

ECONOMISCH
STATISTISCHE
BERICHTEN

◆ **Vacatures** ◆

Belangrijke Vakgroep in het centrum des lands zoekt een

Econ. Drs. of Jurist

bij voorkeur met ervaring op het gebied der beleggingen. Sollicitanten, niet ouder dan omstreeks 30 jaar, worden verzocht hun sollicitatie, onder vermelding van uitvoerige bijzonderheden en verlangd salaris, in te zenden onder no. 329, bureau v. d. blad, postbus 42, Schiedam.

ONDERVAKGROEP DETAILHANDEL IN PARFUMERIEËN EN COSMETISCHE ARTIKELEN, Amaliastraat 10 te 's-Gravenhage, vraagt

een ASSISTENT voor het Secretariaat

Sollicitaties uitsluitend schriftelijk aan de Afdeling Personeel.

Machinefabriek Gebr. Stork & Co. N.V. te Hengelo (O) vraagt voor haar afdeling Belangen Personeel een

CHEF

Leeftijd 30 tot 45 jaar. Sollicitatiebrieven met uitvoerigen levensloop aan het Secretariaat der Directie.

BEDRIJFSGROEP METALENVERWERKENDE AMBACHTEN, Amaliastraat 10 te 's-Gravenhage, vraagt voor haar afdeling Documentatie en Statistiek

EEN GEROUTINEERDEN ASSISTENT

Sollicitaties uitsluitend schriftelijk aan de Afdeling Personeel.

Adreswijziging.

Met ingang van 13 December 1945 zijn het Nederlandsch Economisch Instituut en de Economisch-Statistische Berichten verplaatst van NIEUWE BINNENWEG 175a, Rotterdam (C) naar

Pieter de Hoochstraat 5, R'dam (W.)

Telefoonnummers:

Nederlandsch Economisch Instituut

Secretaris: 38040.
Researchafdeling: 35000, toestel 32 en 27.
Administratie: 38340.

Economisch-Statistische Berichten

Redactie: 38040.
Administratie: 38340.

R. MEES & ZONEN

Ao 1720

Rotterdam, 's-Gravenhage, Delft, Schiedam
Vlaardingen, Amsterdam (alleen assurantiën)

**BEHANDELING VAN ALLE BANKZAKEN
BEZORGING VAN ALLE ASSURANTIËN**

**AMSTERDAMSCH
BANK N.V.**



131 BIJKANTOREN EN ZITDAGEN
KAPITAAL f 55.010.000. RESERVES f 31.500.000

EERTSE NEDERLANDSCHE

Verzekering Mij. op het Leven en tegen Invaliditeit N.V.

Gevestigd te 's-Gravenhage

ADMINISTRATIEKANTOOR DORDRECHT - BELLEVUESTRAAT 2, TELEFOON 5346

Personeels-Pensioenverzekering

verschafft directe fiscale besparing — afschrijving van toekomstige lasten — blijvende sociale voldoening

Vraagt U eens welgedocumenteerd advies aan ons
BUREAU VOOR COLLECTIEVE CONTRACTEN

**Koninklijke
Nederlandsche
Boekdrukkerij**

**H. A. M. Roelants
Schiedam**



STANDARD
AMERIKAANSCH
PETROLEUM CIE.

GEBOUW PETROLEA
's-GRAVENHAGE

gispen

meubelen en gisolampen

culemborg
amsterdam
rotterdam



**DE SCHRIFTELIJKE CURSUS
VOOR MODERNE
BEDRIJFSADMINISTRATIE**

De opleiding voor de zelfstandige
administratieve functie

Secretariaat: Beursgebouw - Kamer 321 - Rotterdam

Prospectus op aanvraag

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

30E JAARGANG

DONDERDAG 27 DECEMBER 1945

No. 1494

COMMISSIE VAN REDACTIE:

J. F. ten Doesschate; N. J. Polak;
J. Tinbergen; H. M. H. A. van der Valk; F. de Vries;
H. W. Lambers (Redacteur-Secretaris).

Assistent-Redacteur: A. de Wit.

Abonnementsprijs van het blad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p.p. in Nederland f 26. — * per jaar. Buitenland en koloniën f 28 — per jaar. Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van het kalenderjaar. Losse nummers 75 cent.

BERICHT.

Ten aanzien van de vaststelling van de ledencontributie en de abonnementsprijzen voor den jaargang 1946 mogen wij leden en abonneés verwijzen naar de mededeelingen op het bij dit nummer gevoegde vouwblad.

INHOUD:

	Blz.
De effectenregistratie door Mr. U. J. N. de Graaff ..	320
Saneering van den detailhandel in tabaksproducten door S. C. Bakkenist	321
Het suikervraagstuk in Nederland door Dr. A. de Graaff	324
De luchtvaart en onze buitenlandsche handelspolitiek door W. H. Wicherlink	326
Enkele gezichtspunten betreffende de overheidsbemoeying in den landbouw door Dr. Ir. L. J. van Dijk en Ir. A. Maris	328
Ingezonden stukken:	
Tolunie door J. W. F. Bunge met naschrift van Prof. Mr. C. Weststrate	331
Tolunie door Ir. W. M. van Rossum du Chattel met naschrift van Prof. Mr. C. Weststrate	331
Bankstaten	331

DEZER DAGEN

laten wij het woord aan Mr. K. P. van der Mandele over:

DERTIG JAREN.

Ons blad zal aan het einde van deze maand zijn dertigsten jaargang hebben voltooid. Dertig jaren, bijna vijftienhonderd nummers; vijftig per jaar met de regelmaat van een klok, alleen onderbroken door een schorsing vanwege de bezettende macht.

De „E.-S.B.” is dus nu volwassen geworden en men denkt onwillkeurig terug aan de wieg, waarin de jonge telg werd gelegd, wie er omheen stonden, welke de plannen, welke de bedoelingen waren en men vraagt zich dan ook af, of die doelstellingen zijn bereikt en in vervulling zijn gegaan.

De aanleiding om het blad te beginnen, was tweërlei. Het was 1915, pas in het begin van den eersten wereldoorlog, maar toch hadden zich reeds zooveel nieuwe, soms schokkende feiten in het bedrijfsleven voorgedaan, dat de

handelsman voorlichting wenschte, statistisch en beschrijvend, opdat hij de zich-snel ontwikkelende economie zou kunnen volgen. Om zelf stukken te schrijven, daarvoor was in de wilde bedrijvigheid van die dagen geen tijd, maar een redacteur zou uit den mond van den koopman kunnen opteekenen al het bijzondere, dat hij beleefd had. Dus een zoo levendig mogelijke reproductie van wat er omging in het koopmansleven.

Daarnaast was er ook aandrang gekomen uit de kringen van de studenten der jonge Nederlandsche Handels-Hoogeschool, die duidelijke voorlichting wenschten bij hun studie over al die bijzondere en nieuwe vraagstukken, die zich van dag tot dag voordeden.

En zoo heeft toen de eerste Rector der Rotterdamsche Hoogeschool, Professor Bruins, het initiatief genomen om een blad te stichten in een voornamelijk stijl als van de Engelsche Economist — de naam, reeds lang gedragen door het uitstekende Nederlandsche maandblad, kon niet worden overgenomen — met de vaste bedoeling den redactioneelen inhoud te laten bestaan uit stukken van goed en hoog gehalte, waarvan de toevloed langzamerhand zóo groot bleek te zijn, dat er geen noodzaak en ook geen gelegenheid was voor den redacteur om de handelshuizen geregeld af te reizen, ten einde nieuwe indrukken en ontwikkelingen op te nemen. Maar het blad werd, zooals de eerste voorzitter van het inmiddels opgerichte Instituut voor Economische Geschriften, President Vissering, het uitdrukte: „een publieke tribune voor ieder, van welke richting ook, die op economisch gebied belangrijke mededeelingen heeft te doen”.

Zóo is de ontwikkeling ook geweest. De inhoud is bijna altijd belangrijk gebleven, zelden of nooit is het blad afgeleden naar een wat lager peil. Het eenige, waartegen de man uit het bedrijfsleven wel eens bezwaar zou hebben kunnen maken en ook wel eens gemaakt heeft, is, dat de opgenomen artikelen dikwijls te wetenschappelijk en te theoretisch van aard waren. Een niet geheel verdiend verwijt naar het wil voorkomen: immers, de economie heeft zich juist in de laatste dertig jaren dusdanig gecompliceerd, dat men er zonder wetenschappelijke en theoretische beschouwingen niet meer komt. Toch zou het misschien aanbeveling verdienen, om ook de categorie „feitelijke gegevens” nu en dan wat uit te breiden en plaats in te ruimen — wat in den beginne mede in den opzet lag — voor „stemmen uit het bedrijfsleven”. Het zal het tijdschrift verlevendigen naast het na den oorlog nieuw-ingevoerde, goed-geslaagde kop-artikel „dezer dagen”.

Alles bij elkaar is de „E.-S.B.” een succes geworden, dank zij zijn stichter en dank zij hen, die in opeenvolgende jaren de leiding ervan hadden. Er waren er velen onder, die zich opofferende moeite hebben getroost om dit mooie resultaat te bereiken.

Het blad gaat nu verder op weg naar zijn tweeduizend nummers, naar zijn veertigjarig bestaan, naar zijn gouden jubileum. Moge het op die reis niet al te zware stormen ontmoeten.

December 1945.

K. P. VAN DER MANDELE.

DE EFFECTENREGISTRATIE.

Voorgeschiedenis.

Een van de vele maatregelen, waartoe de Overheid heeft moeten besluiten ten behoeve van het herstel van ons vaderland, is de effectenregistratie.

Reeds tijdens de bezetting heeft men zich, zoowel in Londen in Nederlandsche officieele kringen als hier te lande „ondergronds”, beziggehouden met het opstellen van plannen voor het ongedaan maken van de schanddadens, welke van Duitsche zijde in Nederland op effectengebied waren gepleegd, waarbij men er zoowel in Londen als hier te lande van uitging, dat het rechtsgevoel van het Nederlandsche volk een „rechtsherstel” eischte van de door den bezetter gedupeerde effectenbezitters. Men was er zich weliswaar van bewust, dat een volledig herstel in de vroegere rechten in vele gevallen onmogelijk zou zijn, doch achtte niettemin het gedeeltelijke resultaat, dat door een totale effectenregistratie ten behoeve van de gedupeerden zou kunnen worden bereikt, van voldoende belang om dit gigantische project aan te vatten, waarbij men bovendien overwoog, dat de effectenregistratie ook andere doeleinden — in het bijzonder de belangen van de Schatkist — krachtdadig zou kunnen dienen.

Toen na de bevrijding het in Londen totstandgekomen „Besluit Herstel Rechtsverkeer” (K.B. E 100), dat voor een belangrijk gedeelte aan de effectenregistratie was gewijd, en de hier te lande opgestelde ontwerpen konden worden geconfronteerd, bleken vrij aanzienlijke verschillen. Het belangrijkste hiervan was dit, dat het Londensche ontwerp den „tegenwoordigen bezitter” bij de effectenregistratie principieel de verplichting oplegde ten aanzien van al zijn na 9 Mei 1940 verkregen effecten zijn goede trouw bij de verkrijging te bewijzen, terwijl het in het bezette gebied samengestelde ontwerp uitging van de presumpctie van goede trouw bij verkrijging in „regelmatig beursverkeer”.

Na de bevrijding wachtte derhalve in de eerste plaats de taak de verschillende plannen met elkander in overeenstemming te brengen, in de tweede plaats de uitwerking van de uiteindelijk door de Regeering vastgestelde beginselen en tenslotte de voorbereiding van de praktische uitvoering der effectenregistratie. Dat deze drieledige taak geruimen tijd heeft gevergd, kan geen verwondering wekken als men zich realiseert, hoe ingrijpend de consequenties van de te nemen besluiten waren, hoe ingewikkeld de materie is en hoe omvangrijk de effectenregistratie zelf zal blijken te zijn. Wanneer men zou hebben beseft, hoe hard er te dezer zake is gewerkt, zoowel door het Ministerie van Financiën en een speciale commissie tot wijziging van het K.B. E 100 als door de Afdeling Effectenregistratie van den Raad voor het Rechtsherstel en de Vereeniging voor den Effectenhandel, zou de hier en daar geuite critiek op het lange uitblijven van de effectenregistratie achterwege zijn gebleven.

Huidige situatie.

In elk geval zijn thans de eerste twee taken volbracht; de definitieve beginselen, waarnaar gewerkt zal worden, zijn vastgelegd in het bij K.B. F 272 gewijzigde K.B. E 100 — goede trouw wordt bij verkrijging in regelmatig beursverkeer verondersteld, behoudens tegenbewijs — en de Afdeling Effectenregistratie van den Raad voor het Rechtsherstel heeft in samenwerking met de Vereeniging voor den Effectenhandel de beginselen uitgewerkt en vastgesteld, hoe de praktische uitvoering zal moeten geschieden. De derde fase de voorbereiding van de praktische uitvoering zelf, welke uitvoering aan de Vereeniging voor den Effectenhandel is opgedragen — is in vollen gang; dat ook deze eenigen tijd in beslag neemt is een gevolg van den inderdaad gigantisch te noemen omvang van het te verrichten werk, waarbij naar een geenszins overdreven geachte taxatie tenminste 40 miljoen stukken zullen

moeten worden geregistreerd. Een dergelijk object eischt een afzonderlijk gebouw, een groot personeel, een behoorlijk kantoorinventaris en — in verband met de noodzakelijk geachte ver doorgevoerde mechaniseering van de administratie — een aanzienlijk aantal machines. Dat de vervulling van deze voorwaarden in de huidige omstandigheden op eenige moeilijkheden stuit, is duidelijk.

