

Economisch-Statistische Berichten

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

31^e JAARGANG

WOENSDAG 30 OCTOBER 1946

No. 1538

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Assistent-Redacteur: A. de Wit.

*Administratie: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.)
Telefoon: Redactie 38040, Administratie 38340. Giro 8408*

INHOUD:

Blz.

Voeding-, woning- en kledingvoorziening in 1946 door <i>Prof. Dr. Ir. J. Goudriaan</i>	699
Terugblik op de in 1946 gehouden Koninklijke Nederlandsche jaarbeurzen door <i>Mr. J. Milius</i>	701
De voorloopige regeling van het betalingsverkeer tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië door <i>W. Koster</i>	702
De methode van uitkeering van molestverzeke- ringspenningen door <i>Mr. G. van Setten</i>	704
Teleurstellend resultaat der Londensche tincon- ferentie door <i>J. Willems</i>	706
Het netelige scheepvaartrecht door <i>J. P. B. Tis- sot van Patot</i>	708
Kanttekeningen bij het Rijnvaartcongres te Bazel door <i>P. van Zuuren</i>	709
Ingezonden stuk: Opheffing der geldblokkeering of niet? door <i>A. Berks</i> met naschrift van <i>A. A. van Sandick</i>	711
Boekbespreking: <i>J. van de Kieft</i> , Interne bedrijfsorganisatie, bespr. door <i>Ir. J. M. Matthijsen</i>	713
<i>J. Nikerk</i> , Vreemdelingenverkeer, bespr. door <i>D. H. van Dongen Torman</i>	715
Aanteekening: De Nederlandsche walvischvaart	715
Geld- en kapitaalmarkt	715
Statistieken: Verkeer en vervoer in Nederland	716
Stand van 's Rijks Kas	717
Bankstaten	717
Maandcijfers van de groote banken in Nederland	718

DEZER DAGEN

veel tegenspraak: uiterlijk en innerlijk. Frankrijk im-
porteert wijn. Niet omdat de wijn aldaar bijzonder

schaarsch is, maar omdat men geforceerde prijsverla-
ging allereerst beproeft bij het tot de noodzakelijke
levensmiddelen gerekende genotmiddel. Ook hier te
lande trekken de verzorgingsmoeilijkheden met zulk
een genotmiddel meer belangstelling dan die bij, objec-
tief beschouwd, onmisbaarder artikelen. De verminderde
beschikbaarstelling van bloem en fruit, zelfs die van
zeep, wordt zonder ophef aanvaard. Maar om de sigar-
retten hangt de kruitdamp. De donkere sigaretten
waren al vóór het verschijnen zwartgemaakt; het koop-
pen van zwarte sigaretten wordt als licht geval beschouwd.
En 200.000 pakjes, die niet donker zijn en niet zwart
mogen worden, dienen om het juk der noodgebieden
te verlichten.

Nog steeds hoort men uit één en dezelfde mond ver-
langens naar ruimer behoeftenbevrediging en minder
werkzaamheid. Op het Congres der Engelsche vak-
verenigingen zocht men kracht door rust: de 40-urige
werkweek. De Labourregering wees, met de „closed
shop”, ook dit verlangen af. In ons land is de strijd
tegen de duurte begonnen; zij heeft reeds successen
opgeleverd. Het moreel van de strijdmacht blijkt goed,
ook zonder de politieke commissarissen, die het N.V.V.
verlangt. Tweederde van de mijnwerkers deed niet
mee aan een eendaagsche werkstaking.

Intusschen gaan de posttarieven en de melkprijzen
omhoog. En de boterprijsverhoging kan doorgaan, als
de Willem Barendsz succes heeft op de walvischvangst;
de Regeering kocht reeds de geheele toekomstige pro-
ductie. Gaan we dan het volgend jaar boter uitvoeren?
Naar de uitvoercijfers lijkt het wel nodig; de sprong
van 60 op 90 miljoen gulden, welke de Septemberecijfers
vertoonen, is geheel toe te schrijven aan den seizoen-
export van bloembollen. Weliswaar neemt de binnen-
landsche productie langzaam toe, doch deze moet ook
onder meer verbruikers worden verdeeld. De bevolking
vermeerdert in snel tempo, met een geboortecijfer van
31‰ (1936/39 : 21) en een sterftecijfer, dat met 9‰
weer even laag ligt als voor den oorlog.

Rusland heeft liever industrie in eigen land dan
macht over fabrieken in bezet gebied. Geheele bedrijfs-
installaties, met de technische werkkrachten, worden
uit Duitschland naar Russisch grondgebied overge-
bracht. Hoe zouden zich werkwillegheid en arbeidspro-
ductiviteit verhouden vóór en na de verhuizing? De
Duitschers protesteeren harder dan ze indertijd de
Nederlanders toelieten te doen. Het probleem van de
verplaatste personen blijft.

In de U.N.O.-vergadering toonde de Sowjetdelegatie
een verrassende tegemoetkoming bij de regeling
der agenda. Van andere zijde is men nog steeds niet
vriendelijk. De vraag van Churchill over de 200 divisies,
de rede van Attlee tegen het communisme en Byrnes'
beperking van het credietaanbod tot de vrienden hou-
den de sfeer wat koel. Doch Stalin zag ten tweeden
male geen oorlogsgevaar.

FRIESCH-GRONINGSCHЕ HYPOTHEEKBANK N.V.
 NEDERLANDSCHE HYPOTHEEKBANK N.V.
 ALGEMEENE FRIESCHE HYPOTHEEKBANK N.V.

Reserves f 13.900.000

Verkrijgbaar

3% PANDBRIEVEN

Nederlandsche Hypotheekbank N.V.

à 100%

met 2 1/2 % verplichte uitloting.

Voorloopig worden receipten afgegeven.
 Prospectus op aanvraag gratis verkrijgbaar.

R. Mees & Zoonen

Anno 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

Rotterdam

's-Gravenhage, Delft, Schiedam, Vlaardingen

Amsterdam (alleen Assurantie)

AMSTERDAMSCHЕ
 BANK N.V.



KAPITAAL f 50.000.000 RESERVES f 31.500.000

**Een economisch-statistisch
 onderzoek naar de chemische
 industrie in Nederland**

door Dr. P. S. PELS

Publicatie no 37 van het Nederlandsch Economisch Instituut

PRIJS f 3.65°

(Prijs voor donateurs en leden van het Nederlandsch
 Economisch Instituut f 2.75; te bestellen bij het N.E.I.)

