bij den aanval allerminst in het ge-  
ding, wèl die van den zelfstandigen middenstand.

#### VII. Indrukken naar aanleiding van de buitenland- sche wetgeving.

Hierover valt weinig te zeggen. Met het feit, dat in Tsjecho-Slowakije en in Zwitserland de coöperaties niet vallen onder de beperkende bepalingen tegen het grootbedrijf zijn wij het evenmin eens als Prof. Verrijn Stuart.

Wat in dit gedeelte wordt medegedeeld over de lotgevallen van werknemers uit opgeheven afdelingen van het grootbedrijf te Weenen, die niet door het middenstandsbedrijf waren opgenomen, doch werkloos waren gebleven, schijnt ons weer uitermate zwak. Het is immers zeer wel mogelijk, dat een gelijk aantal lieden uit andere milieus in het middenstandsbedrijf wèl een plaats hebben gevonden — deze argumentatie is toch wel wat erg poovertjes.

#### VIII. Slotbeschouwing.

In dit laatste hoofdstuk wijst Prof. Verrijn Stuart er op, dat de middenstand het in de laatste jaren zoo moeilijk heeft gehad als gevolg van de hevige conjunctuurgolven, die de koopkracht van het publiek in ongekende mate hebben aangetast en in overeenstemming hiermede beveelt hij dan als de beste methode van oplossing van dit vraagstuk aan een verstandige conjunctuurpolitiek, gericht op stabilisatie van het algemeen prijsniveau en op het voorkomen (? T.) van massawerkloosheid, waardoor ook de middenstand bestaanszekerheid zal erlangen. Gezwegen van het feit, dat naar ons gevoelen ook een betere conjunctuur de bestaande wrijvingen alleen maar verzachten en niet wegnemen zal, is deze wijze van oplossen van het vraagstuk zoover van zijn verwezenlijking verwijderd, is ze in dergelijke mate een vrome wensch, dat hier nauwelijks van een ernstige poging om tot een oplossing te komen gesproken mag worden.

En onder aanhaling van een passus van de hand van den ook reeds in ons eerste artikel geciteerden Dr. Van Beurden — een citaat overigens, dat wij hier weinig passend achten — wordt dan nog eens betoogd, dat de rechtvaardiging van het bestaan van den detaillist — dus ook van het grootbedrijf in den detailhandel — slechts kan worden gevonden *in den dienst*, welken hij aan zijn medemenschen, die als consumenten tot hem komen, bewijst. Wij laten nu daar, dat in het bedoelde citaat de consumenten niet als zoodanig voorkomen, wèl wordt daar gesproken van „het belang der gansche volksgemeenschap”, hetgeen toch wel iets anders is. Maar afgezien hiervan komt in de interpretatie van Prof. Verrijn Stuart weer duidelijk naar voren, dat hij de geheele aangelegenheid toch in hoofdzaak *uit economisch gezichtspunt* wil bezien, n'en déplaise het feit, dat hij in een — overigens ook niet al te sterk — hoofdstuk een en ander rond de sociale zijde van het vraagstuk te berde brengt, zich daarbij echter grootendeels op zijpaden begevende. Echter hebben wij in ons eerste artikel toch wel overduidelijk doen zien, dat het bij dit vraagstuk niet in hoofdzaak gaat om economische, doch om *sociale motieven* en dat de voorstanders van wettelijke bescherming van het kleinbedrijf welbewust die economische motieven wenschen te subordineeren aan de sociale. Een verdediging van het grootbedrijf, welke zich in hoofdzaak op economische motieven baseert, is dus als strijdmiddel weinig effectief, omdat zij langs de kern van het vraagstuk heenredeneert. Waarbij wij dan afzien van den strijd tegen verschillende concurrentie-methoden, waarover hierboven reeds het noodige is opgemerkt.

Dr. E. J. TOBI.

### NADERE BESCHOUWINGEN OVER AANBESTEDINGSCIJFERS.

In aansluiting op het artikel „Aanbestedingen en overheidsinvesteringen in Nederland” afgedrukt in E.-S.B. van 25 Januari jl., volgt hieronder een nadere analyse van de op blz. 72 e.v. bedoelde cijfers inzake aanbestedingen voor openbare werken in de jaren 1926—1937.

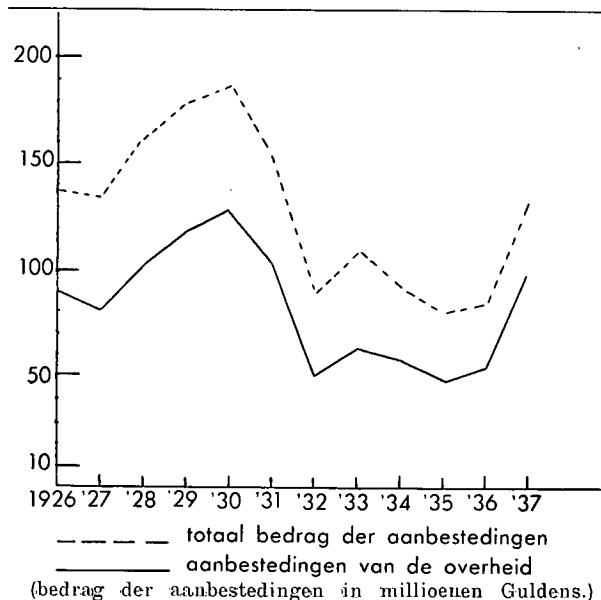
In de uitgaven voor openbare werken kunnen wij de volgende splitsing aanbrengen:

1. Een functionele verdeling naar de instanties, die de opdrachten verstrekken;
2. geografische verdeling naar de provincies, waar de werken plaats vinden;
3. een verdeling naar de objecten, die uitgevoerd worden.

*Het aandeel van de overheid in het totaal der aanbestedingen.*

Bij de cijfers der aanbestedingen, die het Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek regelmatig verstrekt, worden de opdrachtgevers onderscheiden in de volgende vijf rubrieken: Particulieren; spoorwegmaatschappijen; woningbouwverenigingen; gemeentebesturen; rijk, provincie- en polderbesturen.

Deze meer gespecialiseerde onderscheiding stelt in staat de cijfers samen te voegen tot die, betreffende aanbestedingen, overheids-uitgaven tengevolge hebbend en particuliere aanbestedingen.



Uit bovenstaande afgedrukte grafiek blijkt, dat het deel van de totale aanbestedingsom, dat door de overheid wordt besteed 65 à 70 pCt. van het totaal der openbare aanbestedingen bedraagt, waarbij te bedenken valt dat in deze cijfers de onderhandse aanbestedingen, die vooral voor de particuliere bouwnijverheid van belang zijn, niet zijn opgenomen. Wanneer de overheidsactiviteit inkrimpt, is dit van beslissende invloed op het totaal. Uit het verloop der aanbestedingen blijkt bovendien zeer sterk het conjuncturele karakter. Er ontstaat hier echter een merkbare vertraging ten aanzien van de conjuncturele ontwikkeling in het bedrijfsleven. Terwijl in 1931 in het bedrijfsleven de crisis reeds zeer sterk haar invloed deed gelden, zijn waarschijnlijk de uitgaven voor openbare werken in dit jaar nog gestegen, als gevolg van het hoge aanbestedingscijfer in 1930. Het dieptepunt voor de aanbestedingen ligt in 1935. Dit betekent, aangenomen, dat dit cijfer representatief is voor het totaal der investeringen, dat de uitgaven voor openbare werken in 1936 het laagst waren.