Onlangs is bekend gemaakt, dat de Vereeniging voor den Effectenhandel voor de uitvoering der effectenregistratie een afzonderlijk bureau heeft gesticht, het Centraal Bureau voor Effectenregistratie. Voorloopig is dit nog te haren kantore gevestigd. Reeds eerder was gepubliceerd, dat voor elken effectenbezitter de gelegenheid werd opengesteld — zulks om het werk voor de inleveringskantoren over een langere periode te verdeelen — de coupon- en dividendbladen zijner effecten bij een bankinstelling of commissionair in effecten in te leveren. Verplicht is deze inlevering nog niet.

Doeleinden.

Zooals boven reeds werd aangestipt, wordt met de effectenregistratie allereerst het rechtsherstel nagestreefd van al diegenen, wien tijdens de Duitsche bezetting op onrechtmatige wijze hetzij de eigendom van, hetzij eenig ander zakelijk recht op effecten is ontnomen. Behalve dit primaire doel kan echter de effectenregistratie tegelijkertijd in aanzienlijke mate dienstbaar worden gemaakt aan de belangen van den Staat, in de eerste plaats doordat zij het den Staat mogelijk maakt den eigendom van effecten, welke tot vijandelijk of daarmede gelijkgesteld vermogen behooren, tot zich te trekken (voorzoover althans geen vroegere gerechtigde een aanspraak op de stukken doet gelden), in de tweede plaats doordat zij den fiscus in staat stelt vroegere belastingontduikingen te achterhalen en een basis verschafft voor toekomstige heffingen of belastingen, in de derde plaats doordat zij, voorzoover zij op buitenlandsche effecten betrekking heeft, de nog zoo hoog noodige deviezencontrole dient.

Procedure.

In korte trekken komt de te volgen procedure hierop neer, dat door het daartoe gestichte Bureau van de Vereeniging voor den Effectenhandel worden geregistreerd:

- alle uitstaande Nederlandsche effecten;
- alle effecten, die als onrechtmatig „verloren” zijn opgegeven ter opneming in de zogenaamde „zwarte lijst”;
- alle als aanwezig aangemelde effecten (waarvan de coupon- en dividendbladen in het algemeen moeten worden ingeleverd).

De sub c vermelde effecten worden, mits de fiscus geen bezwaren heeft, aan den tegenwoordigen bezitter teruggegeven, behalve voorzoover zij ook tot groep b behooren. In de laatstbedoelde gevallen — welke zich veelvuldig zullen voordoen, doordat talrijke door de Duitschers „gestolen” stukken weder in Nederlandsche handen zijn gekomen — zal de Afdeling Effectenregistratie van den Raad voor het Rechtsherstel moeten beslissen, of zij den vroegeren gedupeerde „herstel van recht” dan wel den tegenwoordigen bezitter „erkenning van recht” verleent.

De sub a vermelde effecten, verminderd met die van groep c, kunnen bij de beëindiging der registratie aan den Staat in eigendom worden overgedragen.

Speciale maatregelen worden voorbereid voor de registratie van die Nederlandsche effecten, welke zich in het buitenland bevinden.

Verhandeling van effecten.

Een niet te onderschatten bezwaar van de effectenregistratie is, dat zij het kapitaalverkeer in Nederland voor geruimen tijd aan banden legt. Deze consequentie — die niet alleen voor de effectenbezitters en voor de direct bij den effectenhandel geïnteresseerden, doch evenzeer voor de positie van Nederland en vooral van Amsterdam als internationaal financieel centrum van groote importantie

moet worden geacht -- is door de Regeering bewust aangevaard, in de overtuiging dat deze belangen dienen te wijken voor de noodzakelijkheid van een goed opgezette en consequent uitgevoerde effectenregistratie. Moge dit besluit van de Overheid later blijken het juiste te zijn geweest!

Aan de geschetste bezwaren is ten deele tegemoetgekomen, doordat althans de mogelijkheid van verhandeling van binnenlandsche obligatiën en pandbrieven -- zij het dan ook onder verschillende beperkende voorwaarden -- dezer dagen zal worden opengesteld. Hoewel een hervatting van den effectenhandel op deze wijze niet als een „heropening van de effectenbeurs” mag worden beschouwd, is toch de eerste stap in deze richting gezet, terwijl de mogelijkheid van uitbreiding tot aandelen en certificaten blijft bestaan. De praktijk zal de richtlijnen moeten verschaffen voor de beantwoording van de vraag, of en hoe de gekozen procedure te zijner tijd zal moeten worden gewijzigd resp. de gestelde voorwaarden zullen kunnen worden verzacht.

Mr. U. J. N. DE GRAAFF.

SANEERING VAN DEN DETAILHANDEL IN TABAKSPRODUCTEN.

Het Centraal Distributiekantoor heeft met ingang van 4 Augustus 1945 alle gemengde bedrijven in den detailhandel van tabaksproducten van den verkoop uitgesloten.

Het doel is blijkbaar een saneering in dit deel van den detailhandel tot stand te brengen, aangezien door deze maatregel het aantal verkoopplaatsen van tabaksproducten is teruggebracht van circa 60.000 tot circa 16.000 à 18.000.

De omstandigheid, dat voor den verkoop van tabaksproducten een tabaksvergunning vereischt is, welke wordt afgegeven door het Departement van Financiën, verklaart de nauwkeurige kennis van het aantal officieel erkende verkoopplaatsen.

Voorzover ons bekend, heeft het Departement van Financiën tot nu toe bij de afgifte van deze vergunningen nooit gestreefd naar economische saneering. De kosten aan het verkrijgen van een tabaksvergunning verbonden zijn als een vergoeding voor administratiekosten te beschouwen, terwijl het doel controle op de naleving van de tabaksaccijnswet is.

Voor de goede orde zij er de aandacht op gevestigd, dat het aantal reële verkoopplaatsen van tabaksproducten ongetwijfeld lager, wellicht zelfs belangrijk lager, moet worden gesteld dan het genoemde cijfer ad 60.000, aangezien zonder twijfel in vele gevallen een vergunning voor den verkoop van tabaksproducten en detail zal zijn aangevraagd, zonder dat de omvang van dezen verkoop van eenig belang voor het betreffende winkelbedrijf was. Zonder in het bezit te zijn van een dergelijke vergunning was het den winkelier verboden tabaksproducten te verkopen; het bezit van een vergunning bood de mogelijkheid deze producten te verkopen.

Voorts zal de kans, dat de Overheid op een bepaald moment zou kunnen besluiten geen nieuwe vergunningen meer af te geven om langs dezen weg, althans een verderen toevloed van nieuwe verkoopplaatsen, onmogelijk te maken, er mede toe hebben bijgedragen van jaar tot jaar de vergunning te verlengen, zonder dat voor de betreffende bedrijven hieraan een reëel economisch belang was verbonden.

Het aantal „echte” verkoopplaatsen van tabaksproducten, hetzij speciaalzaken, hetzij gemengde bedrijven, moet daarom naar onze meening belangrijk lager worden gesteld. Het is goed dit in het oog te houden bij de schatting van het gunstig effect dezer maatregel voor den zgn. „bonafiden” winkelier in tabaksproducten. De beoordeeling van deze categorie is toch kennelijk de bedoeling van het Centraal Distributiekantoor.

In hoeverre de winkelier, die uitsluitend tabaksproducten verkoopt meer recht heeft op de term „bonafide” dan het gemengde winkelbedrijf, zal hierna nog aan de orde komen.

Het is van beteekenis ter beoordeeling van het aantal verkoopplaatsen te vermelden, dat het verbruik aan tabaksproducten in 1939 f 144 miljoen bedroeg.

Stellen wij de marge voor winkeliers tusschen 20 en 25 pCt. van den detailprijs, dan bedroeg het bruto inkomen van de verkoopers van tabaksproducten in totaal f 29 à f 36 miljoen.

De technische uitvoering van deze sameeringsmaatregelen levert momenteel wel zeer weinig moeilijkheden op, aangezien het voorschrift, dat gemengde bedrijven hun van den consument ontvangen tabaksrantsoenen niet meer tegen toewijzingen op het plaatselijk distributiekantoor kunnen inwisselen, tot het gewenschte resultaat heeft geleid. Slechts winkeliers in het bezit van toewijzingen kunnen tabaksproducten bij grossiers koopen, zoodat de gemengde bedrijven door deze bepaling van de mogelijkheid tot herbevoorrading zijn uitgesloten.

Hoewel deze maatregel technisch niet volkomen „waterdicht” is, aangezien gemengde bedrijven via bevriende speciaalzaken de omwisseling in toewijzingen kunnen effectueeren, zal zonder twijfel het gewenschte resultaat op deze wijze worden bereikt.

Wij zijn van meening, dat hiermede een nieuw element zijn intrede in het overheidsbeleid heeft gedaan; dit is de reden waarom wij dezen maatregel voor het voetlicht hebben gebracht.

Droegen de overheidsmaatregelen gedurende de achter ons liggende oorlogsjaren het kenmerk van de oorlogseconomie, hetgeen eveneens gezegd kan worden van vele maatregelen na de bevrijding van Nederland, aangezien de gevolgen van den oorlog nog te zeer hun stempel op de huidige economische constellatie drukken, thans meenen wij een maatregel te signaleren, die volledig het kenmerk draagt van de vredeseconomie, de opbouw van de Nederlandsche volkshuishouding.

Door deze maatregel toch tracht de Overheid een bijdrage te leveren tot saneering van een deel van den detailhandel, welk vraagstuk ook reeds gedurende vele jaren vóór den oorlog in het middelpunt der belangstelling stond. Het winkelbedrijf was vóór den oorlog in het algemeen maar nauwelijks rendabel; de oorzaak werd algemeen gezocht in een overbezetting van den detailhandel, een te groot aantal verkoopplaatsen, waardoor de omzet per winkel te klein was om den winkelier een menschaardig bestaan te verzekeren. De invoering van de Vestigingswet kwam aan de eischen van den gevestigden middenstand tegemoet, aangezien door deze wet de toevloed van nieuwe vestigingen werd afgeremd.

Men was er echter van overheidswege nog niet aan toe, die maatregelen te treffen, die noodig zijn tot definitieve oplossing van dit vraagstuk, wanneer althans de diagnose -- een te groot aantal winkelbedrijven -- juist gesteld is. Een vermindering van het aantal tot het gewenschte aantal is dan de eenige maatregel, die oplossing kan brengen.

Het is niet onze bedoeling op dit vraagstuk verder in te gaan, aangezien dit ons in het kader van het huidige betoog, te ver zou voeren. Wij willen slechts volstaan met de opmerking, dat het nog allerminst vaststaat, dat de oorzaak uitsluitend gezocht moet worden in het aantal verkoopplaatsen. Vermindering van het aantal heeft ongetwijfeld gunstigen invloed op den gemiddelden omzet per winkel en zoo de kosten niet in dezelfde mate toenemen als de omzet, eveneens gunstigen invloed op het nettowinstbedrag.

Daartegenover kan worden gesteld, dat het nettowinstbedrag ook kan worden opgevoerd door vermindering van de kosten bij gelijk gebleven geldomzet. Naar veler meening zou de oplossing, althans zeker gedeeltelijk, aan

de kostenzijde moeten worden gezocht. Het winkelbedrijf zou zijn functie niet rationeel, niet voldoende efficiënt vervullen en uit dien hoofde in vele gevallen onrendabel zijn. Het schijnt, dat de Overheid thans haar schroom van vóór den oorlog heeft overwonnen en besloten heeft de saneering tot stand te brengen door vermindering van het aantal verkooppaatsen. Wanneer de speciaalzaken, wanneer wij zoo de winkels mogen noemen, die uitsluitend tabaksproducten verkopen, gezamenlijk beschouwd worden als den detailhandel in tabaksproducten, beteekent de maatregel van het Centraal Distributiekantoor een belangrijke vermindering van het aantal verkooppaatsen.

Via het C.D.K. kan de Overheid thans, wanneer zij ook voor andere branches in den detailhandel een saneering wenscht door te voeren, iedere hergroepering tot stand brengen, althans voorzoover en zolang de artikelen op de bon zijn. Mede om deze reden heeft deze maatregel meer dan „plaatselijke” beteekenis en verdient ook de aandacht van de andere groepen in den detailhandel.

Wij willen haar thans op de juridische en economische toelaatbaarheid toetsen.

Juridische toelaatbaarheid.

Naar onze meening is het C.D.K. buiten haar boekje gegaan, aangezien deze organisatie als technisch uitvoerend orgaan ter doorvoering van de distributie moet worden gezien. Het is slechts bevoegd die maatregelen te treffen, die voor een rationeële rantsoenering noodzakelijk zijn; als zoodanig kan naar onze meening de onderhavige maatregel niet worden beschouwd. Daarenboven grijpt zij te diep in de economische constellatie onzer maatschappij in om gerechtvaardigd te kunnen worden op rantsoeneringstechnische overwegingen.

Wij veronderstellen echter, dat vooral wel overleg met de betreffende afdeling van het Departement van Handel en Nijverheid zal zijn gepleegd en zonder twijfel haar goedkeuring werd verkregen. Wij hebben echter gemeend op dit, zij het formeele, aspect de aandacht te moeten vestigen, aangezien het gevaar niet denkbeeldig is, dat overheidsorganen maatregelen doorvoeren op terreinen en in richtingen, waartoe zij in principe niet zijn geconstitueerd.