Uitgave: De Erven F. Bohn N.V. - Haarlem

EERSTE 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 toe-
 komstige lasten - blijvende sociale voldoening

Vraagt U eens welgedocumenteerd advies aan ons
 BUREAU VOOR COLLECTIEVE CONTRACTEN



N.V. KONINKLIJKE
 NEDERLANDSCHE
 ZOUTINDUSTRIE

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

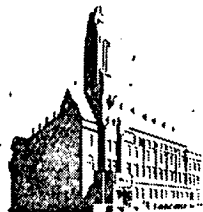
Fabriek van:
 zoutzuur, (alle kwaliteiten)
 vloeibaar chloor
 chloorbleekloog
 natronloog, caustic soda.

gispen

meubelen en gisolampen

culemborg
 amsterdam
 rotterdam

Koninklijke
 Nederlandsche
 Boekdrukkerij
 H. A. M. Roelants
 Schiedam



STANDARD AMERIKAANSCHЕ PÉTROLEUM CIE

Geb. PETROLEA · 's-GRAVENHAGE

met papier geïsoleerde kabels
 voor zwakstroom en sterkstroom
 koperdraad en koperdraadkabel
 Kabelgarnituren, vulmassa en olie

NK F
 N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEK
 DELFT

VOEDING-, WONING- EN KLEEDING- VOORZIENING IN 1947. ¹⁾

Terecht stelt de nota van het Centraal Planbureau op den voorgrond, dat bij elk economisch program voor het geheel der Nederlandsche volkshuishouding in de eerste plaats een keus moet worden gedaan ten aanzien van de meest gewenschte verdeling tusschen de productie en aankoop van verbruiks- en van investeringsgoederen.

Maar volgens welk gezichtspunt behoort men deze keus te doen? Daarover zegt de nota zeer weinig en niets, dat eenig houvast geeft. Men heeft, blijkbaar zonder veel animo, een paar alternatieven uitgerekend; vijf van de zestig bladzijden zijn voldoende om ze aan den kant te zetten. Men mist daardoor in dit rapport een groote lijn, die alle details tot één geheel samenbindt. De getallen voor 1947 en volgende jaren zijn meestal gebaseerd op statistische gegevens uit het verleden, die dan met eenige globale correctie, tamelijk passief, worden geëxtrapoleerd naar de toekomst. Een enkele keer is er een saillante afwijking, maar men vindt het niet de moeite waard die uitdrukkelijk te vermelden, laat staan te motiveeren. Dit is bijv. het geval bij de energierekening op blz. 44. Deze geeft van 1939 op 1947 een toeneming van het verbruik voor het verkeer van 1,4 op 1,8 miljoen ton; daarentegen een vermindering van den huisbrand van 6,0 op 5,6 miljoen ton. De vraag, waarom men deze verschuiving van 0,4 miljoen ton gewenscht acht, vindt in het rapport geen antwoord.

Het is, alsof de samenstellers, ietwat vermoeid van al hun berekeningen, het contact met de levende werkelijkheid zijn kwijtgeraakt. Het belang van een zoo groot mogelijken uitvoer en vooral van voldoende hooge investeringen staat hun helder voor oogen. Ook de beteekenis van de arbeidsproductiviteit wordt herhaaldelijk genoemd; zij bevelen in het bijzonder aan de vervaardiging van een voorlichtingsfilm (blz. 49).... En bij het lezen van dit alles, schiet mij een citaat te binnen uit „De Kleine Johannes”, dat wij in onze jeugd misbruikten voor een varium in een studentenalmamak: „Zoo is het niet, zoo is het niet; het moet alles heel anders zijn”.

Want de leidende gedachte voor het herstel van Nederlanders welvaart bestaat; ja, ze is van allesbeheerschende beteekenis. Het is de gedachte, door Minister Beel in het slot van zijn rede zoo duidelijk uitgesproken: *Het belangrijkste probleem is het herstel van de productiviteit van den arbeid.*

Nog altijd geldt het klassieke begin van Adam Smith's meesterwerk: „De jaarlijksche arbeid van ieder volk is het fonds, dat het met alle levensbehoefden en gemakken voorziet, welke het jaarlijks verbruikt”. De arbeid is het grootste en belangrijkste kapitaal van een volk. *Dat plan is het beste, dat de arbeidsproductiviteit het eerst en het snelst herstelt.*

Dit is geen algemeene frase; het is een zeer concreet en nauwkeurig richtsnoer, waaraan elke maatregel op economisch, sociaal en financieel terrein zeer nauwgezet moet worden getoetst. We zullen er de noodige consequenties onmiddellijk uit afleiden.

Alle wat wij weten over de factoren, die de arbeidsproductiviteit bepalen, is samen te vatten in één zin: *productiviteit en welvaart gaan hand in hand.* Of men het verband tusschen welvaart en productiviteit vergelijkt in één enkel land gedurende den loop der ontwikkeling, of wel, dat men de vergelijking stelt tusschen de verschillende landen van den aardbol op eenzelfde tijdstip, steeds is de conclusie dezelfde: waar de welvaart het grootst is, is de productiviteit het hoogst; waar de productiviteit het hoogst is, is ook de grootste welvaart. Alleen het primitieve denken probeert hier een eenzijdig

causaal verband te leggen. Wie de werkelijkheid kent, weet, dat er een voortdurende wisselwerking is: A stimuleert B; B stimuleert op zijn beurt A.

Wie aan dit alles twijfelt, neme kennis van de klassieke literatuur op dit gebied; de economen der jonge generatie schijnen die niet meer te kennen. Daar is in de eerste plaats het boek van Thomas Brassey, „Work and wages”, Londen 1872, waarin de zoon van den aannemer der groote spoorwegwerken in Engeland, op het continent van Europa, in Britsch-Indië en in China, de ervaringen van zijn vader beschrijft over het verband tusschen arbeidsprestatie en voeding. Terzelfder tijd schreef Lujo Brentano „Ueber das Verhältniss von Arbeitslohn und Arbeitszeit zur Arbeitsleistung”, een voortreffelijke verhandeling, waar hij, omstreeks zijn tachtigste jaar, in 1919 een vervolg op schreef: „Arbeitslohn und Arbeitszeit nach dem Kriege”. De Amerikaan J. Schoenhof maakte in opdracht van het „Department of State” omstreeks 1890 een gezette studie van het vraagstuk, die hij publiceerde onder den veelzeggenden titel: „The economy of high wages” (New York 1892).

In het Nederlandsche bouwbedrijf is de ervaring algemeen bekend, dat de Amsterdamsche bouwvakloonen de hoogste zijn van het land, maar ook, dat de arbeidsprestatie in Amsterdam aan de spits staat. Dr. Ir. Ch. Th. Groothoff, de beheerder van alle kolonmijnen in Zuid-Limburg, is nu reeds twee jaar lang aan het betoogen: de mijnwerker wil zijn plicht doen, maar dan moet dat gewaardeerd worden met krachtvoer. „De mijnwerker wil zijn spek en zijn ei”.