Het laatste jaar, 1937, vertoont een markante stijging in het cijfer der aanbestedingen, die op het

cijfer der uitgaven in 1938 haar invloed zal doen gelden.

De stijging in dit laatste jaar wordt mede beïnvloed door het feit, dat enkele grote posten in het aanbestedingscijfer zijn opgenomen (Moerdijk, Noord-Ooster-polder Zuiderzeewerken 12.3 miljoen, Maastunnel 11.9 miljoen).

#### Geografische verdeling.

Voor het eerst is het ons thans mogelijk een geografische verdeling van de aanbesteding van openbare werken over de periode van 1926—1937 te maken.

In het Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek<sup>3)</sup> vinden wij daarvoor een splitsing der cijfers naar de provincies en de grote steden, waaruit blijkt, hoe sterk de openbare werken op de Hollandse provincies gecentreerd zijn. Noord- en Zuid-Holland samen hebben zonder de grote steden Rotterdam, Den Haag en Amsterdam reeds één derde van het totaal verwerkte bedrag aan aanbestedingen tot zich getrokken. In de provincie Drente bijv. werd voor nog geen twaalfde deel aanbesteed van het bedrag, dat in de beide Hollandse provincies zonder Amsterdam, Rotterdam en Den Haag werd aanbesteed.

Dat de uitgaven voor openbare werken in de dichtst bevolkte wooncentra het grootst zijn behoeft geen verwondering te verwekken. Bovendien heeft op het platteland de werkverschaffing in vele gevallen de normale wijze van uitvoering van openbare werken verdrongen, hetgeen niet in de aanbestedingscijfers tot uitdrukking komt.

Toch lijkt ons deze verhouding niet geheel verantwoord. Alhoewel het juist is, dat de behoefte aan openbare werken door een groot aantal factoren bepaald wordt, is de dichtheid van de bevolking toch wel een van de voornaamste factoren, waardoor er behoefte aan openbare werken ontstaat. Uit de Volkstellingcijfers blijkt, dat in de Hollandse provincies buiten de grote steden Rotterdam, Amsterdam en Den Haag iets meer dan een vijfde (21 pCt.) van onze totale bevolking woonachtig is. Dat in dit gebied een derde deel van het totaal bedrag aan openbare werken via aanbestedingen verwerkt wordt lijkt ons een onevenredig groot bedrag ook al houden wij rekening met de bijzondere eisen, die de bevolkingscentra stellen, en de betekenis, die de openbare werken in dit gebied ook voor de buitenprovincies hebben. Een meer verspreide uitvoering van openbare werken zal ongetwijfeld van belang zijn. Dit klemt te meer, omdat de aanwezigheid van een aantal noodlijdende gebieden in ons land (Z.O. hoek van Friesland, Emmen

en omgeving e.d.) industrialisatie in deze streken gewenst maakt.

Door ontginningen e.d. kan weleenswaar een belangrijk gedeelte van de bevolking in de landbouw een bestaan vinden, maar de bestaansmogelijkheden, die op deze wijze geboden worden, zijn beperkt, zodat de vestiging van industrieën overweging verdient. De Overheid kan dit laatste bevorderen door bij het zoeken van objecten voor werkverruiming meer dan tot nog toe het oog te richten op het platteland en door een goede verbinding met het centrum van het land de nodige steun te geven voor het vestigen van industrieën ook buiten de dichtbevolkte centra. Daarbij komt, dat behalve door verbetering der verkeerstoestanden ook op ander gebied een aantal nog voor uitvoering vatbare objecten in de buitenprovincies ligt, dat niet onbelangrijk genoemd kan worden.

Belangrijk is ook het verschil in verloop der aanbestedingscijfers in de verschillende provincies. Een vergelijking van de bedragen, waarvoor in de laatste zes jaren werd aanbesteed, met soortgelijke cijfers betrekking hebbende op de jaren 1926 tot en met 1931 leert ons, dat dit verloop voor de verschillende provincies sterk uiteenloopt. Vrijwel algemeen werd in de periode 1932 tot en met 1937 aanmerkelijk minder aanbesteed dan in 1926—1932 (een uitzondering maken hierop de aanbestedingen in de provincie Utrecht) maar de omvang van deze vermindering is voor de diverse provincies zeer verschillend.

Het totaal bedrag der aanbestedingen van 1932 tot en met 1937 voor publieke werken gehouden, maakt van het totaal bedrag waarvoor in de jaren 1926 tot en met 1931 werd aanbesteed uit (in pCt.):

Voor Noord-Brabant	44.8
„ Gelderland	76.3
„ Zuid-Holland (zonder Rotterdam en Den Haag)	68.0
„ Noord-Holland (zonder Amsterdam)	72.4
„ Zeeland	57.6
„ Utrecht	107.8
„ Friesland	61.0
„ Overijssel	53.8
„ Groningen	52.2
„ Drente	86.8
„ Limburg	41.3
„ het Rijk (zonder de drie grootste gemeenten)	64.3
„ de drie grootste gemeenten	48.9
„ het Rijk	60.9

De grootste teruggang vond plaats in de drie grootste gemeenten en in de provincies Limburg en Noord-Brabant. In de provincie Utrecht vond in deze periode een vermeerdering van aanbestedingen voor publieke werken plaats, terwijl Drente, Gelderland, Noord-Holland (zonder Amsterdam) en Zuid-Holland (zonder Rotterdam en den Haag) tot de provincies, waar de inkrimping der aanbestedingen groter was dan in het Rijk, behoren.

<sup>3)</sup> October-aflevering, blz. 1643/6.

Aanbestedingen ten behoeve van Openbare Werken 1926—1937, onderscheiden naar de gebieden (in miljoen guldens).

Jaar	Noord-Brabant	Gelderland	Zuid-Holland <sup>1)</sup>	Noord-Holland <sup>2)</sup>	Zeeland	Utrecht	Friesland	Overijssel	Groningen	Drenthe	Limburg	Totaal <sup>1)</sup> Provincien <sup>2)</sup>	Amsterdam	Rotterdam	Den Haag	Amsterdam Rotterdam Den Haag	Totaal Generaal
1926	6.88	5.96	11.54	12.50	3.82	3.51	1.97	5.12	7.02	1.53	8.47	68.32	9.86	6.05	4.90	20.81	89.13
1927	7.98	5.63	11.42	14.43	3.95	4.48	1.75	4.42	3.81	0.72	3.76	62.35	10.82	4.39	3.58	18.79	81.14
1928	10.60	6.30	14.05	14.61	4.52	4.21	3.86	6.22	5.07	0.84	7.94	78.22	8.85	9.69	4.97	23.52	101.73
1929	13.40	8.61	24.52	14.19	4.26	5.53	4.39	6.44	3.48	1.97	6.69	93.48	10.23	8.06	4.99	23.28	116.76
1930	14.29	9.80	19.02	18.48	4.24	4.59	3.71	7.47	6.36	1.64	8.05	97.65	12.71	10.13	6.35	29.19	126.84
1931	7.79	9.37	16.83	21.35	3.18	5.52	3.86	4.72	5.14	1.06	5.11	83.93	9.87	5.02	5.08	19.97	103.90
1932	3.78	7.00	8.71	9.02	1.98	3.28	1.11	2.60	3.31	0.70	2.86	44.35	2.87	0.98	2.73	6.58	50.93
1933	3.79	7.05	9.86	10.76	2.08	6.37	1.28	2.95	2.85	1.13	3.39	51.51	6.44	2.61	2.78	11.83	63.34
1934	4.37	5.67	8.21	10.81	2.11	4.88	1.22	5.12	2.55	1.04	3.36	49.34	5.10	1.60	1.45	8.15	57.49
1935	3.50	3.20	13.54	6.61	2.37	2.72	0.93	1.68	1.71	0.69	3.46	40.41	5.27	1.39	1.35	8.01	48.42
1936	4.92	3.29	10.50	9.27	2.75	5.31	2.54	2.84	2.66	1.06	1.56	46.70	5.40	1.83	1.39	8.62	55.32
1937	6.96	8.64	15.38	22.72 <sup>3)</sup>	2.51	7.46	4.85	3.32	3.06	2.12	1.90	78.92	7.38	13.57 <sup>4)</sup>	2.16	23.11	102.03
	88.26	80.52	163.58	164.75	37.77	57.86	31.47	52.89	47.02	14.50	56.55	795.17	98.80	65.32	41.72	201.86	997.03