Het is voorts te betreuren, dat van overheidswege vooral geen overleg met belanghebbenden werd gepleegd. Wij denken hierbij niet alleen aan vertegenwoordigers uit den kleinhandel, maar mede aan vertegenwoordigers van grossiers in en fabrikanten van tabaksproducten. Ook voor deze laatste categorieën heeft deze maatregel ingrijpende consequenties, in het bijzonder voor de industrie.

Wij kunnen niet beoordeelen, waarom overleg vooral achterwege is gebleven. Mocht dit opzettelijk niet zijn geschied, dan meenen wij ernstig tegen deze mentaliteit ten departemente te moeten waarschuwen. Het is allereerst in strijd met het wezen der democratie en vervolgens kan overleg met belanghebbenden, vóór dat maatregelen worden getroffen, wanneer althans geheimhouding niet noodzakelijk is, de kwaliteit van de te treffen maatregel slechts ten goede komen. Contact met de sector van het bedrijfsleven, waarvoor een maatregel in voorbereiding is, werkt scholend voor den ambtenaar, die met de voorbereiding is belast.

Men kan daarenboven met wenschen van het bedrijfsleven, waar mogelijk, rekening houden, terwijl anders correcties na de invoering moeten worden doorgevoerd.

In het onderhavige geval is zonder twijfel gerechtvaardigd te vragen, of het Departement bevoegd is, zelfstandig een dergelijke ingrijpende economische maatregel door te voeren. Wij hebben het gedurende de achter ons liggende bezettingsjaren verleerd naar bevoegdheden, naar rechtsgronden te vragen. Ook het Departement en de departementale ambtenaar hebben het in deze jaren verleerd, dat voor maatregelen, die het eigendomsrecht, het be-

schikkingsrecht, de vrijheid van handelen van personen aantasten, wetten of Koninklijke Besluiten noodig zijn, dat dergelijke maatregelen niet maar zoo, omdat men ze noodig of nuttig oordeelt, kunnen worden doorgevoerd.

Herstel van een rechtsstaat beteekent herstel van de rechtszekerheid. De rechtszekerheid komt nu naar onze meening ernstig in gevaar, wanneer eenvoudig bij intern departementaal besluit een saneeringsmaatregel als de onderhavige kan worden doorgevoerd. Deze maatregel heeft tot gevolg, dat een deel van het bedrijf van een groot aantal kleine zelfstandigen met één pennestreek wordt gesloten. Hun inkomen wordt in minder of meer belangrijke mate blijvend aangetast; een deel van het in vele gevallen moeizaam opgebouwde bedrijf wordt eenvoudig afgekapt; zonder dat men vooraf is gehoord, zonder dat men gelegenheid heeft zich te verweren, zonder dat men zelfs gelegenheid heeft hiertegen in beroep te gaan. Ja, want waar zouden deze winkeliers in beroep moeten gaan? Wanneer hun winkelpand ten algemeenen nutte zou worden gevorderd, bestaat nog gelegenheid beroep aan te teekenen en ontvangt de belanghebbende nog een schadeloosstelling. Deze maatregel is echter van grootere beteekenis: een deel van de inkomstenbron wordt blijvend aangetast.

Wij willen zeker niet de klok terugdraaien; wanneer ingrijpende economische maatregelen na rijp beraad in het algemeen belang noodzakelijk worden geoordeeld, zullen zij moeten worden doorgevoerd. Wij pleiten echter voor een zoodanige organisatie, dat de belangen van de Nederlandsche burgers veilig zijn en, zoo belangen van bepaalde groepen ten bate van het algemeen belang moeten worden geschaad, deze groepen door de gemenschap worden schadeloos gesteld.

Voorzoover ons bekend, is echter van schadeloosstelling, in welken vorm dan ook in dit geval geen sprake. De gemengde bedrijven betalen de rekening ten bate van de speciaalzaken in tabaksproducten. Men kan daarom dan ook niet spreken van een bijdrage tot saneering van een deel van den detailhandel, want de last der overbezetting, zoo zij bestaat, wordt afgenomen van de speciaalzaken en verschoven naar de gemengde bedrijven.

Het departement betaalt de eene categorie, de speciaalzaken, uit de beurzen van de andere categorie, de gemengde bedrijven.

Wij zijn dan ook van meening, dat de getroffenen in ieder geval, zoo hier geen sprake is van onrechtmatige daad, het departement kunnen aanspreken om schadevergoeding. Ons rechtsgevoel is echter eerst bevredigd, wanneer zou blijken, zooals wij verwachten, dat deze maatregel onrechtmatig is en het departement voor het zelfstandig treffen van dergelijke maatregelen de bevoegdheid mist. Zou het departement echter inderdaad deze bevoegdheid bezitten, dan huivert men bij de gedachte, welke enorme bevoegdheden in de handen van den ambtenaar zijn gelegd. Dit kan zich zoowel ten goede als ten kwade keeren.

De voorgaande beschouwingen en overwegingen staan los van de vraag, of deze maatregel verantwoord is. Dit is de vraag naar de economische toelaatbaarheid.

Economische toelaatbaarheid.

Het uitsluiten van de gemengde bedrijven van den verkoop van tabaksproducten is op zichzelf geen oplossing van het vraagstuk der overbezetting in deze branche. Het verschuift de last van speciaalzaken naar gemengde bedrijven.

Voorzoover gemengde bedrijven worden getroffen, waarvan de omzet in tabaksproducten absoluut en relatief gering is, sorteert de maatregel weinig effect. Zij werpt weinig resultaat af voor de speciaalzaken en brengt weinig schade toe aan de gemengde bedrijven. De bedrijfsvrijheid wordt echter aangetast en hierdoor heeft deze maatregel ook voor gemengde bedrijven met geringen omzet in tabaksproducten principieele beteekenis.

De zaak komt er echter anders voor te staan, wanneer gemengde bedrijven worden getroffen met een absoluut en relatief belangrijken omzet in tabaksproducten. Hun omzet loopt belangrijk terug, waardoor de rendabiliteit van het bedrijf ernstig wordt aangetast. Daarentegen zal de rendabiliteit van de speciaalzaken gunstig worden beïnvloed, wanneer althans de omzet van de gemengde bedrijven naar de speciaalzaken kan vloeien.

Welke soorten winkelbedrijven verkoopen naast andere producten ook tabaksproducten? Dit zijn hotels, café's, kruidenierswinkels, kapperszaken, om eenige categorieën te noemen. Hierbij kan tevens worden opgemerkt, dat de speciaalzaken in het bijzonder in de dicht bevolkte bevolkingscentra van het Westen des lands worden aangetroffen, alsmede in de grootere provincieplaatsen, terwijl de tabaksverkoop op het platteland voor een belangrijk deel in gemengde bedrijven plaats vindt.

Een uitzondering moet worden gemaakt voor den verkoop in hotels en café's, aangezien deze verkoop zoowel in de groote steden in het Westen als op het platteland plaats vindt. In het Westen van het land komt dus de omzet van de hotels en café's thans aan de speciaalzaken ten goede.

Op het platteland treft men in vele gevallen geen speciaalzaken aan om den omzet op te vangen, zoodat daar, zooals de ervaring reeds heeft geleerd, de voorziening van den consument met tabaksproducten in de war loopt.

Dit enkele feit is reeds voldoende om de economische onhoudbaarheid van deze maatregel, althans in zijn huidige algemeenheid, aan te toonen.

Het vraagstuk der overbezetting, nogmaals zoo het bestaat, kan zeker niet in één slag voor Nederland als geheel worden opgelost. Men zal moeten vaststellen, waar overbezetting van den detailhandel aanwezig is, door verband te zoeken tusschen het aantal verkoopplaatsen van een provincie, van een stad, ja zelfs van een stadsdeel en het aantal inwoners van dit stadsdeel.

De oplossing zal dan nog weer anders moeten zijn voor het centrum als voor de buitenwijken. Daarbij speelt de gemiddelde koopkracht van de inwoners een rol, omdat hierdoor weer invloed wordt uitgeoefend op het bedrag, dat per periode gemiddeld aan rookwaren wordt besteed. Dit zijn slechts enkele facetten van het vraagstuk; in ieder geval blijkt hieruit, dat het vraagstuk van het rationeel aantal verkoopplaatsen van tabaksproducten zeer gecompliceerd is en een zeer subtiële en deskundige behandeling vereischt, wil men bewerkstelligen, dat de patient niet aan de operatie overlijdt.

Tot besluit eenige opmerkingen over het gemengde bedrijf in den detailhandel. Deze bedrijfsvorm zonder meer als irrationeel te kwalificeeren, miskent naar onze meening het kenmerkende van den winkel als verkoopplaats van verbruiksartikelen.

De winkel dankt haar ontstaan in de organisatie der maatschappelijke voortbrenging aan het feit, dat de consument in het algemeen niet bereid en in staat is voorraad te houden van verbruiksgoederen. De consument koopt mondjesmaat en moet dientengevolge zijn behoefte onmiddellijk en dichtbij kunnen bevredigen. Hierdoor ontstaat de behoefte aan een bedrijf, dat dicht bij den consument is gevestigd en een voorraad houdt, waaruit de behoefte onmiddellijk kan worden gedekt. De voorziening van den consument drijft naar een zoo groot mogelijk aantal verkoopplaatsen, aangezien de winkel dan dicht bij den consument is gelegen.

De omstandigheid echter, dat de winkelier ter dekking van de kosten, aan het winkelbedrijf verbonden, een minimum omzet moet bereiken, dus per verkoopplaats een minimum aantal consumenten moet bedienen, stelt een grens aan het aantal verkoopplaatsen. Het zal zonder meer duidelijk zijn, dat hoe grooter de sorteering is van de artikelen, die een winkelverkoop, hoe sneller de mini-

mum-omzet wordt bereikt, dus hoe dichter het winkelbedrijf bij den consument gevestigd kan zijn en hoe kleiner de afstand, die de consument regelmatig bij aankoop van zijn producten heeft af te leggen.

De winkelier specialiseert zich dus niet op den verkoop van één product, maar paralleliseert, voegt de verkoop van branche-verbante producten samen.

In relatief dun bevolkte gebieden zal de winkel, die dicht bij den consument gevestigd wil zijn, om de minimum-omzet per periode te behalen, een grooter aantal producten moeten samenvoegen dan in een dicht bevolkte stad. Naarmate de bevolkingsdichtheid toeneemt, opent zich dus de mogelijkheid tot specialisatie. Vandaar, dat men op het platteland winkels aantreft, die kleine warenhuizen gelijken wat de sorteering van hun artikelen betreft; vandaar, dat op het platteland vele kruidenierszaken reeds sinds tientallen jaren tabaksproducten verkoopen naast kruidenierswaren.

Een speciaalzaak zou door de geringe bevolkingsdichtheid gemiddeld te ver van zijn afnemers zijn verwijderd.

Samenvoeging van den verkoop van tabaksproducten met andere producten, schept de basis voor rendabele exploitatie van een verkoopplaats dicht bij den consument.

Wanneer de Overheid nu deze verkoopplaats uitsluit van den verkoop van een deel van haar producten, bijv. tabaksproducten, ontnemt zij in vele gevallen tevens de rationele basis aan den verkoop der overige producten. Alleen, wanneer deze groepen van producten in één bedrijf kunnen worden samengevoegd, ontstaat een rationeel en rendabel winkelbedrijf.

Zoodra echter de verhoudingen gunstig worden voor de vestiging van speciaalzaken, kan de speciaalzaak, omdat zij zich op den verkoop van een beperkt aantal producten toelegt, een voorsprong hebben op het gemengde bedrijf. Zij kan beter den verkoop van dit beperkte aantal producten stimuleeren. Uit dezen hoofde zullen fabrikanten, wanneer zij voorkomt naast het gemengde bedrijf, aan haar de voorkeur geven.

Wanneer de speciaalzaak voor haar producten beter de verkoop- en distributiefunctie vervult dan het concurrerende gemengde bedrijf zal zij de consumenten naar zich toetrekken en zodoende door gezonde concurrentie, door betere vervulling van haar functie, het gemengde bedrijf doen verdwijnen.

In de ontwikkeling van het winkelbedrijf is het gemengde bedrijf dus een rationele verschijningsvorm; waar de verhoudingen gunstig liggen voor de stichting van speciaalzaken zullen deze ontstaan, waar de laatsten hun functie goed vervullen, zullen zij een voorsprong hebben op het gemengde bedrijf en deze bedrijfsvorm ook tot specialisatie dwingen.

Dientengevolge zien wij geen enkele reden voor de Overheid, om op grond van economische overwegingen, ten ongunste van het gemengde bedrijf maatregelen te treffen.

Dit klemt te meer, wanneer men bedenkt, dat vele speciaalzaken, economisch gezien, veel gelijkenis met de gemengde bedrijven vertoonen, aangezien de eigenaar de speciaalzaak als nevenberoep exploiteert.

Het netto-inkomen, dat de winkelier zich door exploitatie van den winkel verwerft is blijkbaar niet voldoende, hetgeen er op zou kunnen wijzen, dat de marktconstellatie nog niet rijp is voor de speciaalzaak in tabaksproducten. Dit zou dan, in tegenstelling tot de conclusie van het departement, de conclusie wettigen, dat de speciaalzaak in tabaksproducten, economisch gezien, de irrationele bedrijfsvorm is en niet het gemengde bedrijf, tenzij men den winkel als nevenberoep geëxploiteerd ook als gemengd bedrijf beschouwt.

Drs. S. C. BAKKENIST.

HET SUIKERVRAAGSTUK IN NEDERLAND.