Indien het Amsterdamsche Bureau voor de Statistiek in 1920 om bezuinigingsredenen het periodieke onderzoek der arbeidersbudgets niet had gestaakt, zouden wij nu beschikken over een reeks cijfermateriaal, waaruit de correlatie, tusschen voeding en arbeidsprestatie berekend kon worden. Het ligt m.i. nog op den weg van het Centraal Bureau voor de Statistiek om het budgetonderzoek zoo in te richten, dat daaruit met behulp van de bekende standaardwaarden de voedingswaarde per eenheid berekend kan worden, niet alleen in calorieën, maar ook in grammen eiwit, vet, koolhydraten enz. In samenwerking met eenige groote ondernemingen zou men op deze wijze opnieuw empirisch materiaal over het verband tusschen arbeidsprestatie en welvaart kunnen verzamelen.

Maar ook zonder nieuwe onderzoekingen staat het onverbreekelijk verband tusschen arbeidsprestatie en welvaart voldoende vast. Hieruit volgt:

1e. Het gevaar van den tegenwoordigen toestand. Vóór dezen oorlog was Nederland één van de landen met de hoogste reële loonen, de beste woningtoestanden, de laagste sterftecijfers en, op Amerika na, met de hoogste productiviteit. Nu dreigt het gevaar, dat men, terneer gedrukt en verward, een lager welvaartspeil als onvermijdelijk gaat aanvaarden, maar daarmee tegelijkertijd de lagere productiviteit aanvaardt en dusdoende de lagere welvaart bestendigt. Als in den tijd na Bonaparte. Dan wordt Nederland voor tientallen jaren achteruitgezet; binnenlandsche onrust is het onvermijdelijk gevolg.

2e. De leidende gedachte voor een Centraal Economisch Plan. De productie ter bevrediging van de elementaire levensbehoefden: voeding, woning, kleding en een zekere mate van ontspanning moet zoo snel mogelijk tot en boven het niveau van 1939 worden opgevoerd en de betreffende producten moeten zoo snel mogelijk ter beschikking worden gesteld in het vrije verkeer in Nederland.

Hieruit volgt, dat de structuur van het economisch plan gemodelleerd moet worden op de reeks der menselijke behoeften en dat dit plan in de eerste plaats in quantiteiten moet worden geformuleerd. Er is niets op tegen om daarna een samenvatting te geven in geld

¹⁾ Zie ook: „Verbruik en investering in 1947” door Prof. Dr. Ir. J. Goudriaan in „E.-S.B.” van 23 October 1946.

en te zien, wat er voor investering overblijft. Ook voor de investeringen moet dan een vaste reeks van prioriteit worden aangehouden.

Bezien wij nader de consequenties van het bovengeschetste:

A. *Voeding*. In het begin van dit jaar hebben wij reeds in dit weekblad betoogd, dat „de volwassenen, die het grootste deel van de werkende bevolking uitmaken, minder krijgen dan zij noodig hebben”²⁾. Sedertdien zijn de rantsoenen verlaagd; het Centraal Economisch Plan 1947 komt nu zelfs voor den dag met een rantsoen van 2.200 calorieën „mits de gemiddelde kosten per calorie van het bestaande pakket niet zullen stijgen, of zoo mogelijk nog zullen dalen” (blz. 36).

Het C.B.S. geeft voor de verschillende categorieën de volgende cijfers:

Tijdvak	Normaal	Langdurige arbeid	Zware arbeid	Zeer zware arbeid
1945, 3e kwartaal	1.860	2.200	2.530	3.120
1945, 4e kwartaal	2.140	2.500	2.910	3.580
1946, 1e kwartaal	2.000	2.400	2.820	3.730
1946, 2e kwartaal		2.140	2.600	3.520
Physiologische normen ³⁾	3.000	3.600	4.800	meer dan 5.000

Ook wanneer men rekening houdt met een vermeerdering van deze rantsoenen met circa 10 pCt., als de vrouw een deel aan haar man afstaat, en met circa 200 calorieën voor niet-gerantsoeneerde voedingsmiddelen, blijven zij ver onder de normen, die volgens arbeidsphysiologen aan een doelmatige voeding moeten worden gesteld.

Men kan gereedelijk toestemmen, en de algemeene en specifieke sterftcijfers wijzen daar ook op, dat de tegenwoordige voeding voldoende is om de menschen in het leven te houden. Maar dit is geheel iets anders dan hetgeen noodig is om ze op optimale arbeidsprestatie te brengen. En wie denkt, dat hij het tekort aan voeding met een film kan verhelpen....

De vleeschconsumptie in Nederland gedurende 1945-1946 wordt op 40 pCt. van de vooroorlogse geschat, d.w.z. op dezelfde grootte als het vleeschverbruik in Yoegoslavië, Italië en Griekenland ⁴⁾. Bij dergelijke cijfers mag men niet verwachten, dat de vooroorlogse Nederlandsche productiviteit kan worden herwonnen.

Een van de essentiele tekortkomingen van Plan 1947 is, dat de opstellers zich van het dwingend verband tusschen voeding en arbeidsprestatie in 't geheel geen rekenschap hebben gegeven en geen enkele poging hebben gedaan om dit primaire vraagstuk in cijfers te benaderen. Daarom zijn alle alternatiefcaculaties over wijziging van de consumptiequote waardeloos.

Wat wij noodig hebben, is geheel iets anders. Wat is de vermoedelijke productie van rund- en varkensvleesch, van boter, suiker, melk, kaas en eieren in 1947 en volgende jaren en hoeveel beteekent dit per hoofd der bevolking in grammen per week. Dat willen wij weten. Daar heeft een democratisch geregeerd volk recht op. En dan willen wij ook weten, of er van deze artikelen wordt uitgevoerd en zoo ja, hoeveel. En daarin moet de volksvertegenwoordiging het laatste woord kunnen spreken.

Het geheele Plan moet eerst quantitatief worden opgezet en eerst daarna financieel. Of de industrie-arbeiders de agrarische producten van eigen bodem kunnen betalen, is een kwestie van prijs; als zij het vroeger konden, dan is er geen enkele reden, waarom zij het nu niet zouden kunnen.

B. *Woning*. „Het door het aantal bouwvakarbeiders bepaalde bouwvolume laat voor 1947 den bouw van

niet meer dan 25.000 woningen toe”, zegt Plan 1947 (blz. 39).

De ervaring van den vorigen oorlog leert evenwel, dat er in 1910—1914 gemiddeld 2.200 woningen per jaar; in 1914—1920 „ 9.000 woningen per jaar; in 1921 40.400 woningen en in 1922 45.500 woningen gebouwd zijn.

In 1934 bedroeg het aantal voltooide woningen nog 54.300 en in 1938 rond 40.000.