<sup>1)</sup> Zonder Rotterdam en Den Haag. <sup>2)</sup> Zonder Amsterdam. <sup>3)</sup> Waarvan f 12.268.000 voor den Meerdijk van de N.O. Polder der Zuiderzeewerken te Urk. <sup>4)</sup> Waarvan f 11.894.000 voor de Maastunnel.

*De verdeling naar de objecten.*

Een groot voordeel van het gebruik van aanbestedingscijfers als maatstaf voor het verloop der openbare werken is, dat een verdeling naar de objecten hierdoor mogelijk wordt.

In het bovengenoemde nummer van het Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek, vinden wij de in onderstaande tabel opgenomen verdeling.

Hetgeen opvalt is de sterke verschuiving, die in deze periode in de aanbesteding voor verschillende doeleinden heeft plaats gevonden.

Terwijl de aanbestedingen voor wegen en kanalen in deze periode meer dan verdubbelde, verminderde de aanbesteding voor scholen van 12.7 tot 2.7 miljoen Gulden, of met bijna 80 pCt. Dat de vermindering van deze post voor de openbare werken niet onbelangrijk is, blijkt wel, wanneer wij de verdeling der aanbestedingen over het jaar 1926 nagaan. Wij zien, dat de aanbestedingen in dat jaar voor de scholenbouw, na die voor de woningbouw en kanalenaanleg verreweg de belangrijkste post vormde. Belangrijker nog dan de aanbestedingen voor de wegenaanleg. Ook de aanbesteding voor de woningbouw vertoont een sterke teruggang. Zodoende is het zwaartepunt voor openbare werken in de depressie verlegd van de bouw van woningen en scholen naar de aanleg van wegen en kanalen.

De teruggang van de scholenbouw is aan verschillende oorzaken te wijten. Een belangrijke oorzaak is ongetwijfeld de sterke bezuiniging, die op het onderwijs heeft plaats gevonden. De concentratie en de vergroting der klassen heeft de behoefte aan scholen sterk verminderd. Daarnaast is door het kleiner worden der gezinnen het aantal leerlingen ook verminderd, hetgeen de behoefte aan scholen sterk deed afnemen. Dit verschil met 1926 is des te sterker, aangezien door de sprong in het geboortecijfer in de eerste jaren na de oorlog het aantal leerlingen vanaf 1926 gedurende een bepaalde periode zeer sterk is toegenomen en daarmee de aanbestedingscijfers voor de bouw van scholen, die een tot nu toe ongekende hoogte bereikten <sup>4)</sup>.

Ook werkte in 1926 de invloed van de gelijkstelling van het bijzonder met het openbaar onderwijs van 1919 nog na, hetgeen tengevolge had, dat er vele nieuwe scholen gesticht moesten worden.

Een zeer onregelmatig verloop hebben de aanbestedingen voor de spoor- en tramwegen, de drinkwaterleiding, gas-, telefoon- en electriciteitsinstallaties.

De bouwwerkzaamheid voor deze doeleinden heeft over het algemeen geen continu karakter. Op een bepaald moment moeten er op deze gebieden zekere uitgaven worden gedaan, die meestal dan ook geen verder uitstel kunnen lijden. Zo zien we, hoe door hoog- en laagconjunctuur heen naast jaren met hoge aanbestedingscijfers voor spoor- en tramwegen, gas- en electriciteitsbedrijven, jaren met zeer geringe bedragen voor aanbestedingen op deze gebieden zijn.

*Vergelijking van het verloop der aanbestedingscijfers met andere gegevens over het verloop van openbare werken.*

Wij wezen er reeds op, dat uit de aanbestedingscijfers blijkt, dat in de periode 1931—1936 een sterke teruggang in de uitgaven voor openbare werken heeft plaats gevonden.

Een hoogtepunt voor de openbare werken was volgens deze cijfers het jaar 1931 (aangebestedingscijfers 1930), terwijl er twee dieptepunten in 1933 (aangebestedingscijfers 1932) en 1936 (aangebestedingscijfers 1935) waren. Na 1936 is er een zeker herstel merkbaar, welk herstel in 1938 in versterkte mate plaats vond.

In hoeverre klopt deze conclusie met de conclusie, die wij uit andere cijfers kunnen trekken?

In het Economisch-Statistisch Maandbericht van 28 October 1938 vinden wij cijfers vermeld op grond van inlichtingen van de directie van de Rijkswaterstaat en van de verschillende provinciale Waterstaatsbedrijven voor de investering in primaire en secundaire wegen en in de bruggen over grote rivieren.

Het hoogste cijfer vinden wij in 1931 met 31.1 miljoen Gulden, terwijl ook hier twee dieptepunten vallen te constateeren, nl. in 1933 met 23.6 miljoen en in 1936 met 24.7 miljoen Gulden. Helaas is voor 1937 het bedrag aan investeringen in secundaire wegen nog niet bekend, waardoor een vergelijking met 1936 niet mogelijk is. Wanneer wij echter zien, dat alleen al de investering in de primaire wegen en in de bruggen van 1936 op 1937 gestegen is van 16.2 miljoen op 19.9 miljoen, dan is de conclusie gerechtvaardigd, dat de investeringen in het jaar 1937 in wegen en bruggen hoger zijn geweest dan in 1936.

Er is dus overeenstemming in het verloop van bovengenoemde cijfers van de aanbestedingen en de cijfers van de investeringen in wegen en bruggen. Uit beide cijferreeksen valt af te lezen, dat het hoogtepunt voor de overheidsinvestatie in 1931 was. Daarna vond een vermindering plaats, welke een dieptepunt bereik-

4) Aantallen leerlingen lagere scholen:			
1920 .....	1.030.000	1930 .....	1.182.000
1925 .....	1.077.000	1936 .....	1.143.000

Aanbestedingen ten behoeve van openbare werken 1926—1937 onderscheiden naar den aard der werken (in miljoenen Guldens).