De tijd, dat de suikerbiet onze tafel ontsierde, ligt weer achter ons. Het levenseinde van de suikerbiet is wederom de beetwortel-suikerfabriek, al zijn in dit seizoen nog slechts 8 van de 12 fabrieken in bedrijf, omdat het beschikbare kwantum bieten ver bij het normale achterblijft. Het zal dus ook hier een overgangsjaar zijn. Des te meer reden om een oogenblik stil te staan en verleden en toekomst aan elkaar te toetsen.

De vóór den oorlog in de Nederlandsche suikerindustrie bestaande verhoudingen waren het resultaat eener historische ontwikkeling, waarin tal van factoren een rol hebben gespeeld. Ook in de kringen der suikerindustrieelen is het inzicht gerijpt, dat er naar moet worden gestreefd, de verhoudingen voor de toekomst op een andere basis vast te leggen.

Maakt de nieuwe regeeringspolitiek het op zichzelf reeds wenschelijk het suikervraagstuk in breeder kring dan die der directe belanghebbenden te bezien, daarnaast treden in dit geval allerlei redenen op, welke deze wenschelijkheid ondersteunen. De bietsuikerwinning was sinds de crisis van 1929 voor onze gemeenschap een allesbehalve winstgevend bedrijf, dat tot de zwaarst gesteunden in den lande mag worden gerekend. Er zijn jaren geweest, waarin de bieten een negatieve waarde hadden, d.w.z. dat de kosten van verwerking tot suiker hooger waren dan de waarde van de daaruit verkregen suiker. Ook al trad naderhand eenige verbetering in, doordat de verwerkingskosten daalden en de suikerprijs steeg, toch heeft de steun steeds een aanzienlijk deel van de waarde der bieten bedragen. Bovendien bepaalde de Regeering, zoowel de hoeveelheid bieten, waarvoor steun zou worden verleend, als de prijs, welke de bietentelers ontvingen, en de vergoeding, welke de fabrieken voor hun verwerking kregen. Hoewel naar den vorm nog een particulier bedrijf, dreef de bietsuikerindustrie geheel op de staatskas. Hoe dankbaar wij ook mogen zijn, dat ons land gedurende den oorlog, toen wij van suikerinvoer verstoken waren, een beetwortelcultuur had, wij moeten wel beseffen, dat haar voortzetting ook in de toekomst vele millioenen zal vergen.

Daarbij komt, dat de vooruitzichten voor de bietencultuur — hiermede bedoeld de cultuur als geheel en niet de positie van de bietentelers privé, welke geheel afhankelijk is van de steunberekening — niet zonder meer gunstig zijn te noemen. De bietencultuur is een zeer arbeidsintensief bedrijf, zoodat de verhooging van de arbeidsloonen in den landbouw den kostprijs van de bieten nog belangrijk omhoog zal drijven. Bovendien kan men terecht den twijfel koesteren, of het vóóroorlogsche productiebeeld in de toekomst zal worden geëvenaard. Het is duidelijk, dat de richtprijs voor de bieten in zijn verhouding tot dien voor andere producten, zal beslissen over wat de boer gaat telen. Men mag nochtans niet over het hoofd zien, dat een geografische verplaatsing van de cultuur niet onwaarschijnlijk is, omdat in de traditioneele bieten-teelt-streken de grond een zekere bietenmoeheid vertoont. Daar staat tegenover, dat bijv. in het Noorden van het land, niet het minst door de droogmaking van het IJsselmeer, het bietenareaal nog kan worden uitgebreid. Zou annexatie van Duitsch grondgebied een feit worden, dan zou in de gewonnen gebieden ook een belangrijk contingent bieten worden verkregen. Deze geografische verplaatsing van de cultuur brengt natuurlijk ook haar problemen mede voor de verwerkende fabrieken.

De situatie vóór 1940.

De concrete vragen, van het oogenblik kunnen slechts begrepen worden tegen den achtergrond van de constellatie, zooals deze in 1940 was.

Twee elementen spelen daarbij een rol, de suikerfabrieken, te onderscheiden in de zgn. speculatieve, en de coöperatieve fabrieken en de raffinaderij. De speculatieve

fabrieken en de raffinaderij zijn in één onderneming verenigd, te weten Centrale Suiker-Maatschappij (C.S.M.), die voor den oorlog verschillende afspraken met de coöperatieve fabrieken had. Deze dateeren uit 1930, in welk jaar het zgn. compenseerend invoerrecht ontstond, hetwelk geraffineerde suiker belastte met een invoerrecht van f 2,40, terwijl de ruwe suiker vrij bleef. Teneinde te bereiken, dat deze prijsverhoging den bietentelers ten goede zou komen, had de Regeering tevoren den eisch gesteld, dat belanghebbenden onderling tot overeenstemming zouden komen. Deze overeenstemming raakte twee punten: den afzet van witsuiker, vervaardigd uit buitenlandsche ruwe suiker, tegenover de binnenlandsche wit-suiker, omdat het raffineeren een winstgevend bedrijf was geworden en in de tweede plaats de verhouding tusschen de speculatieve en de coöperatieve fabrieken. Het resultaat was, dat het raffinage-bedrijf der C.S.M. 25 pCt. van de markt kreeg toegewezen, de C.S.M. voor haar beetwortel-suikerfabrieken 30 pCt. en de gezamenlijke coöperatieve fabrieken 45 pCt. Later werd deze overeenkomst aangevuld met een bietencontingenteering, een afspraak tusschen de fabrieken over de kwanta bieten, welke zij zouden verwerken. De coöperatieve fabrieken verwerken namelijk niet alleen de door haar leden geteelde bieten, maar koopen daarnaast nog belangrijke hoeveelheden bij.

Doordat reeds spoedig na 1930 de suikerprijzen verder daalden en de Regeering tot een directe steunregeling voor de bietsuikercultuur overging, waarbij de baten uit het compenseerend invoerrecht van den steun werden afgetrokken, verloor dit invoerrecht zijn beteekenis als steunmaatregel voor de bieten-teelt. Het bleef een steunregeling voor het raffinage-bedrijf, welke niet zonder reden was. Weliswaar toucheerde op deze wijze de C.S.M. van de op de binnenlandsche markt verkochte suiker een indirecte bate van ruim een miljoen gulden per jaar, maar daar stond tegenover, dat dit bedrag besteed werd voor de instandhouding van het exportbedrijf. Het raffinage-bedrijf van de C.S.M. was in belangrijke mate op export gericht en had ernstig te lijden onder de concurrentie van de Engelsche raffinadeurs, die reeds in 1928 een soortgelijke steunregeling hadden verkregen en daarvan gebruik maakten om de marge tusschen ruwe en witte suiker steeds verder in te krimpen als gevolg waarvan de export van de C.S.M. gevoelig terugliep. Het compenseerend invoerrecht was dan ook niet bedoeld als een geschenk aan de raffinaderij, maar als middel om haar in staat te stellen op bescheiden schaal te blijven exporteeren. Dit beteekende niet alleen werkgelegenheid, maar leverde tevens — hetgeen vooral juist nu van belang is — de niet onaardige bate van ca. een miljoen aan buitenlandsche deviezen op.

Niettemin scheen het compenseerend invoerrecht de liefde van regeeringskringen verloren te hebben, want nadat reeds eerder de Overheid den weinig eleganten eisch had gesteld, dat de C.S.M. een deel der indirecte baten aan haar moest afstaan, kon men begin 1939 vernemen, dat overwogen werd het compenseerend invoerrecht geheel af te schaffen. Door het uitbreken van den oorlog kwam het weliswaar niet zoo ver, maar het ontbreken van buitenlandsche ruwe suiker stelde dit invoerrecht toch de facto buiten werking. Bovendien werd de overeenkomst, tot verdeling van de suikermarkt, door bepaalde overheidsmaatregelen uitgeschakeld. Dit nam niet weg, dat de Regeering zich voor de instandhouding van het bedrijf in den vorm van subsidies opofferingen getroostte.

Intusschen was door de aankondiging, dat het compenseerend invoerrecht mogelijk zou worden opgeheven, een geheel nieuwe situatie ontstaan, omdat de coöperatieve fabrieken onder die omstandigheden geen voordeel zagen in de voortzetting der suiker- en bietencontingenteering. Zoo staat de Nederlandsche suikerindustrie voor een positie, waarin de onderlinge verhoudingen in dezen bedrijfstak geheel opnieuw moeten worden opgezet.

En nu?

Bij de beantwoording van de vraag, wat thans gebeuren moet, moet voorop worden gesteld, dat de beetwortelsuikerindustrie in wezen op staatskosten wordt gedreven en dat het Nederlandsche volk er bijgevolg recht op heeft, deze kosten zoo laag mogelijk te houden, te meer, waar in verband met de reeds eerder genoemde factoren hiermede in de toekomst wellicht nog grootere bedragen dan in het verleden gemoeid zullen zijn.

In eenige artikelen in de „Nieuwe Veldbode” heeft J. M. van Bommel van Vloten de stelling verdedigd, dat de coöperatieve suikerfabrieken zich moeten aansluiten en gezamenlijk een raffinagebedrijf, in casu dat van Dinteloord, en één verkooporganisatie moeten onderhouden. Op die wijze zou er in de industrie een scherpe scheiding ontstaan, waarbij zoowel de particuliere als de coöperatieve suikerfabrieken elk een blok zouden vormen. Het individualisme, aldus de voorsteller, behoort plaats te maken voor een grootere gemeenschapszin.

Hoezeer men dit laatste ook kan onderschrijven, men moet toch ernstig de vraag overwegen, waarom deze gemeenschapszin in een uitgesproken dualisme zou moeten eindigen. Nu alle belanghebbenden in wezen hun bedrijf op staatsrekening exploiteeren, is het onderscheid tusschen particuliere en coöperatieve fabrieken van veel minder beteekenis geworden dan het in vroeger jaren was. De coöperatieve fabrieken zijn zich door het aankopen van bieten steeds meer als particuliere ondernemers gaan gedragen. De kern van dit voorstel moet dan ook wel gezocht worden in de gedachte om voor gemeenschappelijke rekening Dinteloord suiker te laten raffineren, waarbij men er uiteraard van uit gaat, dat de Overheid dit raffinage-bedrijf zal steunen. Naast de gedachte aan zelfstandigheid, welke bij sommige coöperaties steeds sterk heeft geleefd, moet dit verlangen dan ook wel hieruit verklaard worden, dat deze coöperaties van meening zijn, dat er in de toekomst wellicht minder bieten verwerkt zullen worden en er bijgevolg meer buitenlandsche ruwe suiker in ons land tot wit-suiker zal worden verwerkt, waarvan zij ook haar deel en haar baten willen hebben. Nochtans bestaat er een belangrijk verschil tusschen het raffinage-bedrijf van de C.S.M. en dat van Dinteloord, welk verschil de vraag wettigt, of het raffinage-bedrijf van Dinteloord op dezelfde wijze en in dezelfde mate zou moeten worden gesteund. Zooals hiervoor reeds werd besproken, was het compenseerend invoerrecht niet zoozeer bedoeld als steun voor het binnenlandsche bedrijf der Westersuikerraffinaderij, maar in het bijzonder voor de instandhouding van haar export. Het is echter niet waarschijnlijk, dat Dinteloord, gezien haar ongunstige ligging ten opzichte van de verscheephavens en gezien ook de beperktheid en de onbekendheid harer merken, spoedig een exportbedrijf van beteekenis zal worden, nog afgezien van de vraag, of zulks in de bedoeling ligt. Natuurlijk kan men zich den wensch van de coöperaties voorstellen, ook een aandeel in het raffinage-bedrijf en de winning van bijproducten voor de binnenlandsche markt te hebben. Men moet zich dan echter wel bewust zijn, dat een beknipting van het aandeel der Westersuikerraffinaderij op deze markt ook noodzakelijk — omdat de markt voor twee bedrijven te klein is — zal leiden tot een vermindering van den export, omdat dan de geleden verliezen niet meer door de binnenlandsche markt kunnen worden goedge maakt. Men zou zich natuurlijk een anderen vorm van steunverlening voor den export kunnen voorstellen, maar het is de vraag, of deze uitvoerbaar zou zijn in het kader der afspraken, welke de Regeering reeds met andere landen gemaakt heeft. Gezien de groote deviezen-bate kan het exportbedrijf op het oogenblik niet gemist worden.

Wanneer men in aanmerking neemt, dat, zooals van Bommel van Vloten in zijn artikelen doet uitkomen, het raffinaderij-bedrijf den steen des aanstoots is, welke een goede verstandhouding tusschen de beetwortelsuiker-

fabrieken in den weg staat, dan komt men vanzelf op de gedachte, of het niet mogelijk zou zijn om de Westersuikerraffinaderij los te maken uit het verband der C.S.M. en voor gemeenschappelijke rekening te exploiteeren. Het feit, dat een gedeelte der deelnemers den coöperatieven, een ander deel den particulieren ondernemingsvorm heeft, behoeft daarvoor geen belemmering te zijn, evenmin als dit het geval was bij de exploitatie van de spiritusfabriek. Een dergelijke oplossing zal het voordeel bieden, dat althans wat het raffinage-bedrijf betreft, een doubleering en daarmee een noodelooze geldverspilling wordt voorkomen. Waar bovendien van coöperatieve zijde als één harer argumenten wordt aangevoerd, dat de suikerverkoop op den duur slechts mogelijk is, indien men ook de nevenproducten kan verkoopen, en zij bijgevolg verklaren, dat het ontbreken van een raffinaderij den verkoop van de producten der coöperatieve fabrieken op den duur ongunstig zou beïnvloeden, zou men aan de gemeenschappelijke raffinaderij tevens een gemeenschappelijke verkooporganisatie kunnen verbinden. Hiermede zouden belangrijke besparingen verkregen kunnen worden en zou een einde kunnen worden gemaakt aan den op zichzelf ongewenschten toestand, dat een door de Overheid zoo zwaar gesteund product door verschillende verkooporganisaties ter markt wordt gebracht.