Het lijkt dus eenigszins raadselachtig, dat men, met de moderne methoden van thans, een aantal van 50.000 in 1947 niet zou kunnen bereiken. De oplossing vindt men evenwel in tabel 11 (blz. 27) van de bijlage. Hieruit blijkt, dat op een totaal bedrag van 521 miljoen voor nieuwbouw slechts 163 miljoen, dus rond 31 pCt. voor woningbouw is uitgetrokken. In 1920 was, op een totaal aanbestedingsbedrag van rond 260 miljoen, naar schatting ten minste 80 pCt. voor woningbouw bestemd⁵⁾. Waarom thans dit verschil? De verwoestingen zijn vrij gelijkmatig verdeeld over woningen en utiliteitsbouw; de toeneming der bevolking drukt veel sterker op de woningbehoefte dan op de uitbreiding van het industriele apparaat. Voorziening in goede en gunstig gelegen woningen is essentieel voor de arbeidsproductiviteit. De ergernis der samenwoningen drukt deze omlaag. Dit alles weet elke bedrijfsman, die zijn vak verstaat. Woningen zijn dus meer noodzakelijk dan een kazerne, een spoorwegstation of een raadhuis voor de gemeente, om van dancings niet te spreken. Welke volstrekt urgente objecten zijn begrepen in het bedrag van 521 minus 163, dus in de 358 miljoen, die voor bouwwerken nietwoningen zijn uitgetrokken? Dit behoort het Plan uiteen te zetten en te motiveeren. Het is voor de practische politiek belangrijker dan de grootte van het nationaal inkomen.

C. *Kleding en andere duurzame consumptiegoederen*.

Voor deze categorie vindt men, evenmin als bij de voedingsmiddelen, in het rapport geen enkel quantitatief gegeven betreffende productie, invoer enz. der naturalia. Wie belang stelt in de vermoedelijke productie in 1947 van kousen en schoenen, van overjassen en mantels, van heeren- en damescostuums, onderkleding, fietsbanden enz. behoeft het rapport niet te lezen; het staat er niet in.

Alleen in tabel 6 van de Bijlagen vindt men enkele indexcijfers van de consumptiequote per categorie in procenten van het verbruik in 1948. Voor kleding geeft het Plan 1947 63 pCt., voor schoeisel 86 pCt., voor vloer- en wandbedekking 61 pCt. (omvat dit linoleum, gordijnstoffen en behangspapier?) en voor woningtextiel 83 pCt. (omvat dit ook lakens, sloopen, handdoeken enz.?).

Dergelijke indexcijfers zouden evenwel zeer in waarde winnen, indien zij waren voorafgegaan door een specificatie in natura der belangrijkste posten en indien zij waren opgenomen in een volledig overzicht van de geheele positie volgens het klassieke schema: Productie + Invoer = Verbruik + Uitvoer + Voorraadacres.

Daarmede zou men tegelijkertijd in het Plan een zekere eenheid en volledigheid bereiken, die het lezen en het vergelijken met voorafgaande Plannen en met de nacalculatie vergemakkelijkt.

En daarmede het Plan begrijpelijker en aanschouwelijker maken voor den gemiddelden lezer.

In een slotartikel zullen wij de investeringen van Plan 1947 nader behandelen.

Prof. Dr. Ir. J. GOUDRIAN.

¹⁾ Zie „E.-S.B.” van 27 Februari en 20 Maart 1946.

²⁾ Georges Morin, „Physiologie du travail humain”, Paris 1946, blz. 88.

³⁾ „Second Review of the World Food Shortage”, H. M. Stationary Office, London 1946.

⁴⁾ Het is mogelijk, dat het totaal aanbestedingsbedrag, ontleend aan „De Aannemer”, een eenigszins ander gebied dekt dan de in de Plannota genoemde getallen. Maar dit verschil kan een écart van 80 op 31 pCt. toch moeilijk verklaren.

TERUGBLIK OP DE IN 1946 GEHOUDEN KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE JAARBEURZEN.

In 1946 heeft de „Koninklijke Vereeniging tot het houden van Jaarbeurzen in Nederland” thans twee jaarbeurzen georganiseerd en het loont de moeite na te gaan, welke rol deze manifestaties in het economisch leven van ons land hebben gespeeld.

Het besluit, zeer spoedig na de bevrijding des lands genomen, om in het voorjaar van 1946 weder een jaarbeurs te organiseren, zal naar de meening van velen — en terecht — een waagstuk hebben betekend. De deplorabele toestand, waarin tal van ondernemingen op het gebied van nijverheid en handel verkeerden, de bestaande desorganisatie, het gebrek aan productiemiddelen, aan grondstoffen en werkkrachten, het gebrekkige verkeer enz. waren evenzoo vele beweegredenen, welke tegen het houden van een jaarbeurs op zoo korten termijn pleitten. Anderzijds was er dringend behoefte aan ontplooiing van activiteit, teneinde een zoo spoedig mogelijken terugkeer naar normaler toestanden in het bedrijfsleven, ten voordeele van de herstelwerkzaamheden, te kunnen stimuleren. Daarvoor was een doeltreffende en spoedige oriëntatie omtrent de vraag, in hoeverre reeds aanstonds of in de naaste toekomst in bestaande behoeften kon worden voorzien, een eerste eisch. Bij de ontoereikende vervoermiddelen zou het overleg tusschen den individueelen fabrikant en handelaar veel tijd in beslag nemen. Het scheppen van een centraal punt daarvoor zou aan de daaruit voortvloeiende bezwaren in aanzienlijke mate kunnen tegemoetkomen. Ten slotte zou het houden van een jaarbeurs door de concentratie van de aandacht in breeden kring op deelneming en bezoek ook in psychologisch opzicht van invloed kunnen blijken door aan den oproep tot de natie: „En thans aan den arbeid” kracht te kunnen bijzetten. Voor de jaarbeursleiding heeft laatstgenoemde groep van overwegingen bij het nemen van haar besluit den doorslag gegeven. Daarmede was dan ook het karakter van deze eerste jaarbeurs na de bevrijding bepaald en als zoodanig heeft zij, gelijk de ervaring heeft aangetoond, ontegenzeggelijk haar nut bewezen. Dit wil intusschen niet zeggen, dat het primaire doel der jaarbeurs, om door het samenbrengen van productie en distributie op een centraal punt het tot stand komen van directe handelstransacties te bevorderen, niet eveneens zou zijn gediend. Voor een zeer groot deel echter heeft de Voorjaarsbeurs 1946 naast een commercieele, een oriënteerende, reactivereende en psychologische rol gespeeld.

De zeer groote belangstelling, welke deze eerste jaarbeurs zoowel van de zijde van de deelnemers als van die van het bezoek heeft ondervonden, heeft de juistheid van het door het jaarbeursbestuur genomen besluit onderstreept.