Jaar	Wegen	Bruggen <sup>1)</sup>	Spoor- en tramwegen	Riolering <sup>2)</sup>	Rivieren, kanalen, polderwerken, inpolderen	Havens en kunstwerk	Drinkwaterleiding	Gas, telef. electriciteit, installaties	Woningbouw, openbare gebouwen <sup>3)</sup>	Scholen	Overige werken <sup>4)</sup>	Totaal
1926..	10.40	6.48	4.56	4.41	14.40	5.74	0.53	1.38	25.44	12.76	3.03	89.13
1927..	12.21	7.99	1.47	4.46	16.11	3.97	1.46	0.79	20.15	10.05	2.47	81.14
1928..	16.74	4.28	3.20	4.83	20.56	5.67	0.67	1.41	26.93	16.52	0.94	101.73
1929..	20.19	5.59	6.91	6.53	15.86	4.75	2.55	1.94	26.15	24.48	1.82	116.76
1930..	18.41	8.57	4.24	7.31	16.29	7.35	0.80	2.57	35.62	22.65	3.02	126.84
1931..	17.01	4.48	2.48	5.64	16.55	5.69	0.31	1.94	26.90	19.85	3.06	103.90
1932..	10.26	5.70	1.23	3.03	10.13	1.56	0.41	0.84	10.45	6.34	0.98	50.93
1933..	14.86	5.17	1.73	2.57	11.20	2.54	0.32	0.88	17.92	5.20	0.93	63.34
1934..	14.95	4.97	3.05	2.70	13.76	1.04	1.08	2.19	9.86	2.14	1.75	57.49
1935..	14.26	4.10	1.34	3.06	8.63	1.28	1.23	1.02	9.73	1.86	1.93	48.42
1936..	16.23	3.76	4.82	2.63	9.06	1.08	0.40	0.61	14.22	1.21	1.29	55.32
1937..	26.36	5.94	1.52	4.16	29.47 <sup>5)</sup>	1.13	0.65	1.44	15.40	2.74	13.21 <sup>6)</sup>	102.03
	191.88	67.03	36.55	51.33	182.02	41.80	10.41	17.01	238.77	125.80	34.43	997.03

<sup>1)</sup> Inclusief spoorwegbruggen.

<sup>2)</sup> Hieronder bevinden zich tevens de aanbestedingen van riolering en bestrating, waarvoor „in massa” werd ingeschreven.

<sup>3)</sup> Onder openbare gebouwen zijn verstaan de gebouwen, dienende tot uitoefening van de publieke dienst.

<sup>4)</sup> Hieronder bevinden zich de aanbestedingen, niet val-

lende onder andere rubrieken, o.a. aanbestedingen ten behoeve van cultuurtechnische werken, parken, begraafplaatsen, vliegvelden, verdedigingswerken (bijv. kazematten; kazernes zijn onder openbare gebouwen opgenomen) en de Maastunnel te Rotterdam.

<sup>5)</sup> Waarvan f 12.268.000 voor de Moerdijk van de N.O.-polder der Zuiderzeewerken.

<sup>6)</sup> Waarvan f 11.894.900 voor de Maastunnel.

te in 1933. Het begin van herstel in 1934 zette in de volgende jaren niet door. De cijfers voor 1935 waren reeds weer lager dan die van 1934, terwijl in 1936 een nieuw laagtepunt bereikt werd ongeveer op hetzelfde lage niveau als in 1933.

De cijfers, die voor de jaren 1937 en 1938 beschikbaar zijn, wettigen het vermoeden, dat in de laatste jaren weer een vermeerdering in de uitgaven voor openbare werken heeft plaats gevonden.

Met het constateeren van dit feit zijn wij in tegenpraak met de uitlating van de Nederlandse regeringsvertegenwoordiger in de internationale commissie voor openbare werken, op de laatste samenkomst van deze commissie in Juni jl. te Genève. Uit een bespreking van deze conferentie in de Economisch-Statistische Berichten van 17 Augustus l.l. van de hand van den heer J. Meyer, lezen wij, dat de Nederlandse vertegenwoordiger het volgende betoogd heeft: „Van 1930 tot 1936 vertoonde de werkloosheid in Nederland een voortdurende stijging. In deze jaren namen de uitgaven voor publieke werken toe.”

Een nauwkeurige bestudering van de gegevens, die over de jaarlijkse uitgaven voor openbare werken bekend zijn, heeft ons echter niet vermogen te doen inzien, dat deze optimistische conclusie juist is.

De jongste publicatie over de verdeling der aanbestedingen is een vestiging te meer voor het reeds dikwijls geuite vermoeden, dat van een conjuncturele openbare-werkenpolitiek van 1930—1936 hier in Nederland geen sprake is geweest.

G. M. NEDERHORST.

Rectificatie: De noot voorkomende onder het staatje in de eerste kolom van blz. 74 van mijn vorige artikel, gelieve men als volgt te lezen: „De cijfers zijn bekend op grond van inlichtingen van de Gemeentelijke Technische Dienst te Rotterdam. Zij wijken enigszins af van de in het Maandschrift (31-10-1938, blz. 1645) opgenomen cijfers van de Haagse aanbestedingen voor publieke werken, omdat in deze laatste cijfers ook aanbestedingen van werken, uitgevoerd in de gemeente 's-Gravenhage, zijn begrepen, die van andere overheidsinstanties dan de gemeente (Rijk, spoorwegen, waterschappen) uitgaan, en dus elders zijn aanbesteed.”

### TEGENSTANDERS VAN VERVOERS- COÖRDINATIE AAN HET WOORD.

Door de Regeering zijn een tweetal wetsontwerpen<sup>1)</sup> ingediend, welke de coördinatie van het goederen- en personenvervoer in Nederland beoogen. Over deze wetsontwerpen spraken reeds verschillende organisaties op vervoersgebied en Kamers van Koophandel, benevens een deel der pers hun meening uit. Ook de Algemeene Nederlandsche Verkeersfederatie wijdde een tweetal publicaties (bundel II Nos. 23 en 25) aan deze ontwerpen, terwijl zij Vrijdag jl. in Den Haag een bijeenkomst belegde, waar een vijftal sprekers benevens de voorzitter van laatstgenoemde organisatie hun meeningen over de in deze wetsontwerpen ontwikkelde gedachten uitspraken. Daarbij was eigenlijk alleen het eerste wetsontwerp, betreffende de coördinatie van het goederenvervoer aan de orde, terwijl over de coördinatie van het personenvervoer slechts zijdelingsche opmerkingen werden gemaakt.

De sprekers vertegenwoordigden de verschillende groepen der bevolking en onderdeelen van het economisch leven, welke geïnteresseerd zijn bij het vervoersvraagstuk; de heer J. F. Deelen sprak namens den landbouw, de heer W. G. Scheeres namens den

middenstand; uit de kring van het vervoer te water voerde de heer Mr. C. C. Gischler het woord. Voorts sprak nog de heer C. G. T. Sormani namens de werknemers in het transportbedrijf, terwijl de heer C. J. Ph. Zaalberg en Mr. W. J. van Balen, die als president der A.N.V.F. de vergadering leidde, het vraagstuk meer vanuit algemeen gezichtspunt bespraken.

Ondanks de groote diversiteit der door hen vertegenwoordigde belangen, waren alle sprekers het er over eens, dat dit wetsontwerp verworpen dient te worden. Men dient hierbij in aanmerking te nemen, dat ondanks het groote aantal sprekers, niet alle betrokken groepen vertegenwoordigd waren. In het bijzonder misten wij een uiteenzetting van de zijde der werkgevers in het beroepsgoederenvervoer per auto.