De geheele industrie in één verband.

Deze oplossing heeft enerzijds het voordeel, dat de steen des aanstoots op betrekkelijk gemakkelijke wijze wordt weggerold, anderzijds echter het nadeel, dat zij niet meer dan een halve oplossing is en bijgevolg het Nederlandsche volk niet dat volle pond geeft, waarop dit recht heeft. Men moet zich ernstig afvragen of, gezien de omstandigheden en de moeilijkheden, welke de beetwortelsuikerindustrie nog wachten, het tijdstip niet is aangebroken om de geheele suikerindustrie in één bedrijf te vereenigen. Heeft het voortbestaan van een aantal afzonderlijke ondernemingen nog zin, nu zij alle in gelijke mate door en op kosten van de Overheid in stand worden gehouden? Zou het niet veel logischer zijn om al deze bedrijven in één gemeenschappelijke onderneming onder te brengen, binnen welke onderneming dan de grootst mogelijke rationalisatie zou kunnen worden toegepast? Niet alleen zou voor een belangrijk gedeelte de tegenstelling raffinaderij-beetwortelsuikerfabriek worden opgeheven, maar men zou naast de baten van een gemeenschappelijke verkooporganisatie ook andere belangrijke baten kunnen innen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een aanzienlijke besparing op de kosten, welke met het ontvangen der bieten gepaard gaan. Het is toch op zichzelf wel wat overdadig, dat zooals thans het geval is, op één verlaadplaats functionarissen van vijf fabrieken aanwezig zijn. Bij ontvangst voor gemeenschappelijke rekening zouden op de hiermede gemoeid gaande kosten zeker 1 tot 2 gulden per ton bieten bespaard kunnen worden, welke ten bate van ons volk zouden kunnen komen. Ons land verkeert op het oogenblik zeker niet in een toestand, dat wij ons de luxe van een dergelijke inefficiency kunnen permitteeren.

De voordeelen van een exploitatie der aanwezige suikerfabrieken in een enkel verband, springen nog meer naar voren, indien men de consequenties van een verplaatsing van het bietenareaal, welke in den aanvang van dit artikel werd aangestipt, overweegt. Deze verplaatsing brengt immers met zich mede, dat de ligging van bepaalde fabrieken aanzienlijk gunstiger, resp. ongunstiger zal worden, waaruit niet alleen een strijd om bietencontingenten zal ontstaan, maar mogelijk ook de wensch om fabrieken te verplaatsen of in ieder geval het streven om bieten over grootere afstanden te doen vervoeren, teneinde de fabrieken volledig te kunnen belasten. Het zou al evenzeer een geldverspilling beteekenen, indien men om de scheiding tusschen particuliere en coöperatieve fabrieken te handhaven,

bij een verplaatsing van fabrieken dadelijk uit ieder kamp een fabriek zou moeten overplaatsen, zooals logisch zou voortvloeien uit de hierboven weergegeven gedachten van Van Bommel van Vloten. Vervoer van bieten over groote afstanden om tegemoet te komen aan de belangen van één bepaald bedrijf, kan van algemeen standpunt uit al evenmin een gunstige oplossing worden genoemd.

Nu de oorlog toch den bestaanden, historisch gegroeiden en daarom min of meer irrationeelen toestand van de suikerindustrie omver heeft geworpen, is het oogenblik aangebroken om een nieuwe start te maken, waarbij zoo veel mogelijk ruimte wordt gelaten voor een rationeel beleid. Dit rationeële beleid is slechts mogelijk, indien de geheele suikerindustrie in één onderneming wordt vereenigd, waardoor althans ten opzichte van ons volk, een einde kan worden gemaakt aan particuliere belangentegstellingen, welke de toch reeds hooge kosten van de suikerwinning verder verhoogden. De hooge lasten, welke de Nederlandsche gemeenschap zich in het verleden voor de instandhouding van de Nederlandsche suikerindustrie heeft getroost en zich in de toekomst nog zal moeten getroosten, geven haar het recht te verlangen, dat deze zal worden geëxploiteerd op een wijze, welke inderdaad het meest beantwoordt aan de belangen dier gemeenschap.

Dr. A. DE GRAAFF.

DE LUCHTVAART EN ONZE BUITENLANDSCHE HANDELSPOLITIEK.

De hervatting van den luchtdienst tusschen Nederland en Indonesië, zes maanden na de bevrijding van ons land, heeft een overschakeling der publieke belangstelling hier te lande van de militaire aspecten der luchtvaart naar de mogelijkheden van het wereldluchtverkeer bewerkstelligd. Die belangstelling geeft echter geenszins een waarborg, dat men zich thans allerwegen een duidelijke voorstelling vormt van de consequenties, welke op dit oogenblik ten volle dienen te worden aanvaard, indien men wenscht, dat ons gemeenebest in een nabije toekomst een even belangrijke plaats in het luchtverkeer als in de zeevaart zal verwerven en behouden. Dit blijkt o.a. uit beschouwingen, die onlangs in de pers zijn verschenen en welke poogden een o.i. volkomen ongegronde, negatieve denkwijze ten aanzien van onzen nationalen vliegtuigbouw ingang te doen vinden. Het lijkt ons daarom niet overbodig om enkele hoofdpunten, welke van beslissenden invloed zijn bij het hernemen van ons aandeel in het wereldluchtverkeer, in onderling verband te schetsen. Nu alles in het werk wordt gesteld om, mede met behulp van alle vormen van verkeer, ons economisch leven te herstellen van de zware schade, welke het gedurende den oorlog is toegebracht, dient tot elken prijs te worden vermeden, dat men bij den wederopbouw onzer luchtvaart in dezelfde denkfouten vervalt, welke het tijdvak 1934—1940 hebben gekenmerkt. De uit bovenvermelde perscommentaren sprekende geest geeft nu juist in geen deele de zekerheid, dat men in alle luchtvaartkringen deze fouten inderdaad als zoodanig heeft onderkend en in den huidige toestand zou een herhaling ervan tot ditmaal onherstelbare schade aan een deel onzer nationale economie kunnen leiden.

Die omstandigheid maakt alsnog een analyse der in een recent verleden begane fouten gewenscht, doch een dergelijke studie valt buiten het bestek van een tijdschriftartikel, zoodat daaraan t.z.t. een afzonderlijke publicatie zal worden gewijd. Op deze plaats zij slechts een beknopte samenvatting der kernpunten van het luchtvaartprobleem in ons economisch bestel gegeven. De oorzaak der gemaakte fouten lag in een onvoldoend begrip der voornaamste doelstellingen van het internationale en intercontinentale luchtverkeer, zooals dit zich tijdens het twintigjarig bestand tusschen beide wereldoorlogen heeft ontwikkeld. Met het uitbreken van den tweeden wereldoorlog in Septem-

ber 1939 werd voor de burgerluchtvaart in Europa een eerste ontwikkelingsphase van twee decennia afgesloten. Het eerste decennium kan als het pionierstijdvak van het luchtverkeer worden beschouwd, terwijl het tweede decennium een zakelijk voortgezette ontwikkeling op steeds breeder technisch-wetenschappelijken grondslag deed zien, daarmede tevens de gelegenheid biedende om de werkelijke waarde van het verkeersvliegtuig aan die van andere middelen van vervoer te toetsen. Allereerst werd bij een dergelijke vergelijking gedacht aan de technische en verkeerseconomische aspecten van dit veelomvattende probleem en in veel mindere mate werd de politieke achtergrond bij het gebruik van het vliegtuig als transportmiddel belicht, zoodat al te vaak juist die zijde van het luchtverkeer achter betoogen van zuiver commercieelen aard vervaagd bleef.

Toch is juist het transportvliegtuig gedurende de eerste twintig jaren zijner vreedzame toepassing in het wereldverkeer zeker niet in de laatste plaats gebezigd als het „politieke” vervoermiddel bij uitnemendheid. Luchtlijnen zijn krachtlijnen der politiek en de mogendheid — groot of klein — die zich in nabije dan wel in verafgelegen gebieden wilde doen gelden in politiek of in economisch opzicht, verwaarloosde geenszins het luchtverkeer als één der middelen om dat doel te bereiken. In het tijdvak 1919—1939 heeft dan ook geen ander middel van vervoer een zoo veelvuldige toepassing als politiek instrument gevonden als het verkeersvliegtuig. Sinds de Bagdadspoorweg en de Mandsjoerische spoorlijn in de beginjaren dezer eeuw de internationale gemoederen in beroering konden brengen, hebben de spoorwegen geen rol van betekenis meer gespeeld in de wereldpolitiek en vóór het uitbreken van dezen oorlog werd de oceanstoomer voornamelijk bij den strijd om den blauwen wimpel in de trans-Atlantische vaart als instrument van nationaal prestige gebruikt. Terwijl de spoorweg allerwegen van particuliere onderneming tot algemeen nutsbedrijf van overwegend nationale betekenis is geworden en de wereldscheepvaartlijnen in overgroote meerderheid op zuiver commercieele basis worden bevaren, heeft het wereldluchtverkeer een geheel anderen ontwikkelingsgang doen zien.

Dit is begrijpelijk, indien men bedenkt, dat de luchtvaart de drie-dimensionale luchtruimte, welke den geheelen aardbol omsluit, tot zijn beschikking heeft. Deze omstandigheid schenkt aan de luchtvaart een combinatie van indringingsvermogen en verrassende snelheid, welke de Staten voor problemen van nationale veiligheid — en daardoor van internationale politiek — heeft gesteld, zooals voordien nog geen ander middel van vervoer heeft opgeworpen. Dientengevolge heeft men den oorspronkelijken commercieelen opzet van luchtlijn-exploitatie, op de simpele financieele basis van dekking der onkosten door uit het vervoer verkregen inkomsten, slechts zien voortbestaan binnen de grenzen van uitgestrekte gebieden, welke behalve in aardrijkskundigen zin ook in politiek opzicht een geheel vormen. Incidenteel luchtvervoer van specialen aard boven enkele onherbergzame streken zonder andere communicatiemiddelen buiten beschouwing latende, vindt men het zuiver commercieele karakter van luchtverkeer op groote schaal slechts gehandhaafd binnen de grenzen van geografisch-politieke eenheden, zooals de Vereenigde Staten, het aangrenzende Canada en het Australische continent. Zoodra men echter den wordingsgang van het internationale en intercontinentale luchtverkeer aan een nauwgezet onderzoek onderwerpt, komt men al ras tot de ontdekking, dat over vele uitgestrekte gebieden van onzen aardbol het luchtverkeer niet in de eerste plaats uit hoofde van zijn verkeerstechnische kwaliteiten, doch in de meeste gevallen vooral uit overwegingen van geheel anderen aard tot stand kwam.

Het vliegtuig in geregeld luchtverkeer dringt door tot in het hart van den vreemden Staat, van het andere

werelddeel en van de eigen overzeesche gewesten, zulks in tegenstelling tot het zeeschip, dat ver buiten de kusten varende, zich bij het aandoen van een haven slechts enkele mijlen diep in het vreemde land kan toonen. Het verkeersvliegtuig verschijnt in den vreemde nagenoeg altijd als vertegenwoordiger der handelspolitiek van zijn Staat. Het verkeersvliegtuig heeft voor den Staat tot welken het behoort, in vredestand een even groote waarde verkregen als het militaire vliegtuig in oorlogsdagen, daar het zich, naast de luchtmacht, meer en meer als middel tot wilsuitdrukking en machtsvertoon van den Staat ontwikkelde. Het feit, dat het gelijktijdig groote diensten bewijst aan particuliere verkeers- en handelsbelangen verandert niets aan het zeer eigen karakter, dat het luchtverkeer krachtens zijn aard en door den loop der omstandigheden heeft verkregen.

Ook de rechtstreeksche of indirecte financieele afhankelijkheid van den Staat heeft het overgrote deel van de luchtreedereien ter wereld tot belangrijke werktuigen ten dienste der handels- en invloedspolitiek harer regeeringen doen worden, tengevolge waarvan die ondernemingen meer en meer het karakter van particulier vervoersbedrijf verloren. Het verloop van de wereldluchtverkeersgeschiedenis der afgelopen vijftientig jaren is dan ook nauwelijks te begrijpen zonder een meer dan oppervlakkige kennis der internationale machts- en invloedspolitiek. De oorlogsjaren hebben dit bijzondere stempel op het luchtverkeer nog geaccentueerd en terecht gewaagt men thans in Britsche luchtvaartkringen van een komende „battle of civil aviation”. Dat daarbij de bommenwerper door het verkeersvliegtuig wordt vervangen, verandert niets aan den dieperen zin van dezen te verwachten belangenstrijd.

De vraag dient thans gesteld, of Nederland paraat is voor het deelnemen aan dezen vreedzamen luchtstrijd der naaste toekomst. De oorlogsjaren hebben duidelijk genoeg aangetoond, dat onder moeilijke omstandigheden alleen eendracht macht doet verkrijgen en die oude wijsheid geldt in onverminderde mate voor onze jonge burgerluchtvaart *als geheel bezien*. Want juist ten aanzien van deze eendracht zijn sinds 1934 in ons land de in den aanhef van dit artikel bedoelde fouten begaan, welke herhaling onder de huidige moeilijke economische omstandigheden, waarin ons land verkeert, even ontoelaatbaar als noodlottig moet worden geacht. Thans, meer dan ooit tevoren, gaat het erom een doelbewuste en doeltreffende samenwerking te bereiken van luchtverkeer en vliegtuigbouw, tusschen welke beide phalanxen onze burgerluchtvaart de Regeering als bindend element zal dienen op te treden.