Reeds aanstonds na de publicatie van het besluit bleek er een sterke aandrang tot deelneming te bestaan, als gevolg waarvan de Voorjaarsbeurs 1946 met 1.629 deelnemers (waarbij nog \pm 500 aanvragers moesten worden teleurgesteld) en een bezette nuttige oppervlakte van 22.237 m² alle tot nu toe gehouden Nederlandsche jaarbeurzen in uitgebreidheid overtrof. Niet alleen bleken hieruit de wil en het vermogen van het bedrijfsleven om zoo spoedig mogelijk en met kracht de herstelwerkzaamheden aan te vatten, doch ook de behoefte om het jaarbeursinstituut te gebruiken als centraal orgaan ter oriëntering omtrent de directe en toekomstige productie-, aankoop- en afzetmogelijkheden. Daarbij was de samenstelling der deelnemende groepen typeerend voor het tijdstip, waarop en de omstandigheden, waaronder de jaarbeurs werd gehouden. Kennelijk was de meeste aandacht geschonken

aan de eischen, welke het weder op gang brengen der productie medebracht en welke vooral uitgingen naar herstel, vervanging of aanvulling van productiemiddelen. Dientengevolge waren de groepen machines, werktuigen en industriebenodigdheden, die der electrotechniek en de — voor het herstel van Nederlands geschonden fabrieks- en woonareaal zoo belangrijke — groep bouwmaterialen het sterkst vertegenwoordigd. Voorts werden in nagenoeg alle bedrijfstakken artikelen aangetroffen, thans in Nederland vervaardigd, welke voorheen uit het buitenland werden betrokken. Niet alleen werd daardoor het bewijs geleverd, dat in de bezettingsjaren de Nederlandsche productie op dit terrein niet had stilgezeten, maar tevens was reeds aanstonds de invloed merkbaar van het wegvallen van vroeger gebruikelijke uitheemsche productiegebieden. De aanwezigheid van een niet onaanzienlijke groep speelgoederen vormde hiervan o.a. een voorbeeld.

Onder het totaal van 1.629 deelnemers waren 681 firma's of 41,8 pCt. met buitenlandsche fabrikaten aanwezig. Deze buitenlandsche deelneming was, niettegenstaande de valutaschaarschte en de onzekerheid, welke deze medebracht ten aanzien van reële afzetmogelijkheden op de inheemsche markt, aanzienlijk grooter dan voorheen. Kennelijk had het feit, dat Nederland door de oorlogsgevolgen voorloopig voor een goed deel op den import is aangewezen om zijn productie-ouillage weder op peil te kunnen brengen en ook ten aanzien van consumptiegoederen te kunnen voorzien in de behoeften van de Nederlandsche markt, de belangstelling van den buitenlandschen producent voor het intermediair van het Nederlandsche jaarbeursinstituut in verhoogde mate gewekt. Intusschen stond ook hier de groep productiemiddelen verre bovenaan en waren de groepen, welke de consumptiegoederen vertegenwoordigden, in de minderheid.

Naar het aantal deelnemers gemeten stond Frankrijk (203) bovenaan, dan volgden Groot-Brittannië (158), Vereenigde Staten van Amerika (94), Zwitserland (85), België (56), Tsjecho-Slowakije (40), Zweden (22), Denemarken (15), benevens nog eenige landen met enkele deelnemers. België, Frankrijk, Tsjecho-Slowakije en Zwitserland waren, behalve door individueele deelnemers in de verschillende ter jaarbeurse vertegenwoordigde bedrijfspgroepen, met een eigen nationale sectie aanwezig.

De groote moeilijkheden, waarmede het koopmanschap onder de huidige omstandigheden te worstelen heeft en welke voortvloeien niet alleen uit het gewijzigd economisch wereldbestel, doch ook uit allerlei beperkingen op het gebied van het handels- en financieel verkeer, hebben veroorzaakt, dat, evenals vroeger, doch thans in versterkte mate, voorlichtingsdiensten van Overheid en bedrijfsleven aan de Voorjaarsbeurs deelnamen. Ditmaal voegden zich hierbij ook de voornaamste Nederlandsche bankinstellingen, teneinde op het gebied van het ingewikkelde deviezen-, monetair- en credietverkeer den koopman in zijn taak bij te staan, een novum in de jaarbeursgeschiedenis, hetwelk het reële belang van het jaarbeursintermediair heeft verhoogd.

Het bezoek aan de Voorjaarsbeurs 1946 is overweldigend groot gebleken. De oorzaak van dit abnormale verschijnsel moet gezocht worden in de omstandigheid eensdeels, dat de bestaande schaarschte aan goederen, op elk gebied, tot beursbezoek dreef, waardoor ieder zich ervan wilde overtuigen, welke goederen reeds vervaardigd werden of binnenkort ter markt zouden komen, anderdeels, dat na vijf jaren van oorlogs- en bezettingsdruk het bezoeken in vrijheid van de eerste groote Nederlandsche manifestatie op economisch gebied voor talloos velen een groote aantrekkingskracht uitoefende. Tegen een bezoek in normale jaren

van 80.000 tot 100.000 personen, stond thans een bezoek, dat op 300.000 moest worden gesteld. Hoe verheugend dit bezoek op zichzelf als een bewijs van de vitaliteit van het Nederlandsche publiek moge zijn geweest (en vooral wanneer men daarbij de nog zeer bezwaarlijke en tijdroovende transportmogelijkheden in aanmerking neemt), zoo heeft dit overdrukke bezoek zeer belemmerend gewerkt op de gelegenheid tot rustig zakendoen. Overigens mag hieruit geconcludeerd worden, dat aan contact tusschen producent en handelaar op een centraal punt kennelijk groote behoefte bestond en dat mitsdien het besluit van het jaarbeursbestuur, ook in dit opzicht, op een juist begrip der situatie was gegrond.

Behalve uit het binnenland is ook het bezoek uit het buitenland aan de Voorjaarsbeurs aanzienlijk grooter geweest dan voorheen, niettegenstaande een in het bijzonder daarop gerichte propaganda, door gebrek aan den noodigen tijd van voorbereiding, niet kon worden gevoerd. Hieruit moge blijken, dat het buitenland, rekening houdende met de ook aldaar op velerlei gebied heerschende goederenschaarste, het oog op het potentieel, hetwelk de Nederlandsche markt voor den export beteekent, reeds aanstonds gevestigd hield. Niet alleen hebben de Nederlandsche deelnemers aan de Voorjaarsbeurs belangrijke relaties met buitenlandse inkoopers tot stand kunnen brengen, doch de Nederlandsche jaarbeurs heeft tevens haar diensten bewezen door als schakel op te treden bij het leggen van contact tusschen den buitenlandschen inkoopster en den buitenlandschen deelnemer, waardoor op Nederlandschen bodem het product van vreemden oorsprong aan het buitenland kon worden verkocht. Aldus heeft reeds ter Voorjaarsbeurs 1946 de Nederlandsche jaarbeurs haar functie in het internationaal verkeer kunnen hervatten en zelfs verstevigen.

Gelet op de geldende omstandigheden is de stemming voor het zakendoen op deze beurs, zooals vanzelf spreekt, uiterst willig gebleken en het blijkt dan ook uit een onder de deelnemers gehouden enquête, dat deze nagenoeg over de geheele lijn uiterst tevreden zijn geweest, enerzijds over de afgesloten zaken en anderzijds vooral over de met binnen- en buitenland tot stand gebrachte verbindingen.