Het is ondoenlijk om een volledig beeld te geven van alle argumenten, die geuit werden; wij willen echter trachten in het onderstaande de kernpunten uit het betoog der sprekers samen te vatten.

De beteekenis van het vervoer per vrachtauto werd geschetst door den heer Mr. Van Balen in zijn openingswoord, en de heeren Deelen en Scheeres. De heer Deelen wees in het bijzonder op de tendens tot concentratie van landbouwindustrieën en agrarische markten, welke het huis-huis- (i.c. van boerderij tot fabriek of markt) vervoer tot voorwaarde heeft, waarin alleen de vrachtauto kan voorzien, terwijl de heer Scheeres in het bijzonder de beteekenis van het eigen vervoer („werkverkeer”) voor den handeldrijvenden en industrieelen middenstand naar voren bracht. De heer Sormani wees nog op de arbeidsintensiteit van het vervoer per auto en de heer Zaalberg legde de nadruk op de beteekenis van een goed en snel functioneerend vervoerbedrijf voor de industrie.

Betreffende het eigenlijke wetsontwerp lag het cardinale verschil met het door de Regeering ingenomen standpunt reeds direct in de beoordeeling van de bestaande situatie in het vervoerwezen hier te lande. De Regeering wijst in haar Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp op het feit, dat tengevolge van de kostenstructuur in de vervoersbedrijven, vrije concurrentie in dit bedrijf leidt tot niet loonende prijzen voor de vervoersprestaties en tot het ontstaan van een te groote capaciteit van het geheele vervoersapparaat. Aldus wordt door de doorwerking van die vrije concurrentie een toestand verkregen, waarbij niet op de meest economische wijze in de vervoersbehoefte wordt voorzien; er ontstaat eerder een vervoerschaos.

Dit standpunt vond bij de sprekers weinig bijval. De sprekers, welke meer het verzendersbelang of de belangen van het werkverkeer vertegenwoordigden interesseerden zich, wij zouden bijna zeggen vanzelfsprekend, weinig voor deze zijde van het vraagstuk. De heer Mr. Gischler ging nog het diepst op dit punt in; z.i. verkeert het vervoerstelsel in een overgangperiode van versnelde ontwikkeling; gedurende dezen tijd kan men het beter aan zichzelf overlaten, totdat empirisch de verschillende functies zich beter afteekenen. Op den duur ontstaat dan een zekere consolidatie en zal de samenwerking tusschen de verschillende takken van vervoer tot stand komen. De Staat kan deze ontwikkeling trachten te stimuleeren en eventueel achteraf sanctioneeren. Overigens ontkende de heer Gischler, dat er een vervoerschaos zou bestaan; de reguleerende werking van de prijsvorming bestaat z.i. nog wel, doch ze werkt minder snel, terwijl het element van de vaste kosten aan beteekenis verliest, nu het minder kapitaal-intensieve motorvervoer de andere takken terugdringt. Ook het bestaan van parasitair vervoer ontkende deze spreker; de heer Sormani meende echter het tegendeel.

Volgens den heer Mr. Van Balen bestaat er wel een te groote vervoercapaciteit, doch alleen bij de spoor- en waterwegen. De heer Sormani sprak daarentegen over surplus-capaciteit in het algemeen.

Alle sprekers meenden, dat ook in het vervoerwezen de vrije concurrentie leidt tot de meest eco-

<sup>1)</sup> Het wetsontwerp tot wijziging en aanvulling van de zesde, negende en tiende afdeling van de Wet van 29 November 1935 (S. No. 685) tot verlaging van de openbare uitgaven, zoomede regeling van de intrekking der Wet van 5 Mei 1933 (S. No. 251) en het wetsontwerp „vervoer van personen met motorrijtuigen”.

nomische voorziening in de behoefte. In dit opzicht is er naar hun meening geen reden, om dit bedrijf aan een speciale regeling te onderwerpen, doch wel moet de Overheid regelen stellen in het belang van de veiligheid en de positie der werknemers in dit bedrijf. De heer Sormani ging in deze wel het verst en wilde in het algemeen, ook voor de loon- en dienstvoorwaarden, aanpassing bij de positie van het spoorwegpersoneel.

\* \* \*

Gegeven eenmaal dit verschil in visie op de bestaande situatie, spreekt het welhaast vanzelf, dat het wetsontwerp bij de sprekers geen genade kan vinden. De critiek richtte zich zowel op het ontwerp zelf, als op de wijze, waarop, naar men meende te mogen verwachten, de Regeering de in het ontwerp gevraagde bevoegdheden zou gebruiken.

Formeel achtte men het onjuist, dat de coördinatie van het goederenvervoer op deze wijze een onderdeel vormt van de zgn. bezuinigingswet. Dit legt een te nauw verband tusschen de spoorwegtekorten en de coördinatiemaatregelen.

Groote bezwaren, ook van staatsrechtelijken aard, werden ingebracht tegen de groote bevoegdheden (Mr. van Balen sprak van een „blanco volmacht”), welke de Regeering zich door dit wetsontwerp wil verschaffen<sup>2)</sup>. De heer Gischler meende zelfs dat de Regeering zich te weinig bewust is, welke voetangels en klemmen er liggen op dit moeilijke terrein; ware het anders, zij zou de pretentie, deze gecompliceerde materie te willen ordenen, spoedig laten varen. De heer Zaalberg meende, dat wij tengevolge van de „internationale verdwazing” reeds op genoeg gebieden hebben moeten ingrijpen; reden te meer om deze bij uitstek nationale materie niet te ordenen.

Men was verder bevreemd omtrent de wijze, waarop de verleende bevoegdheden aangewend zouden worden. Ondanks de desbetreffende nadrukkelijke ontkenning in de Memorie van Toelichting, zou volgens de meeste sprekers de coördinatie in de praktijk een sub-ordinatie aan de belangen der spoorwegen beteekenen. Voor een dergelijke bevoorrechtiging bestaat, gezien de geringe kwantitatieve beteekenis der spoorwegen voor het goederenvervoer, geen reden. Erkend werd echter, dat de spoorwegen ook thans nog een belangrijke functie in het vervoerstelsel vervullen, doch deze functie werd niet nader aangegeven.

Het wetsontwerp opent verder de mogelijkheid om aan de verleening van een vergunning voor vervoer van goederen verschillende voorwaarden te verbinden o.m. betreffende de tarieven, de dienstregeling, de route enz. Men was in het algemeen sterk gekant tegen de schematisering, die hiervan het gevolg zou kunnen zijn. Regeling der tarieven werd nauwelijks mogelijk geacht, gezien de groote differentiatie, terwijl bovendien de controle uiterst moeilijk zou zijn. Tenslotte zou vaststelling van de tarieven tot verstarring leiden en de zwakkeren in stand houden, gelijk thans reeds in de binnenvaart tengevolge van de Evenredige Vrachtverdeling geschiedt.

De heer Scheeres kwam in het bijzonder op voor de belangen van het eigen vervoer. Dit vervoer moet vrijgelaten worden, doch het wetsontwerp wil ook dit vervoer aan een vergunningsstelsel onderwerpen. De definitie van eigen vervoer in het ontwerp werd te eng geacht. De praktijk van het eigen vervoer maakt het noodzakelijk, onder eigen vervoer behalve het vervoer met eigen vervoermiddelen ook vervoer met in huurkoop of huur verkregen vervoermiddelen te rekenen.