In Nederland, dat zijn geschiedenis door de eeuwen heen nauw verbonden heeft gezien en ook zijn toekomst nog verbonden ziet met de scheepvaart, wordt ons een analogie van zee- en luchtvaart vaak voorgehouden. Ten deele is dit juist, daar waar het den aanleg van ons volk betreft voor de practische beoefening beider vormen van koopvaardij; waar het gaat om versterking van de banden, die de verspreide deelen van ons gemeenebest bijeen houden; waar het gaat om de Nederlandsche vlag te handhaven op routes, waar een ontmoeting met de driekleur sinds eeuwen een traditie is. Maar ten deele is het ook onjuist, m. n. daar waar het den commercieelen grondslag betreft. Want terwijl de Nederlandsche koopvaarder door de eeuwen heen de wereldzeëen bevaart, vóór alles tot het behalen van winst voor zijn reeder — en daarbij tevens het nationale belang dient — vliegt het Nederlandsche verkeersvliegtuig vóór alles in dienst der Nederlandsche gemeenschap en pas in de tweede plaats ten bate van zijn reeder.

Zooals de practijk heeft bewezen, mag het belang van dezen vorm van nationaal vlagvertoon niet worden onderschat; thans minder dan ooit, nu omvang en snelheid van ons economisch herstel in zoo hooge mate door onze opnieuw aan te knoopen buitenlandsche handelsbetrekkingen en door de te herwinnen afzetgebieden voor onze uitvoer-

nijverheid zullen worden bepaald. De luchtvaart als vlagvertoon vormt een belang, dat onmiskenbaar op industrieel en op handelsgebied in den ruimsten zin, — ook buiten de interessen der rechtstreeks hierbij betrokken vliegtuigfabrieken om — voelbaar is. Reeds lang vóór den oorlog hebben alle lucht varende mogendheden van eenige betekenis dit belang ingezien en de consequenties daarvan aanvaard. Nederland, dat zijn verdiende reputatie als lucht varende mogendheid sinds 1920 had verworven door een gelukkige wisselwerking van handelsgeest en industriele prestaties, bleek echter het groote belang hiervan niet diep genoeg in te zien en gaf sedert 1934 een overwegend deel der reeds behaalde nationale winst prijs. Door middel van de officieele Nederlandsche deelneming aan de Melbourne-race met een Douglas DC2 werd in dat jaar een periode van intensieve propaganda voor de Amerikaansche vliegtuigindustrie door Nederland's burgerluchtvaart ingeluid. Ons luchtverkeer verloor hierdoor zijn representatieve waarde voor de nationale export-industrie *in den ruimsten zin* en verving deze op radicale wijze door een negatieve activiteit ten opzichte van den, tot dat tijdstip wereldvermaarden, Nederlandschen verkeersvliegtuigbouw. Het is hier niet de plaats om het ingewikkelde samenstel van oorzaken en gevolgen te beschrijven, dat tot dezen gang van zaken heeft geleid, doch wanneer wij hier deze minder gelukkige episoden uit de vóóroorlogsjaren aanhalen, dan geschiedt dit omdat daaruit in opbouwend-critischen zin zoo waardevolle lessen voor het heden, voor de beslissingen van nu dienen te worden getrokken.

Nederland's luchtverkeer en vliegtuigbouw zijn jong en beide waren gezamenlijk op weg om, naast onze naam ter zee, den grondslag te leggen voor een tweede vaderlandsche reputatie. Wanneer dan, na nauwelijks vijftien jaren, de Nederlanders hun wereldluchtlijnen gaan bevligen met buitenlandsch materieel, dan geschiedt zulks ten nadeele van de geheele, grootendeels nog jonge, Nederlandsche export-industrie. Want al dragen die koopvaarders der lucht ook Nederlandsche registratietekens, zij blijven in het oog der scherp toezienende wereldconcurrentie bij uitstek voorbeelden van Amerika's industrieel kunnen. En juist hierin ligt een markant verschil tusschen onze scheepvaart en ons luchtverkeer verborgen, dat toen niet tijdig genoeg is opgemerkt. Nederland's scheepvaart *en scheepsbouw* genieten een eeuwenoude vermaardheid en waar ter wereld een vrachtvaarder, sleepboot of oceaanstoomer zich met de driekleur in top vertoont, geldt hij als een symbool van die oude vaderlandsche glorie, *zelfs al werd zijn kiel op een buitenlandsche werf gelegd*. Aan alle bovenomschreven verschillen, aan zijn financieele onafhankelijkheid en aan den vooralsnog veel grooteren omvang van het Nederlandsche zeezeven als geheel, kan de Nederlandsche reeder een vrijheid van handelen ontleenen, die het zoo sterk op regeeringssteun, in financieelen en in politieken zin, aangewezen luchtverkeer ten eenemale mist, zowel ten aanzien van het materieelaanschaffingsbeleid als wat de keuze der te exploiteeren luchtlijnen betreft.

Dit behoeft nog niet de onderdrukking van elk particulier initiatief in het luchtverkeersbedrijf te beteekenen, evenmin als het tot elken prijs scheppen van een monopolie voor den vliegtuigbouw van eigen land. Maar wel beteekent het, dat de sinds 1934 door ons nationaal luchtverkeersbedrijf gevolgde aanschaffingspolitiek niet heeft voldaan uit een oogpunt van nationaal rendement. De werkelijke waarde van het luchtverkeer voor onze gemeenschap is minder gelegen in de rechtstreeksche baten uit het luchtvervoer als zoodanig verkregen, dan wel in zijn totale betekenis voor de nationale economie. Dit bijzondere karakter van de koopvaardij in het luchtverkeer stelt hoge eischen aan de leiding der luchtvaartmaatschappijen, ten aanzien van algemeen politiek en economisch inzicht, bij gebreke waarvan behaalde winsten op verkeers-tech-

nisch gebied licht in verliezen op breeder nationaal-economisch terrein kunnen omslaan. Zoo zijn de rijke onder- vindingen ten goede en ten kwade tijdens een kwart-eeuw wereldluchtverkeer onder eigen driekleur en door andere volken opgedaan op dit oogenblik van het grootste belang. De wederopbouw van het Nederlandsche luchtverkeer is een veelomvattende taak; een taak, die ver over de kost- prijsberekening van den ton/km heen reikt en aan welke vervulling ook de Nederlandsche vliegtuigbouw, door het oorlogsgeweld geteisterd, *maar met ongebroken scheppings- kracht*, als gelijkwaardig deelgenoot weer zal dienen mee te werken. Van de luchtreeders verlange men in dit op- zicht geen blind chauvinisme, doch wel gezond nationaal besef, dat aan het sinds 1934 overheerschende opportunist- isme geen plaats meer laat.

Het stemt tot voldoening, dat onze Regeering daadwerke- lijke belangstelling betoont voor onze burgerluchtvaart en zich aanzienlijke offers getroost om de K.L.M. weer een vooraanstaande plaats in het wereldluchtverkeer te doen herwinnen. Dat in eerste instantie een aantal ver- keersvliegtuigen in Amerika is besteld, ten einde een hervatting van luchtverkeer onder Nederlandsche vlag binnen den kortsten termijn mogelijk te maken; dat tot dit doel tevens buitenlandsch personeel op vrij groote schaal in dienst moest worden genomen; dat alles kan slechts als een samenstel van thans onvermijdelijke noodmaatregelen worden beschouwd om ons aandeel in het verkeer op enkele intercontinentale hoofdroutes bijtijds te kunnen verzekeren. Voor onze buitenlandsche handelspolitiek zal evenwel ook een intensieve Neder- landsche deelneming aan het zich geleidelijk herstellende Europeesche luchtnet van groot belang blijken te zijn. Indien echter de daarvoor benodigde investeringen zouden worden besteed om wederom onze Nederlandsche bemanningen op de wereldluchthavens als de „beste „sales-promotors” der Amerikaansche vliegtuigindustrie te doen verschijnen, dan zou zulks in nauwelijks aanvaard- bare tegenstelling komen te staan tot de krachtsinspanning, die in de naaste toekomst van de Nederlandsche export- industrie als geheel ten behoeve onzer nationale economie zal worden verlangd.

Niet minder spoed en voortvarendheid dan bij de her- vatting van ons luchtverkeer zij daarom betracht bij de wederinschakeling van onzen nationalen vliegtuigbouw. Nederland verkeert in de gunstige omstandigheid het scheppend vermogen zijner vliegtuigindustrie, een volle- digen en ervaren technischen staf van honderden specia- listen op dit oogenblik nog bijeen te hebben, welke groep technici, in haar organisch-verband, voor de snelle her- leving van dezen bedrijfstak even onvervangbaar als on- misbaar is. Voor vele ingewijden in de luchtvaart is het verheugend geweest te vernemen, dat de Regeering zich in principe voor het opnieuw tot stand brengen eener nationale vliegtuigindustrie heeft uitgesproken en de nadere bestu- dering van plannen daartoe aan een alleszins deskundig interdepartementaal college, de zgn. Vliegtuigindustrie- Commissie, heeft opgedragen. Nederland's bredere econo- mische belangen en diverse andere, eveneens zwaarwegende, doch hier ter wille der beknoptheid onbesproken gelaten factoren in aanmerking nemende, kan o.i. nauwelijks aan een gunstig advies dezer commissie worden getwijfeld. Het is nog slechts een kwestie van tijd en geld, maar deze tijd- en geldkwestie is uiterst belangrijk, indien men Neder- land's burgerluchtvaart als een in wezen ondeelbaar geheel wil beschouwen; een eenheid in verscheidenheid en *alleen als zoodanig* een waardevolle en bij uitstek representatieve bijdrage tot het slagen onzer exportpolitiek. Luchtverkeer en luchthavenbedrijf beginnen reeds weer te function- neeren in Nederland. Dat ook onze vliegtuigbouw thans spoedig wete, wat te kunnen ontwerpen en op-stapel te zetten, opdat met Nederland's vlag ook Nederland's industrie het hoogst gehouden worde in de lucht.

W. H. WICHERLINK.

ENKELE GEZICHTSPUNTEN BETREFFENDE DE OVERHEIDSBEMOEIING IN DEN LANDBOUW.

Bijna ieder is het er over eens, dat deze tijd er, voor- loopig althans, een is van ordening, van plannen maken en uitvoeren. Men kan niet meer afwachten en zich be- palen tot het „bijhouden” van het bedrijfsleven met een geleidelijk meegroeïende overheidsorganisatie.

Overheidsbemoeiing in den landbouw.

Overzien we de ontwikkeling van de overheidsbemoeiing in den landbouw, dan dringt zich de volgende indeeling op:

a. Een doorlopende behartiging van de individueele bedrijfsbelangen; dit was bijv. de taak van den Rijks- landbouwvoorlichtingsdienst. Het is een bemoeiing, welke sommigen willen overdragen aan een publiekrechtelijk gedachte bedrijfsorganisatie.

b. Een voorlichting aan de Overheid van onafhankelijk staande personen (diensten) betreffende den landbouw¹⁾; in het bijzonder betreffende algemeene landhuishoud- kundige vraagstukken, zooals de agrarische politiek. Ge- deeltelijk houdt het tegenwoordige Departement van Landbouw zich hiermede reeds bezig. Behalve als voor- lichters kunnen genoemde personen (diensten) tevens dienen als schakel tusschen de Overheid en de zelfstandige lichamen (bedrijfsorganisaties, grondkamers, waterschap- pen). Deze personen dienen ook ingeschakeld te worden bij het ontwerpen van richtlijnen voor de ontwikkeling van een streek (zie onder c.).

c. Een ingrijpende wijziging van den landbouwkundigen toestand van ons land. Dit beoogt een radicale verandering op korten termijn volgens plan, in tegenstelling met bijv. voorlichting en onderwijs, waarbij geleidelijk en op langen termijn gewerkt wordt. De Cultuurtechnische afdeling van het Departement van Landbouw hield zich hiermede bijv. reeds bezig. Met dit ingrijpen zijn groote sociale belangen gemoed, welke ver uitgaan boven die, welke eventueel door de publiekrechtelijk gedachte bedrijfs- organisatie behartigd worden²⁾.

In een dichtbevolkt land als het onze is het van het grootste belang, dat ieder stukje grond op de meest rati- oneele en doelmatige wijze wordt gebruikt. Men kan in Nederland geen stuk grond ongebruikt laten liggen, of toelaten, dat het verkeerd gebruikt wordt. Hiervoor nu is een uitgebreide „landbouwhervorming” onontbeer- lijk. In het onderstaande zal bovengenoemde wijziging van den landbouwkundigen toestand, ons punt c., met de organisatie hiervan, onze belangstelling genieten en nader besproken worden. We zullen eerst het streek- onderzoek met de op deze basis gegronde richtlijnen en plannen nader bekijken en daarna onze aandacht richten op de organisatie van deze werkzaamheden.

Streekonderzoek.

Konden wij den aardbol op een behoorlijken afstand bekijken, dan zouden wij plekken zien waarop geen men- schen leefden, zgn. natuurlijke ongecultiveerde gebieden, en plekken, waarop wel menschen leefden, de geculti- veerde streken der aarde. In de laatste streken — het ty- pische cultuurlandschap — heeft de mensch als deel- nemer aan het productieproces het „gelaat” van de aarde veranderd en tegelijk de structuur van de menschelijke

¹⁾ In dit artikel wordt onder landbouw verstaan de landbouw in ruimen zin.