Als geheel beschouwd, kan de Voorjaarsbeurs 1946, gelet op de doeleinden, welke zij nastreefde, als eerste stap op den weg naar herstel en als bron van informatie bij een in economisch opzicht volkomen gewijzigd beeld der wereld, als geslaagd worden beschouwd.

In een volgend artikel zal de Najaarsbeurs 1946, in vergelijking met haar voorgangster, worden behandeld.

Mr. J. MILIUS.

DE VOORLOOPIGE REGELING VAN HET BETALINGSVERKEER TUSSEN NEDERLAND EN NEDERLANDSCH-INDIË.

In het eerste deel van dit artikel¹⁾ is gewezen op enkele van de belangrijkste vraagstukken in het overleg tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië op het gebied van het betalingsverkeer. Dit overleg heeft geleid tot het tot stand komen van de Voorloopige Regeling van het Betalingsverkeer tusschen beide gebiedsdeelen. Deze regeling sluit uiteraard aan op het zich ontwikkelende goederenverkeer, waarbij wel het meest belangrijke punt is, dat Indië niet alleen, zooals tot dusverre in enkele gevallen is geschied, formeel, doch ook materieel deelneemt in de door Nederland na den oorlog gesloten bilaterale monetaire en handelsaccorden. Van veel belang is de deelneming van Indië

in het op 7 September 1945 door Nederland met Engeland gesloten monetaire accoord, waartoe in Augustus jl. is besloten. Daarmede is het tusschen Nederlandsch-Indië en Engeland in Juni 1940 gesloten accoord vervallen. De overige accorden hebben betrekking op de Europeesch-continentale landen. Hoewel kan worden aangenomen, dat Indië in laatstbedoelde accorden zal blijven deelnemen met Nederland samen, is door Indië ten aanzien van overeenkomstige accorden met andere landen — w.o. ook Engeland — de mogelijkheid open gehouden, dat het te zijner tijd zijn positie nader zal kunnen bepalen. Dit geldt eveneens voor de deelneming van Indië in de door het Rijk gesloten overeenkomsten van Bretton Woods.

Hoewel het deelnemen van Indië in de meergenoemde monetaire accorden aanzienlijke repercussies heeft voor de techniek van de uitvoering der Voorloopige Betalingsregeling, moet in het bestek van dit artikel met bovenstaande opmerkingen worden volstaan.

Genoemde betalingsregeling nu wordt geacht te zijn ingegaan op 1 September 1946 en zij blijft van kracht tot en met 31 Augustus 1947. Ongetwijfeld zal de situatie op laatstgenoemd tijdstip veel duidelijker zijn geworden, terwijl voorts talrijke nieuwe elementen in de financieel-monetaire verhouding tusschen beide gebiedsdeelen zich zullen hebben aangediend.

De regeling begint in artikel I met een richtlijn te geven over het traditioneele betalingsverkeer, hetwelk wordt geleid over de Indische Rekening bij 's Rijks Schatkist. Vóór den oorlog werd de daarop tot uitdrukking komende vlottende schuld, ontstaan uit de door 's Rijks Schatkist aan Indië krachtens de Indische Comptabiliteitswet verleende voorschotten, regelmatig door remises uit Indië afgedekt. Voorloopig zal de aanwas van bedoelde rekening worden voortgezet, tot dat bij tijd en wijle een consolidatie zal dienen plaats te vinden. Van de ten behoeve van Nederlandsch-Indië in Nederland ten laste van deze rekening te verrichten uitgaven worden echter thans in de Voorloopige Betalingsregeling uitgezonderd alle betalingen voor den aankoop van goederen. Dit beteekent, dat de tevoren in Nederland bewerkstelligde landsaanschaffingen, alsmede de aankopen van de na-oorlogse tijdelijke gouvernementsorganisaties als de N.I.R.I.O. (Nederlandsch-Indisch Regeerings Inkoop Organisatie), welke zich bij wijze van overgang in hoofdzaak bezig houdt met het verrichten van aankopen van commercieele goederen, op andere wijze moeten worden gefinancierd. Over de rekening bij 's Rijks Schatkist zullen in hoofdzaak blijven loopen de rente en aflossing in Nederland op de Indische vaste en vlottende schuld, alsmede de personeele uitgaven van het Indische Gouvernement in Nederland, met inbegrip van de betalingen aan de gerepatrieerde landsdienaren.

Het overige betalingsverkeer tusschen Nederland en Indië loopt over een rekening C (commercieele rekening), een rekening F en FF (financieele rekening), alsmede een Bretton Woods-rekening.

Artikel II van de betalingsregeling handelt over de rekening C. Door De Nederlandsche Bank te Amsterdam wordt een zoodanige rekening in Nederlandsche guldens geopend ten name van De Javasche Bank te Batavia en bij laatstgenoemde bankinstelling wordt ten name van De Nederlandsche Bank een zoodanige rekening in Indische guldens onderhouden. De bedoeling van deze C-rekening is, dat het loopende goederenverkeer daarover wordt verrekend, te weten de invoer in Nederland voor binnenlandsch verbruik van in Indië voortgebrachte producten en omgekeerd de uitvoer van in Nederland aangekochte goederen naar Indië, alles voorzoover daarbij geen verrekening in andere valuta dan in guldens voorkomt. De wederuitvoer, alsmede de doorvoer naar derde landen, waarbij

¹⁾ Zie „E.-S.B.” van 23 October 1946.

derhalve intra-deviezenverkeer ontstaat, hooren bijvoorbeeld niet op de C-rekening thuis, doch op de F-rekening.

De rekeningen C worden gevoed doordat De Nederlandsche Bank en De Javasche Bank elkander wederkeerig haar eigen valuta verkoopen tegen crediteering in de valuta van de wederpartij op basis van den officieelen koers, welke in artikel VI is gesteld op 100 gulden Ned. Cr. = 100 gulden Ind. Cr.

Voor de goederenaankopen van Indië in Nederland wordt dus de rekening C bij De Nederlandsche Bank gedebiteerd, voor de opbrengsten van Indische producten in Nederland wordt zij gecrediteerd. Compensatie van de wederzijdsche saldi vindt maandelijks plaats en zoolang het resterende saldo aan de eene of de andere zijde een bedrag van f 10 miljoen Ned. of Ind. Cr. niet overschrijdt, zal geen afdekking behoeven plaats te vinden, behalve op 31 Augustus 1947, het tijdstip waarop de regeling afloopt. Hiermede is de „normal swing” dus gesteld op 10 miljoen gulden.