Mr. Gischler opponeerde voorts nog tegen het feit, dat de Evenredige Vrachtverdeling in dit ontwerp

<sup>2)</sup> Er zij hierbij aan herinnerd, dat artikel 4 van het wetsontwerp bepaalt, dat het vervoer van goederen en de uitoefening van eenig bedrijf afhankelijk kan worden gesteld van een vergunning, welke wordt verleend door de Kroon of een door deze aan te wijzen autoriteit.

voorloopig gehandhaafd blijft. In dit verband meende Mr. Van Balen in zijn samenvatting nog, dat het ingrijpen t.a.v. de wilde binnenvaart slechts een incidenteel, nl. in verband met de conjunctuur staand, karakter mag dragen.

Hoewel, zooals gezegd, de coördinatie van het personenvervoer nauwelijks besproken werd, verdient een opmerking van den heer Sormani in dit verband nog vermelding. Deze wees er op, dat de in het desbetreffende wetsontwerp geschetste taakverdeling tusschen spoorweg en autobus, waarbij de eerste in het algemeen het vervoer over den langen afstand en de laatste het vervoer op korten afstand verzorgen zal, niet houdbaar is. Het is z.i. zelfs de vraag of in Nederland wel echte lange-afstandsvervoer bestaat. Ook de autobus heeft een taak op de lange trajecten, zooals die in ons land bestaan.

\* \* \*

De opmerkingen der verschillende sprekers droegen dus, blijkens het bovenstaande, vooral een negatief karakter. De sprekers konden, overtuigd als zij zijn, dat een aan zich overgelaten vervoerwezen tot de meest doelmatige voorziening in de vervoerbehoefte leidt, in hun positieve verlangens kort zijn.

De heer Sormani ging daarin nog het verst, z.i. moet men echter voorzichtig beginnen met ingrijpen; later kan daaraan, indien noodzakelijk, een wijdere strekking gegeven worden. Hij noemde als voorloopige maatregelen o.m. het invoeren van een elastische vergunningsregeling, het instellen van vervoerplicht, het invoeren van een tariefcontrole, om tegen ongemotiveerde opdrijving te waken.

De heer Mr. Van Balen ging in zijn samenvatting minder ver, in overeenstemming met de opvatting der meerderheid der andere sprekers. Hij sprak zich uit voor de meergenoemde regelingen op het gebied der sociale verhoudingen en in het belang van de veiligheid. Voorts achtte hij toezicht op de juiste uitvoering van den dienst noodzakelijk, terwijl voor de daarvoor in aanmerking komende vervoersoorten een stelsel van bedrijfsvergunningen ingevoerd kan worden. Dit laatste punt is ons niet duidelijk geworden; regelen ingrijpen zal hier in het algemeen niet mee bedoeld zijn, daar „de gezonde ontplooiing van het vrije initiatief niet belemmerd mag worden”. Vermoedelijk is hiermee slechts een rem bedoeld tegen de beunhazerij op dit gebied.

A. PARENT.

## AANTEKENINGEN.

### Van dienen en verdienen.

Aan de rede, door den heer G. J. P. Zaalberg, uitgesproken op de vergadering d.d. 27 Januari jl., bevestigd door de Algemeene Nederlandsche Verkeersfederatie en enkele andere Vereenigingen ter bespreking van het aanhangige wetsvoorstel tot coördinatie van het goederenvervoer, ontleenen wij het volgende:

De drie voornaamste drijfveren tot nuttige arbeid zijn het dienstideaal, arbeidslust en winstbejag. Dit laatste geenszins in ongunstige zin bedoeld, dus ook en vooral uit plichtsgevoel tegenover hen, die van het door ons verdiende loon afhankelijk zijn.

Van alle levende wezens is het waarschijnlijk alleen de mens, die bewust en uit vrije wil werkt om anderen te dienen. In alle tijden en in alle kringen leefden en leven mensen, die met meer of minder opoffering van eigen belang zich inspinnen voor anderen of voor de algemene zaak. Zonder hen zou de wereld er anders uitzien. Reeds Plato kende aan hen een voornaam plaats toe in zijn staatsbestuur. In de samenleving van thans vervullen zij een niet minder belangrijke functie.

De tweede categorie, zij die uit liefde voor de arbeid zelf of om de voldoening van de vruchten ervan te zien zich min of meer inspinnen, bewijzen dikwijls diensten aan de gemeenschap, vooral wanneer het begaafde kunstenaars of beoefenaars van de wetenschap zijn, of wanneer zij tevens de behoefte gevoelen ook voor anderen nuttig



te zijn. Er zijn nog vele andere bronnen van arbeidsvreugde, die niet alle even eerbiedwaardig zijn, bijv. eerzucht en nog meer heerszucht.

Verreweg de meeste arbeid behoort echter tot de derde categorie en wordt gepresteerd onder de werking van het gebod „in het zweet Uws aanschijns zult gij Uw brood verdienen.”

Het gehele bedrijfsleven ontleent daaraan zijn kracht. Iedere eerlijke vennootschap heeft in zijn statuten staan: „Het doel der vennootschap is het maken van winst door...” en ook het overgrote merendeel dergenen, die in overheidsdienst werkzaam zijn, doen dit om den brode.

Ik moet nu niet misverstaan te worden niet verzuimen met vreugde te constateren, dat er vooral onder de overheidsbedrijven vele zijn, die voorbeeldig geleid worden door mannen, die tot de besten van de eerste categorie behoren. En ook onder hen, die particuliere bedrijven leiden of medebesturen, zijn er vele, die het geluk hebben daarin het dienstideaal te volgen en vreugde in hun arbeid te vinden.

Het zou echter een grote misrekening zijn te verwachten, dat de arbeid, die voor de instandhouding van de mensheid nodig is, overgelaten kan worden aan de eerste twee categorieën.

En de menselijke aard en de aard van een groot deel van de maatschappelijk noodzakelijke arbeid maken het nodig, dat de vruchten van die arbeid aan degenen, die hem verricht, ten goede komen, m.a.w. dat winstbejag de prikkel is.

Een van de meest bewonderenswaardige dingen in de samenleving is, dat door dit werken om de verdienste de werker tevens zijn medemens dient. Dit is een groot geluk, want het verhoogt het gevoel van eigenwaarde en het geeft levensbevrediging aan ieder, die beseft, welke plaats hij als arbeider in en voor de gemeenschap inneemt.

In het bedrijfsleven, waar dus behalve om ideële remuneratie gewerkt wordt om de winst, is die winst tevens een maatstaf voor de nuttigheid van het werk. Een onderneming, die niet meer oplevert dan hij verbruikt aan materialen, energie, installatiekosten, arbeid enz., die dus door die arbeid niet meer waarde toevoegt aan de bewerkte materialen dan hij eraan ten koste legt, bewijst geen diensten, moet op kosten van ander arbeid in stand gehouden worden of plaats maken voor een onderneming, die wel rendabel is.

Bij volledige bedrijfsvrijheid en vrije prijsvorming zullen dus steeds die ondernemingen het best gedijen, die weten te verdienen en nu zijn ook juist zij het, die het beste dienen. Daardoor wordt de gemeenschap het best gediend, wanneer men dit enigszins wrede spel de vrije loop laat, voorzover een wijze overheid het niet in het algemeen belang acht, de nadelen van de onbeperkte vrijheid, die geen uwer zal ontkennen, te voorkomen en te bestrijden.