²⁾ Men kan hierbij een parallel trekken met de inpoldering van de Zuiderzee. Daar de sociale waarde van den grond belangrijk hooger is dan de privaat-economische, rendeert het voor de Over- heid om er per ha bijv. f 3.000 bij te leggen. De sociale belangen, welke samenhangen met de dichte bevolking van ons land, mo- tiveren dus een ingrijpende en kostbare wijziging van den land- bouwkundigen toestand van ons land. Zoewel voor het nieuwe als voor het oude land geldt dit principe. Tusschen inpoldering, her- ontginning, rui- en herverkaveling is geen wezenlijk verschil, daar alle drie maatregelen meer opbrengstmogelijkheden geven en dus aan meer landbouwers een bestaan kunnen verschaffen.

groep — de sociale structuur — bepaald. De streken hebben ieder een eigen karakter, een eigen type. Wij moeten nu trachten door onderzoek, beschrijving en vergelijking het typische in zoo'n streek op te sporen en wat er aan mankeert. Dit onderzoek geldt zoowel de woonruimte, de bewoners, als de middelen waardoor de bewoners zich een bestaan verschaffen.

Voor het leeren kennen van de *woonruimte* is in het bijzonder van belang de bodemkundige gesteldheid. Verder zijn, ook voor de bodemkartering, van groot belang: hoogte-, cultuur-, eigendoms- en gebruikerskaarten. Een verbeterde kadastrale kartering³⁾ en een topografische kartering, welke zorgt voor allerlei kaarten in gangbare schalen, welke jaarlijks bij zijn, zijn hier voor gewenscht. Voorts dient aandacht besteed te worden aan den waterstaatkundigen toestand, de ontsluiting, de verkaveling, de ligging en het klimaat.

Voor het onderzoek naar de *bewoners* is o.a. van belang: de beroepsstructuur, de demografische structuur, inkomensstructuur, herkomst, woonduur en ontwikkelingspeil.

Bij de *bestaansmiddelen* denken wij hier in de eerste plaats aan het productieproces in den landbouw. Bij een analyse van dit productieproces moet vooral op het volgende gelet worden: de ontwikkeling van agrarische bedrijfstakken en bedrijfstypen, de bedrijfsgrootte, eigendom en pacht, en het beheer van het bedrijf op zichzelf.

Uit deze onderzoekingen zal dus blijken, wat er aan de woonruimte mankeert, wat aan de bewoners en wat aan het productieproces zelf; voorts, of de richting van het productieproces verkeerd is.

Richtlijnen en plannen.

Tekortkomingen in het woongebied, als: onvoldoende ontsluiting van de streek, onvoldoende ontwatering, slechte verkaveling en verspreide ligging van de percelen, kunnen verbeterd worden door een cultuurtechnische afdeeling.

Is de oorzaak gelegen in een te laag ontwikkelingspeil der bevolking, waardoor het productieproces niet doeltreffend geleid wordt, dan is de landbouwvoorlichtingsdienst het aangewezen apparaat om hulp te bieden.

Deze verbeteringen en veranderingen in het productieproces dienen door het geven van richtlijnen bepaald te worden. Er zijn plannen noodig en die plannen dienen te worden uitgevoerd. Het aanvatten van het streekonderzoek en het hervormen van den landbouwkundigen toestand kan natuurlijk niet willekeurig en gelijktijdig gebeuren. Behalve een goede organisatie is een bepaalde technische volgorde vereischt.

Technische volgorde.

We kunnen bij den gang van werkzaamheden, samengevat, de volgende fasen onderscheiden:

fase 1. Het verzamelen van gegevens. In deze fase worden alle mogelijke cijfers verzameld en de benodigde kaarten gemaakt.

fase 2. Het verwerken van gegevens. Gewapend met bovenstaande gegevens, wordt een sociaal-geografische streekbeschrijving gemaakt (woonruimte, bewoners en bestaansmiddelen). In deze fase wordt ook een beoordeeling van de streek gegeven.

fase 3. Het ontwerpen van richtlijnen. Alle terzake deskundige instellingen plegen overleg om tot een ontwerp van de toekomstige ontwikkeling van de streek te geraken.

fase 4. De uitwerking van de plannen. Heeft men eenmaal de toekomstige ontwikkeling van de streek vastgesteld, dan kan overgegaan worden tot het maken van

³⁾ De kadastrale kartering, welke oorspronkelijk werd opgezet om een goede inning van de grondbelasting mogelijk te maken, voldoet niet aan eenvoudige landbouwkundige eischen (behalve perceelnummer, ook naam (voor- en achternaam) van elk perceel, naam „vaste” grondgebruiker, wijzigingen binnen eigendoms-grenzen). Zij moet als geraamte van een topografische kartering kunnen dienen.

plannen (bijv. tracé van wegen en waterlopen en verkaveling).

fase 5. Uitvoering van de plannen.

fase 6. Overbrugging van plan tot individueel beheer. Dit is bedenken in den geest van den „Rijksdienst Landbouwherstel” of de Cultuurafdeeling bij de organisatie voor de inpoldering van het IJsselmeer.

Het plan.

De hierboven gegeven uitwerking van punt c.: wijziging landbouwkundigen toestand, doet de veelzijdigheid van het onderwerp blijken, waaraan vele personen, organen, enz., moeten medewerken en dat onmogelijk één van de bestaande diensten verzorgen kan. De volgorde van de werkzaamheden kan niet willekeurig gekozen worden en over de in bewerking te nemen streken dient overeenstemming te bestaan. Verschillende soorten karteringen hebben bijv. meer waarde, indien ze op hetzelfde gebied betrekking hebben. Het betreft ook geen werk van enkele jaren, zooals dat bijv. voor een eenvoudige, kleine ruilverkaveling het geval is. Verder zijn er vele miljoenen guldens mede gemoeid.

In dezen na-oorlogsch tijd is voorts een actieve overheidspolitiek betreffende den landbouw geboden en dient er snel en goedkoop gewerkt te worden. Er dient vast te staan, in welk opzicht en hoever men den landbouwkundigen toestand wil wijzigen. Men zal het land moeten verdeelen in streken (gebieden of geografische eenheden), welke stuk voor stuk worden onderzocht. Ook zal vast moeten staan, hoe uitgebreid men de gegevens wil verzamelen en tot hoever men in de praktijk met het ideaal zal gaan.

Dat is slechts mogelijk wanneer er volgens een algemeen plan gewerkt wordt, er een juiste arbeidsverdeling wordt ingevoerd. Het is evenwel duidelijk, dat niet voor elke streek even dringend verbetering gewenscht is. Bepaalde streken hebben den voorrang. Verder blijken in de eene streek meer werkrachten beschikbaar te zijn dan in de andere. Ook dit bepaalt den voorrang; er is dus een voorrang bepaald door landbouwkundige eischen en één aangegeven door de arbeidsvoorziening. Het eene belang dient tegen het andere te worden afgewogen en daaruit ontstaat het *urgente-plan*.

Een en ander gaat van de onderstelling uit, dat reeds een centraal plan, een organisatie, enz., aanwezig is. Dit kan natuurlijk niet dadelijk, terwijl er toch onmiddellijk aangepakt moet worden. In het begin zal dus gewerkt moeten worden met een voorloopige afspraak of zoo men wil met een *voorloopig plan*, dat zich tot gebieden met in het oog loopende „gebreken” beperkt en onmiddellijk een aantal in te schakelen personen en combinaties een taak aanwijst.

Organisatie.

Organisatorisch zijn bovengenoemde werkzaamheden thans op bonte wijze bij overheidsdiensten, instituten, stichtingen en particuliere bureaux ondergebracht. Dit levert geen snel werken op. Een groote organisatie, welke bij bovengenoemde werkzaamheden de leiding neemt, is noodzakelijk om vlug tot resultaten te komen.

Daartegenover is het evenwel niet gewenscht het particuliere initiatief te onderdrukken of verder werken onmogelijk te maken. Integendeel! Het is zelfs aan te bevelen zooveel mogelijk particuliere lichamen in te schakelen. Slechts moet het ontwerpen van richtlijnen beslist aan ambtelijke organen voorbehouden blijven. Er moet niettemin voor alles verband komen in de werkzaamheden, er moet een samenbindende organisatie zijn, welke ieder gelegenheid geeft in een algemeen schema mede te werken.

De groote organisatie kan daartoe dienen, zij kan in de praktijk het verband verwezenlijken en waar het particuliere initiatief ontbreekt, actief optreden. Zij dient daartoe de verantwoordelijkheid te dragen. Werkzaam-

heden, nu door verscheidene diensten (en Departementen) uitgevoerd, — bijv. het door een landbouwconsulent op bescheiden, schaal verzamelen van statistieken, het maken van een streekrapport — kunnen doorgaan, kunnen worden gedelegeerd, mits in één verband met de gedachte groote organisatie, welke voor de taakverdeling zorg draagt.

Gezien den landbouwkundigen inslag van de werkzaamheden lijkt het ons gewenscht, dat het Departement van Landbouw een grooten dienst opricht, bijv. „Dienst Landbouw Hervorming”, gesplitst in 6 afdelingen:

a. Statistische en karteeringsafdeeling (taak zie boven).
b. Bodemkundige afdeling. Deze heeft tot taak den bodem van Nederland in kaart te brengen⁴⁾.

c. Sociaal-geografische afdeling. Deze stelt een uitgebreid sociaal-geografisch onderzoek in, vooral naar de middelen, waardoor de agrarische bewoners zich een bestaan verschaffen.

d. Cultuurtechnische afdeling. Deze afdeling maakt in overeenstemming met vastgestelde richtlijnen de plannen. Zij geeft ook opdracht voor de uitvoering van de plannen.

e. Landbouw-karteeringsafdeeling. De werkzaamheden van deze afdeling komen in hoofdzaak overeen met die van de ruilverkavelingsbureaux.

f. Overbruggingsafdeeling. Deze afdeling verzorgt fase 6 (zie eerder in dit artikel), o.a. door beheer na eventuele ontginning en door een tijdelijke speciale voorlichting.

De leiding van de groote organisatie dient te worden opgedragen aan een algemeene figuur, bijgestaan door een secretariaat, dat het algemeene, het urgentie- en het voorloopige plan vaststelt.

Deze figuur is verantwoordelijk aan een agrarischen raad (waarin geen direct-medewerkende vakmensen⁵⁾).

Slot.

Wij willen onderstrepen dat in het bovenstaande gedacht is aan het platteland, aan het primaire productieproces in engeren zin: den landbouw. Wat den landbouw als basis voor ons volksbestaan beteekent, is ieder in de afgelopen oorlogsjaren duidelijker geworden dan ooit. Naast enkele opvallende gebieden op een hoog landbouwkundig peil zijn er vele streken van ons land, welke dringend verbetering behoeven.

Ons volk kan het zich zeker nu niet veroorloven geen ernst te maken met ons onderwerp. Een actieve Overheid dient een basis te hebben, waarop alle maatregelen in den landbouw moeten rusten. Wel is waar is ieder er van overtuigd, dat we uit onzen bodem dienen te halen wat er in zit, dat ook voor den landbouw geldt: het heden vastleggen, om de toekomst te vatten en dat pas, als de Overheid weet hoe het is, zij kan zeggen hoe het moet worden.

Dit kan evenwel pas bereikt worden indien er gewerkt wordt, snel en doeltreffend, in een hecht verband en in een goede organisatie, waaraan het op het oogenblik ontbreekt⁶⁾.

Dr. Ir. L. J. VAN DIJK.
Ir. A. MARIS.

⁴⁾ De omvangrijkheid van een bodemkarteering rechtvaardigt het, dit werk niet bij a onder te brengen, maar daarvoor reeds dadelijk een aparte afdeling op te richten.

⁵⁾ De verhouding van dezen raad tot het Departement van Landbouw en bijv. den Rijksdienst voor het Nationale Plan zal hier niet besproken worden.

⁶⁾ De verschijning van dit artikel is door ruimtegebrek vertraagd.

RED.

INGEZONDEN STUKKEN.

TOLONIE.

De heer J. W. F. Bunge schrijft ons:

Het artikel *Tolonie* door Prof. Mr. C. Weststrate behoeft eenige aanvullingen van practische zijde.

Het begrip *tolonie* is voor Nederland geheel nieuw, zoodat het in hooge mate is te apprecieeren, dat Prof.

Weststrate één van de eersten is, die het terrein verkent. Toch zijn er enkele punten, die hij te veel theoretisch bekijkt, terwijl het juist zaak is ook de praktijk niet te vergeten.

Hierdoor worden eenige vergissingen gemaakt, welke ik gaarne zou willen rechtzetten. Ik hoop, dat Prof. Weststrate mij dit niet euvel zal duiden; mijn bedoeling is slechts opbouwend te werk te gaan.

De overhandelaren hebben bij het samenstellen van het ontwerp der tusschen de Regeeringen van Nederland, België en Luxemburg gesloten douane-overeenkomst zelf reeds gevoeld, dat er groote belangen-tegenstellingen tusschen de beide staten Nederland en België zijn. Vandaar, dat men in art. 1 spreekt van het heffen van bij den invoer van goederen gelijke invoerrechten en in art. 2, dat er geen invoerrechten geheven zullen worden bij den invoer in Nederland van goederen *herkomstig* uit de Belgisch-Luxemburgsche Economische Unie en bij den invoer in den Belgisch-Luxemburgsche Economische Unie van goederen, *herkomstig* uit Nederland.