Artikel III van de Betalingsregeling voorziet in het fourneeren van de middelen, noodig voor „de betalingen door ingezetenen van Nederlandsch-Indië in Nederland”, voorzover zoodanige betalingen niet kunnen geschieden via de rekening bij 's Rijks Schatkist of via rekening C. Tot dit doel wordt door Nederland ten behoeve van Indië een crediet geopend van f 150 miljoen Ned. Cr. Bedoeld crediet zal worden geadmistriseerd op een door De Nederlandsche Bank te openen rekening F ten name van De Javasche Bank te Batavia, welke bankinstelling over het crediet namens Nederlandsch-Indië kan beschikken. Op dit crediet worden afgeschreven alle schuldverplichtingen, voortspruitende uit den aankoop in Nederland door ingezetenen van Nederlandsch-Indië (natuurlijke en rechtspersonen) van kapitaalgoederen op een crediettermijn van niet langer dan 3 jaren. De desbetreffende transacties worden daartoe door het Indische Deviezeninstituut gerapporteerd aan De Nederlandsche Bank. Nadert de Indische debetstand op rekening F het genoemde credietbedrag (praatpunt), dan zullen de Nederlandsche en de Nederlandsch-Indische Regeering overleg plegen over de verdere regeling van het betalingsverkeer tusschen de twee gebiedsdeelen. Over den debetstand zal door Indië rente zijn verschuldigd, welke in de regeling nader is vastgesteld op het gemiddelde tarief van de rente, door Nederland in een renteperiode (een halfjaar) te betalen voor Nederlandsch schatkistpapier met een looptijd van 6 maanden.

De antipode van de F-rekening in Nederland wordt blijkens artikel IV gevormd door de FF-rekening in Indië. Ter financiering namelijk van de betalingen van ingezetenen van Nederland in Indië, voorzover deze betalingen niet over de schatkistrekening of de C-rekening kunnen geschieden, zal De Javasche Bank te Batavia in haar boeken ten name van De Nederlandsche Bank een rekening FF in Indische gulden openen. Deze rekening wordt gevoed, doordat De Nederlandsche Bank tegen Nederlandsche gulden Indische gulden van De Javasche Bank koopt op basis van den officieelen koers. Voor het provenu in Nederlandsche gulden zal de rekening F van Indië in Nederland worden gecrediteerd. Dit is dus een eerste aanwijzing, waaruit blijkt, dat de debetstand op rekening F kan worden verkleind door crediteering van deze rekening, waardoor het tijdstip, waarop het praatpunt wordt bereikt, verder naar de toekomst wordt verschoven. Er zijn hiertoe echter nog andere mogelijkheden, welke zijn gelegen in de omstandigheid, dat de rekening F mede wordt gehanteerd voor de intra-deviezenverrekening in het verkeer tusschen Nederland en Indië. De valuta van derde landen, door Indië in het gebruik van de monetaire accoorden benodigd, zal namelijk

aan Indië worden geleverd tegen betaling in gulden ten laste van rekening F, terwijl zij omgekeerd ook de mogelijkheid tot crediteering open laat uit hoofde van door Indië geleverde vreemde valuta, hetzij rechtstreeks, dan wel uit de provenuen van via Nederland verhandelde exporten van Indische producten over accoordrekeningen naar derde landen.

Er zij op gewezen, dat onder de debiteeringen van de F-rekening in het kader van de betalingsregeling ook zullen dienen te worden ondergebracht de betalingen in Nederlandsche gulden, welke de liquidatie ten doel hebben van de door tal van maatschappijen gedurende den oorlog in Nederland aangegane debetposities uit hoofde van door haar gecontinueerde betalingen aan haar personeel en voor de instandhouding van haar apparaat, zulks anticipeerende op de transfer van haar geaccumuleerde creditsaldi Ind. Cr. in Indië. Deze maatschappijen betalen over bedoelde debetstanden de gebruikelijke debetrente en zij zien zich verplicht deze positie te continueeren, zoolang zij voor de aanzuivering daarvan niet kunnen beschikken over voldoende middelen uit Indië. Bij het verleenen van toestemming door Indië om tot een zoodanige aanzuivering te geraken, heeft echter geen transfer plaats, indien men onder transfer althans mede de afdekking begrijpt. De betaling in Nederlandsche gulden kan onder de betalingsregeling, indien die daartoe zou worden gebruikt, alleen plaatsvinden ten laste van de rekening F, waardoor het „praatpunt” met rassche schreden nadert. Over dit en tal van andere punten zal bij voortdoring overleg noodzakelijk zijn.

In artikel V van de Betalingsregeling wordt de constructie geschapen voor de participatie van Indië in de Bretton Woods-overeenkomsten. Teneinde Nederlandsch-Indië in staat te stellen, onder vigueur van bedoelde overeenkomsten door bemiddeling van Nederland, buitenlandsche valuta te betrekken van het Internationale Monetaire Fonds te Washington, wordt door Nederland ten behoeve van Indië een crediet geopend tot een bedrag van voorloopig f 100 miljoen Ned. Cr. De daartoe bij De Nederlandsche Bank ten name van De Javasche Bank te openen Bretton Woods-rekening zal worden belast voor de tegenwaarde in Nederlandsche gulden van de bedragen in vreemde valuta, welke Indië door bemiddeling van Nederland van het Fonds verkrijgt. Crediteering vindt plaats voor de tegenwaarde in Nederlandsche gulden, welke door het Fonds door tusschenkomst van Nederland van Indië mochten worden gekocht. Een eventueel creditsaldo op de Bretton Woods-rekening zal door Indië kunnen worden aangewend ter afdekking van een debetstand op rekening F. Over een debetstand op de Bretton Woods-rekening is door Indië rente verschuldigd.

Tot zoover de hoofdinhoud van de Voorloopige Betalingsregeling. Het behoeft geen betoog, dat de aan de uitvoering daarvan inhaerente vraagstukken in dit bestek geen behandeling kunnen vinden, temeer daar op tal van punten het principieele beleid nog zal moeten groeien. In dit verband wordt er op gewezen, dat voortdurend overleg geboden is, waartoe een economisch en financieel contactorgaan is ontworpen, waarvan de beraadslagingen afwisselend in Indië en in Nederland zullen worden gehouden.