De overheidsmaatregelen worden echter een kwaad, wanneer zij aan het bedrijfsleven de levenwekkende kracht ontnemen van de vrijheid, die zich richt op het maken van winst, want alleen daardoor zal het bedrijfsleven, gewild of ongewild, zijn taak vervullen van te dienen.

Zolang de klant koning was, werkte die kracht onbeperkt, de ondernemer had zich bij voortdurend af te vragen: „hoe dien ik het beste?”, omdat hij daardoor alleen verdienen kon. Ideaal liep toen de wereld niet, want ook de ondernemers, kleine en grote, zijn geen heilige boontjes, maar de algemene lijn was toch, dat voortdurend een natuurlijke sanering in het bedrijfsleven plaats had. Het minderwaardige werd afgestoten en de gezonde zaken kwamen tot ontwikkeling.

Dat in die min of meer wilde groei de overheid een belangrijke en moeilijke taak had, spreekt wel vanzelf. Wat voor de teelt van gewassen en van dieren geldt, nl. dat het menselijk intellect de natuur kan te hulp komen, vooral teneinde de natuurlijke groei- en teelkracht te richten op het belang van de mensheid, geldt ook voor het tot ontwikkeling doen komen van de ondernemingen, die ieder voor zich in hoofdzaak door eigen belang gedreven worden.

De teler van dieren of planten weet zich echter te houden aan de leer, dat de natuur de leermeester is van de kunst en in het eerste hoofdstuk van die leer staat, dat het behoud van de groei- en teelkracht *conditio sine qua non* is voor alle rasverdeling en productieverhoging.

Die krachten worden in een onderneming opgewekt door de hoop op verdienen. En zolang het dienen van den consument het beste middel was om tot verdienen te komen, werkte dat schijnbaar ingewikkelde proces heilzaam.

Sedert door allerlei oorzaken één voor één alle Regeringen zich genoodzaakt hebben gevoeld zich te gaan be-

moeien met het ruilverkeer en met de productie, is deze grote verandering in de economie gekomen, dat *de overheidsbemoeiing niet den consument ziet als doel van de productie, doch den producent*. Alle maatregelen zijn ingegeven door de wens den producent op de been te houden, hem te laten verdienen, onafhankelijk van de mate, waarin hij inderdaad dient.

Hierdoor stelt de ondernemer zich bij al zijn handelingen niet meer voor de vraag: „hoe dien ik den consument het best?”, maar „wat schrijft de overheid mij voor om nog te kunnen verdienen?”

Wij beseffen allen, dat hiermede de sterkste prikkel om zich met al zijn kracht aan een steeds beter dienen te wijden, buiten werking is gesteld. De muziek is uit het bedrijfsleven.

Dit enorme verlies wordt fataal voor de gehele gemeenschap, mede doordat geen overheid ertoe in staat is te beoordelen, wat bij de steeds en snel zich wijzigende behoeften en mogelijkheden en persoonlijke capaciteiten van de ondernemers, gedaan moet worden om het grootste profijt te trekken uit de in oneindige verscheidenheid aanwezige krachten in het levende en denkende en werkende lichaam, dat wij het bedrijfsleven noemen.

Dat een onbeperkte vrijheid nadelen heeft, wij weten het allen. Maar ook weten wij, dat ook daartegen in het vrije bedrijf tegenkrachten zijn, die in zeer vele gevallen juist en sneller werken dan sommige overheidsmaatregelen.

Een van de vele voorbeelden daarvan is de benadeling, die kan voortvloeien uit het misbruik van de grote macht van trusts en kartellen. Maar de ervaring heeft reeds geleerd, dat hoe groter en machtiger die concerns worden, des te sterker en helderder bij de leiders het besef wordt, dat wanneer zij er zich niet op toelaggen te dienen, de welvaart schade lijdt in de enorme kring van afnemers, wier koopkracht het hun mogelijk maakt hun productie tegen lonende prijzen te plaatsen.

Een ander voorbeeld, dat ook in ons land ruim vertegenwoordigd is, is de samenwerking onder vakgenoten. Ook daarbij is het eigenbelang de voornaamste drijfveer, maar het resultaat komt aan alle deelnemers en aan de gemeenschap ten goede.

De Nederlandse Regering is, evenals vele andere, door de politieke ontvrichting van de wereldeconomie in de noodzakelijkheid gekomen zich met de commerciële gestie van het bedrijfsleven te bemoeien. Het doel daarvan is te voorkomen, dat niet in groten getale ondernemingen en gehele bedrijfstakken ten gronde gaan, vóór zich weer een toestand van meer evenwicht op de wereldmarkt heeft hersteld en de bedrijven zich daarbij hebben aangepast.

Wij geloven allen in de noodzaak van zodanige overheidsbemoeiing, hoe wij ook oordelen over de omvang, de kracht en de wijze van uitvoering. Maar ik geloof ook, dat u het met mij eens zult zijn, dat het voor de gehele mensheid een zegen zal zijn, wanneer die maatregelen niet meer nodig zullen zijn en tot het verleden gaan behoren.

## INGEZONDEN STUKKEN.

### GEWENSCHTE VERANDERINGEN IN HET VERZEKERINGSWEZEN.

Dr. J. van Hoorn schrijft ons:

Door omstandigheden komt mij eerst thans onder oogen het artikel „Gewenschte veranderingen in het verzekeringswezen” in het nummer van 7 December l.l., van de hand van Jhr. de Beaufort. Schr. vangt aan met een herinnering aan mijn vijf stellingen in het nummer van 9 November, die ik had gegoten in den vorm van „onaantastbare waarheden”. Van deze citeert schr. er eene, met het eerste gedeelte van de daarbij gegeven toelichting en knoopt daaraan een redenering vast, die eindigt met de conclusie, dat de vraag „fondsvorming” of „omslagstelsel” van ondergeschikt belang is. Hiermede is gezegd, dat de betekenis van financieringsmaatregelen op zichzelf niet groot zou zijn en meer in het bijzonder, dat de wijze, waarop de Staat financiert, niet van veel belang zou zijn voor de mogelijkheid van naleven van wettelijke verplichtingen en zonder veel invloed op de vorming van, wat schr. aanduidt, als productief kapitaal.

Hierover zal ik niet debatteren, omdat deze quaesties niet op mijn terrein van verzekeringswiskunde liggen, en ik wil slechts opmerken, dat in het een-

voudigste geval, nl. dat welvaart onafhankelijk zou zijn van beheer der financiën, toch nog niet volgt, dat bij voldoende welvaartspeil iedere wijze van financieren dezelfde waarborg zou bieden, dat geldbedragen zullen komen bij de personen, die er recht op hebben. In het gewone leven voelt men dunkt mij aan, dat de kunst van goed financieren meebrengt dat de vruchten van toekomstige welvaart bij voorbaat in de juiste banen worden geleid, zoodat dus ten tijde van de verdeling dier vruchten oneenigheid daarover of moeilijkheden daarmede kunnen ontstaan en zonderdat iemand extra druk ondervindt.

Bestrijdt de geachte schrijver de beteekenis van financieringsmaatregelen, dan treed ik als gezegd niet met hem in discussie. Maar wil hij mijn stelling gebruiken om zijn afwijkende meening te funderen, dan moet ik mij daartegen verzetten: het ligt er niet in opgesloten.