De overeenkomst spreekt dus slechts van *invoerrechten*, zoodat inzake accijnzen en andere heffingen de tolgrens tusschen de beide landen blijft bestaan.

Ook op het woord *herkomstig* dient de nadruk gelegd te worden; slechts Belgische of Luxemburgsche goederen zullen vrij van invoerrecht zijn. Goederen, *herkomstig* uit andere landen, ook al zouden zij uit het vrije verkeer in België komen, blijven hier in Nederland aan invoerrecht onderworpen.

Alle in beide landen in te voeren goederen zullen moeten blijven geleid worden langs de douaneposten en zullen normaal worden accijnzen. Alle andere heffingen en invoerrecht als accijnzen, bijzonder invoerrecht en statistiekrecht blijven bestaan in Nederland; immers de douanegrens zal voorloopig moeten blijven bestaan.

Daar bij invoer van goederen steeds onderzocht zal worden, of deze werkelijk uit het bevriende douanegebied *herkomstig* zijn, zal het niet mogelijk zijn, dat Nederland invoerrechten incasseert voor goederen, die uiteindelijk voor België of Luxemburg bestemd zijn, zoodat er in de overeenkomst ook geen sprake van behoeft te zijn om de douane-ontvangsten tusschen de landen volgens een vast schema te verdeelen. Nederland ontvangt geen invoerrechten waarop België aanspraak heeft en België zal geen invoerrechten ontvangen waarop Nederland aanspraak heeft, zooals Prof. Weststrate veronderstelt.

De overeenkomst in belastingheffing betreft slechts invoerrechten; het aangehaalde voorbeeld van de Belgische suikerexport, totdat de suikerprijzen in beide landen gelijk zijn, gaat m.i. niet op.

Beide landen willen elkaars im- en export stimuleeren, doch behouden op elk ander gebied hun volkomen zelfstandigheid.

Of deze overeenkomst voor beide landen even voordelig is of zal zijn behoeft door mij thans niet te worden beoordeeld; de tijd zal dit moeten leeren.

Naschrift:

Het begrip *tolonie*, waarop mijn artikel betrekking had, heb ik in het begin ervan gedefinieerd. Het artikel had betrekking op een *tolonie* volgens die definitie. Het is daarom niet geheel juist te zeggen, dat het vergissingen bevat, omdat het niet blijkt te slaan op het ontwerp-douane-overeenkomst tussen Nederland en België-Luxemburg. Wel kan worden gezegd: het artikel is niet actueel, want het behandelt een slecht theoretisch geval, dat in de praktijk niet aan de orde komt.

De definitie van het begrip *tolonie*, die in mijn artikel voorkomt, komt overeen met de gebruikelijke opvatting (zie bijv. „Handwörterbuch der Staatswissenschaften”, deel VIII (4e dr., 1928), blz. 1165-1169, „Wörterbuch der Volkswirtschaft” (4e druk, 1933), blz. 147, „Palgrave’s Dictionary of Political Economy”, (1926), onder „Zoll-

verein"; ook Haberler gaat in het, in het artikel geciteerde, werk klaarblijkelijk van dezelfde opvatting uit).

Uit het feit, dat herhaaldelijk is gesproken over een tolunie tussen Nederland en België en uit het feit, dat aan de inhoud der ontwerp-douane-overeenkomst weinig publiciteit is gegeven (aan schrijver dezes was hij althans niet bekend), is te verklaren, dat het artikel betrekking had op een tolunie in de gebruikelijke betekenis.

Of men aan een douane-overeenkomst, zoals ontworpen door de Regeringen van Nederland, België en Luxemburg, nog de titel tolunie kan geven, is natuurlijk een kwestie van smaak. Als men aan het begrip tolunie de eigenschap van afwezigheid van een tolgrens tussen de deelnemende landen verbindt (wat de gebruikelijke definities doen), is zij niet een tolunie.

Over de voor- en nadelen van een douane-overeenkomst, als ontworpen, zou een heel nieuw artikel te schrijven zijn, waarvan ik mij in dit naschrift uiteraard moet onthouden. Alleen kan ik niet nalaten de volgende korte opmerkingen te maken: 1. Het systeem van de ontworpen douane-overeenkomst maakt nodig het gebruik van certificaten van oorsprong, „die vaak aanleiding geven tot ongewenste of frauduleuze praktijken en de handel soms ernstig belemmeren” (de Jong, „Internationale Handel en Handelspolitiek, 1937, blz. 179). 2. Het begrip „herkomstig” zal in de praktijk wel moeilijkheden geven: is bijv. uit Nederland herkomstig een automobiel, die alleen in Nederland gemonteerd en gelakt is? Als men de herkomst door zulke eindbewerkingen laat bepalen, zullen waarschijnlijk veel buitenlandse goederen via het land met het laagste tarief ervoor binnenkomen; wil men dat niet, dan vervalt men in de grote moeilijkheid, dat men voor allerlei producten moet vaststellen een minimum-eindbewerking, die zij in het partner-land moeten hebben ondergaan om van de „tolunie” te kunnen profiteren; en hoe denkt men zich de controle hierop?

Rest mij nog te zeggen, dat ik den heer Bunge zeer erkentelijk ben voor zijn belangrijke aanvulling op mijn artikel.

C. WESTSTRATE.

Ir. W. M. van Rossum du Chattel schrijft ons:

Met zeer veel belangstelling las ik in de „E.-S.B.” No. 1484, d.d. 18 October 1945, het artikel van prof. Mr. C. Weststrate over de talrijke bezwaren, waarop de instelling van een tolunie tusschen twee soevereine landen stuit. Toch mis ik, naar mijn gevoelen, in dit duidelijke theoretische betoog een schakel.

Is het niet denkbaar, dat een tolunie tusschen twee landen slechts partieel geldt, d.w.z. alleen voor een aantal met name te noemen goederen?

Voor deze goederen, die dan in beide landen aan een even hoog invoerrecht worden onderworpen, c.q. aan even hoge binnenlandse heffingen zijn onderworpen, zijn geen invoerrechten verschuldigd bij het passeeren van de grens van het eene land naar het andere en omgekeerd. Voor goederen, waarbij dit om handelspolitieke redenen of anderszins niet het geval is, geldt deze vrijdom niet.

Ik kan mij voorstellen, dat een dergelijke regeling in abstracto bepaalde voordeelen zou opleveren en tevens den weg zou kunnen effenen voor het geleidelijk invoeren van een algeheele tolunie.

Naschrift:

Inderdaad is zulk een partiële tolunie denkbaar. De voordelen en de nadelen worden hierdoor beide verminderd. De douanegrens blijft bestaan, met de last, die zij oplevert. De arbeidsverdeling kan zich minder ontplooiën. Daartegenover worden de in het „E.-S.B.”-artikel genoemde bezwaren ook verkleind. Het is moeilijk te beoordelen, of de voordelen van zulk een partiële tolunie groter dan wel kleiner zijn dan de nadelen. Om hiervan een indruk te verkrijgen zou een nauwkeurige detailstudie nodig zijn. Ook is het moeilijk te voorspellen, of zulk een partiële tolunie al dan niet de instemming der grote mogendheden

zal hebben, van wie de kleine landen meer dan vroeger afhankelijk zijn. Dit hangt af van de nog onzekere ontwikkeling der handelspolitiek. Dat zij een volledige tolunie gunstig gezind waren, wil nog niet zeggen, dat zij accoord gaan met een partiële tolunie, want hierin kunnen zij eerder een discriminatie te hunnen nadele zien.

7. WESTSTRATE.

STATISTIEKEN.

DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens)

Data	Munt, muntmateriaal en deviezen ¹⁾	Binnenl. wissels, open marktpapier, beleeningen, voorschotten a/h Rijk en diverse rekeningen ¹⁾	Totaal activa	Totaal opeischb. schulden
17 Dec. '45	5.253.483	201.806	5.528.408	5.045.789
10 „ '45	5.254.335	210.711	5.538.167	5.055.563
3 „ '45	5.250.438	206.285	5.529.844	5.047.303
26 Nov. '45	5.248.240	191.483	5.512.615	5.030.316
19 „ '45	5.234.643	211.895	5.519.432	5.037.161
12 „ '45	5.233.086	196.465	5.502.773	5.020.660
5 „ '45	5.232.604	178.955	5.484.781	5.002.686
29 Oct. '45	5.222.334	183.232	5.481.388	4.999.382
6 Mei '40	1.173.319	248.256	1.474.306	1.424.016

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldi in R/C	Bankassig-natiën en diverse rekeningen	Saldo Rijk R/C- (D/C)	Schatkist-papier rechtstr. ondergebracht.
17 Dec. '45	1.555.164 ^{*)}	3.490.554	150.385	C2.522.696	—
10 „ '45	1.506.718 ^{*)}	3.548.827	150.317	C2.625.906	—
3 „ '45	1.459.861	3.587.433	150.245	C2.641.290	—
26 Nov. '45	1.450.557	3.579.734	150.054	C2.595.138	—
19 „ '45	1.405.748	3.631.388	150.027	C2.565.344	—
12 „ '45	1.375.206	3.645.426	149.897	C2.592.020	—
5 „ '45	1.351.016	3.651.661	149.859	C2.513.999	—
29 Oct. '45	1.311.581	3.687.796	149.775	C2.560.265	—
6 Mei '40	1.158.613	255.174	10.230	C. 22.962	—

¹⁾ De posten „Correspondenten in het buitenland” en „Buitenlandse betaalmiddelen (excl. pasmunt)”, voorheen begrepen in de „Diverse rekeningen”, zijn van 5 Juli 1943 af opgenomen onder de buitenlandse portefeuille, in onzen staat samengevat als „deviezen”.

^{*)} waarvan nieuwe uitgifte f 1.162.392.

^{*)} „ „ „ „ f 1.219.684.

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

(Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Totaal van den goudvoorraad ¹⁾	Buitenlandse deviezen	Papier op België	Voorschotten op overzeidsfondsen	Deel- en pasmunt	Vorderingen op den Staat
13 Dec. 1945	31.383	3.214	1.017	287	316	41.806
6 „ 1945	31.603	3.863	738	168	286	42.021
29 Nov. 1945	31.166	4.816	757	338	288	44.686
22 „ 1945	31.166	4.770	551	281	284	44.812
15 „ 1945	31.166	5.180	280	225	260	47.992
7 „ 1945	31.166	4.983	274	213	237	47.502
30 Oct. 1945	30.603	5.478	260	248	237	47.017

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa ¹⁾	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi van de Schatkist	van anderen	Besluitwet van 6 Oct. '44 ²⁾
13 Dec. 1915	653	143.629	68.768	2	3.366	55.863
6 „ 1915	653	144.285	68.232	2	4.396	56.027
29 Nov. 1945	653	147.647	66.761	6	3.231	62.029
22 „ 1945	653	147.457	66.413	8	3.170	62.246
15 „ 1945	653	149.624	66.874	8	4.554	62.577
7 „ 1945	653	149.971	67.230	8	4.375	62.745
30 Oct. 1945	653	149.431	66.449	6	4.503	62.860

¹⁾ Waarvan 10.493 miljoen francs onbeschikbaar goudsaldo na herwaardeering van den goudvoorraad. (Besluitwet no. 5 van 1-5-1944).

²⁾ Waaronder begrepen de post „Emissiebank te Brussel”, ten bedrage van 64.597 miljoen francs.

³⁾ Deze post omvat: oude biljetten en rekeningen-courant op de Bank, overgeboekt en over te boeken op tijdelijk onbeschikbare of geblokkeerde rekeningen en niet aangegeven oude biljetten.

Nederlandsch Indische Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

Alle Bank- en Effectenzaken

HAV BANK - SCHIEDAM

Levensverzekering en Lijfrente



N.V. KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

*Fabriek van:
zoutzuur, (alle kwaliteiten)
vloeibaar chloor
chloorbleekloog
natronloog, caustic soda.*

De Aanvullende Brandpolis

van

*De „Assumij” van 1896 N.O.
's-Gravenhage*

UW TOEKOMST IS VEILIG met een polis van de

ALGEMEENE FRIESCHE
LEVENSVZERZEKERING MIJ.

of de

GROOT-NOORDHOLLANDSCHE
VAN 1845

LEEUWARDEN (Burmaniahuis) AMSTERDAM (v. Brienenhuis)

GRAANFACTORY
EXPEDITIE
BEVRACHTING
OP- EN OVERSLAG
LADING-CONTROLE
BEMONSTERING

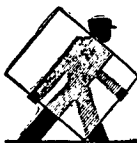
Peterson
HAVENBEDRIJF
ROTTERDAM
TELEF. 72872
POSTBUS 893

GRUIS

„t Glas levert Pieterman”

ook voor technische doeleinden

PATRIJSPOORTGLAZEN • TELEGRAAFPLATEN
MANOMETERGLAZEN • PEILGLAZEN • OLIEGLAZEN
REFLEXGLAZEN • WATERMETERGLAZEN ENZ.



Glasindustrie

Pieterman

WESTVEST 17 - SCHIEDAM - TELEFOON 69269

rijnlansche

betonbouw maatschappij n.v.

spoorsingel 64 - delft - telef. 1846.

KOFFIE

VAN NELLE

ROTTERDAM

THEE

VAN DIJK & Co.

EENDRACHTSWEG 11 — ROTTERDAM

Makelaars en Commissionnaires in Effecten
Effecten - Coupons - Vermogensbeheer

Telefoon 20845 — 21889 — 40631
Beurs Nis 6 — Telefoon 24178 — 24378

VAN GEND & LOOS

verzorgt Uw geheele expeditie