Dr. J. VAN HOORN.

**N a s c h r i f t:** Op 7 December schreef ik, dat bij het verzekeringswezen, de wijze waarop de volksbesparingen belegd worden, belangrijker is dan het stelsel zelve: Bij een keuze tusschen het omslagstelsel of de fondsvorming stelt de vraag zich m.i. aldus: Welk stelsel biedt de meeste waarborgen voor onze welvaart, daar tenslotte uit de verkregen welvaart de toekomstige uitkeeringen zullen moeten geschieden.

De heer Van Hoorn concludeert hieruit, dat de welvaart volgens mijn meening onafhankelijk zoude zijn van het beheer der financiën. Ik heb juist getracht het tegendeel naar voren te brengen. De financiering is het middel om in de toekomst uitkeeringen te kunnen doen en ik heb juist getracht aan te toonen, dat de huidige middelen van fondsvorming een ondragelijke last op de toekomst werpen, door benadeeling der welvaart.

Ten volle kan ik ook de meening van den heer Van Hoorn onderschrijven, dat de kunst van goed financieren meebrengt, dat de vruchten van de toekomstige welvaart bij voorbaat in goede banen worden geleid.

Meent de heer Van Hoorn, dat het huidige stelsel daaraan voldoet, dan wijkt mijn meening daarvan af. Is hij met mij van meening, dat aan den huidige toestand groote gebreken kleven, dan ontmoeten wij elkander in ons aller plicht om te trachten daarin verbetering te brengen, en middelen ter verandering te zoeken.

Jhr. F. W. L. DE BEAUFORT.

**ONTVANGEN BOEKEN.**

*The world coal-mining industry*, Deel I, Economic Conditions. (Genève 1938; International Labour Office).

*The World coal-mining industry*, Deel II, Social Conditions. (Genève 1938; International Labour Office).

*Schets eener economische geschiedenis van Nederlandsch-Indië* door Prof. G. Gonggrijp. (Haarlem 1938; De Erven F. Bohn N.V. Prijs f 1.90).

**Groothandelsprijzen van belangrijke voedings- en genotmiddelen en grondstoffen.**

(Indexcijfers gebaseerd op 1927 t/m 1929 = 100).  
Laatste noteringen (24-31 Januari '39).

Artikel	Vreemde munt	Prijs in Guldens	Indexcijfer
<b>Voedings- en genotmiddelen</b>			
Gerst	—	86,50	40,2
Mais, termijn	—	95,75	49,9
Mais, Amer. Mixed	—	103,50	48,5
Rogge	—	4,30	35,3
Tarwe, termijn	—	3,85	30,7
Tarwe, Roemeensche	—	4,—	29,7
Rijst	sh. 5/0 1/2	2,19	33,5
Boter	f 0,60 1/2	0,83	40,3
Kaas	—	20,25	44,4
Gesl. runderen	—	3,85	48,0
Gesl. varkens	—	62,70	66,2
Bacon	—	55,50	65,1
Bevr. Arg. rundvleesch	sh. 95/-	41,14	61,8
Eieren	sh. 4 5/4 1/2	1,93	65,2
Cacao	sh. 20/4 1/2	8,2	25,6
Koffie, Robusta	—	0,13	26,5
Koffie, Sup. Santos	—	0,15	25,4
Suiker	—	5,87 5/8	36,7
Thee	—	0,48 5/8	64,0
<b>Grondst. v. agr. aard</b>			
Jute	£ 21.12/6	187,19	43,7
Katoen, Mid. Upland	Scts 8,90	0,166	35,2
Katoen, Sup. Fine Oomra	pence 4,10	0,148	41,2
Austr. Wol, Crossbr. Col. Carded	pence 16,—	0,577	41,7
Austr. Wol, Merino	pence 24,50	0,884	38,2
Jap. Zijde	\$ 1,88	3,46	27,0
Rubber	pence 7,75	0,28	42,2
Grenehout	£ 20,5/-	175,39	76,3
Vurenhout	—	108,75	71,3
Koehuiden	—	14,50	36,2
Copra	—	9,12 5/8	29,8
Grondnoten	£ 10,5/-	89,20	35,7
Lijnzaad	—	89,50	46,0
Goud	sh. 148/7 1/2	£ 4,65	125,7
<b>Grondst. v. niet-agr. aard</b>			
Koper	£ 42,6/3	368,20	46,8
Lood	£ 14.11/3	126,75	45,6
Tin	£ 213.10/-	1858,—	63,9
IJzer, Cleveland	sh. 99/-	43,10	102,3
Gleteri-jijzer	sh. 66/6	28,45	73,3
Zink	£ 13.15/-	119,65	37,7
Zilver	pence 20 1/16	0,73	56,2
Steenkolen	—	9,10	83,4
Petroleum	\$ 0,96	1,79	58,0
Benzine	Scts 4,38	0,0811	28,0
Kalksalpeter	—	6,10	54,5
Zwavelz. ammoniak	—	5,30	47,5
Cement	—	12,35	67,9
Steenen, binnenmuur	—	9,50	72,6
Steenen, buitenmuur	—	12,—	64,3

<sup>1)</sup> Heffing Crisis Zuivel-Centrale.

(Wegens plaatsgebrek vervangen bovenstaande statistieken deze week het gebruikelijk overzicht der groothandelsprijzen.)

**Indexcijfers van belangrijke voedings- en genotmiddelen en grondstoffen.**

	Indexcijfer voedings- en genotmiddelen	Indexcijfer agrarische grondstoffen	Indexcijfer niet-agr. grondstoffen	Algemeen indexcijfer grondstoffen	Algemeen indexcijfer	Indexcijfer Indische uitvoerproducten
Sept. 1938	45,7	41,0	56,5	49,5	48,0	46,0
Oct. " " "	44,6	41,3	56,9	49,8	47,8	47,2
Nov. " " "	43,2	40,6	56,1	49,0	46,8	45,4
Dec. " " "	43,6	40,2	55,5	48,6	46,6	45,1
27 Dec.-3 Jan. 1939	43,3	40,3	55,3	48,4	46,5	45,2
3-10 " " "	44,2	40,6	55,2	48,6	46,8	45,3
10-17 " " "	43,5	40,5	55,0	48,4	46,5	45,3
17-24 " " "	42,7	40,6	54,8	48,3	46,1	44,4
24-31 " " "	43,0	40,9	55,2	48,7	46,5	44,7

**AANVOER VAN GRANEN. (In tons van 1000 kg.)**

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	22-28 Jan. 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	22-28 Jan. 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	1939	1938
Tarwe	7.849	46.300	74.002	175	1.375	75	47.675	74.077
Rogge	1.909	8.687	14.096	—	—	—	8.687	14.096
Boekweit	365	1.530	1.000	—	—	—	1.530	1.000
Mais	11.778	57.744	139.958	1.439	14.592	13.182	72.336	153.140
Gerst	4.993	17.494	20.276	—	—	1.490	17.494	21.766
Haver	6.068	10.727	24.411	250	1.110	1.036	11.837	25.447
Lijnzaad	650	4.975	8.790	6.708	32.771	10.131	37.746	18.921
Lijnkoek	1.300	6.197	4.350	—	150	—	6.347	4.350
Tarwemeel	524	2.844	4.903	25	267	1.955	3.111	6.858
Andere meesoorten	1.244	1.879	3.215	145	190	338	2.069	3.553