Over de uitvoering van de regeling moge tot slot van deze beschouwingen worden opgemerkt, dat op de gebruikelijke wijze de commercieele banken daarin worden betrokken. Hiertoe zal zooveel mogelijk worden aangesloten op de in Indië gedurende het deviezenregime van 1940—1942 en na 1945 gegroeide practijk, zoomede op die, welke in Nederland onder vigueur van het Deviezenbesluit 1945 is ontstaan. Zonder de volledige samenwerking van het particuliere bankwezen in Ne-

derland en in Indië, hetwelk zijn apparaat reeds in zulk een belangrijke mate in dienst van het gecontroleerde betalingsverkeer heeft gesteld, is een soepele werking van het intra-imperiale betalingsverkeer onmogelijk. Voorts hebben uiteraard de Deviezeninstituten van beide gebiedsdeelen een sleutelpositie in de toepassing van de overeenkomst. In Indië heeft in de periode Mei 1940—Maart 1942 het deviezenregime geen relatie gehad met Nederland. In die periode is in Indië een goed georganiseerde en sluitende deviezencontrole ontstaan, waarvan de daaraan ten grondslag liggende beginselen ook en vooral thans haar waarde bewijzen. De meest stringente en consequent doorgevoerde eisch was toen, dat geen ingezetene van Indië de beschikking had over deviezen anders dan na verkregen algemeene of bijzondere vergunning van het N.I.-Deviezeninstituut. Alle valuta was gevorderd en verrekend met het N.I.-Deviezenfonds, op enkele bij afzonderlijke overeenkomst gereglementeerde uitzonderingen na. Alle valutaverrekeningen vonden haar uitdrukking in slechts twee valuta's, £ sterling en U.S.-dollars. Het commerciële verkeer liep geheel over de commerciële banken. Thans doet zich t.a.v. Nederland de bijzondere situatie voor, dat, hoewel de Nederlandsche gulden voor Indië vele kenmerken vertoont van een vreemde valuta — deviezentechisch is het inderdaad een vreemde valuta —, het bezit van dit devies door Indië niet wordt gevorderd en verrekend. Zonder op de zeer vergaande consequenties van deze situatie in te gaan, is het duidelijk, dat dientengevolge de financieel-monetaire verhouding tusschen de beide gebiedsdeelen moet worden omgeven door bijzondere waarborgen, teneinde het intra-imperiale deviezenverkeer voor gevaarlijke lekkages te behoeden. De hiertoe vereischte bijzondere voorzieningen en detailregelingen hebben de Indische Regeering er toe geleid in Nederland een agentschap van het Indische Deviezeninstituut te vestigen. Reeds is gebleken, dat dit een juiste stap is geweest, daar dit agentschap, gewapend met de ervaring van Indië op het netelige terrein der deviezencontrole, zijn waarde als intermediair en centraal controleerend orgaan bewijst. Tusschen De Nederlandsche Bank en dit agentschap zal dan ook ongetwijfeld een hechte samenwerking groeien, steunend op het principieele overleg met Indië, waarbij De Javasche Bank, als beheerder van het Indische Deviezenfonds, een belangrijke rol speelt, en steunend voorts op de medewerking van de Nederlandsche organen op economisch, handelspolitiek en op financieel-monetair terrein. Dat dit moderne intra-imperiale koor een weluidende samenhang voor en straks met het nieuwe Indië ten beste zal mogen geven, is een wensch, waarmee wij gaarne eindigen.

Drs. W. KOSTER.

DE METHODE VAN UITKEERING VAN MOLESTVERZEKERINGSPENNINGEN.

Naar reeds eerder in dit blad werd uitgesproken¹⁾, is de verwachting gewettigd, dat de in het vooruitzicht gestelde wettelijke regeling van de materiele oorlogschade gebaseerd zal zijn op de grondslagen, zooals deze in de thans geldende regelingen zijn neergelegd. Dit beteekent dat, hoewel t.a.v. eenige categorieën van goederen een in gunstigen zin afwijkende vergoedingsbasis is aanvaard, de rijksbijdrage in de meeste groepen van schadegevallen toch wordt bepaald op basis van de prijsfactoren geldende op 9 Mei 1940.

Al neemt men aan, dat het prijspeil van thans in de toekomst zal dalen, toch zal, wanneer er eenmaal van stabilisatie mag worden gesproken, deze slechts tot

stand kunnen komen op een punt, dat aanzienlijk ligt boven dat van vóór den oorlog. En zoo blijft dan bestaan de gapende kloof tusschen de rijksbijdrage ter tegemoetkoming in de schade en de herbouwf- of heraananschaffingskosten. Wel wordt van overheidswege getracht het achterwege blijven van herstel en wederopbouw te voorkomen door het openen van de mogelijkheid, deze kloof te overbruggen met door of onder garantie van den Staat te verstrekken credieten, gedeeltelijk met bijzondere faciliteiten t.a.v. rente en aflossing, maar in de gevallen, dat de wederopbouw hierdoor inderdaad mogelijk wordt gemaakt, blijft er veelal toch een zeer zware belasting voor de eigenaren bestaan.

Van bijzonder belang is dan ook de vraag, in hoeverre uitkeeringen uit molestverzekering hier verlichting kunnen brengen.

De beschouwing hieronder zal zich beperken tot de verzekering op onderlingen grondslag. Indien en voorzover de schade n.l. wordt gedekt door verzekering niet op onderlingen grondslag, komt deze voor vergoeding van overheidswege niet in aanmerking. (Dit wordt in art. 7 van het Besluit op de Materiele Oorlogschaden 1945 (F 255) uitdrukkelijk vermeld). Veel hangt hier dus af van het vermogen van den verzekeraar om zijn verplichtingen na te komen. Slechts voorzover deze niet in staat is zijn verplichtingen na te komen tot het bedrag, dat de rijksbijdrage zou kunnen belopen, is er sprake van een uitkeering eener rijksbijdrage voor dit verschil.

Anders bij de onderlinge verzekering, welke practisch, gezien de verhouding tusschen onderlinge en niet onderlinge verzekering, naar ik meen het meeste van belang is.

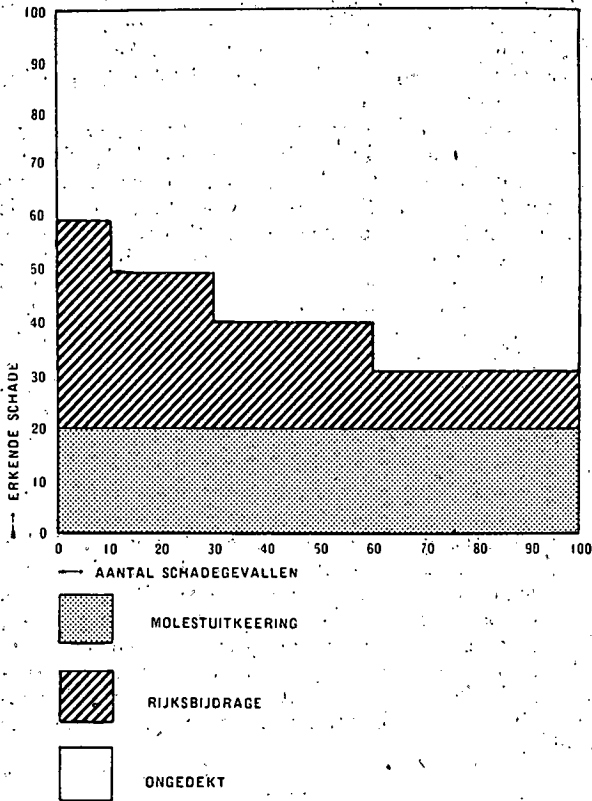
In art. 18 van het Besluit op de Materiele Oorlogschaden 1940 (221/1940) werd bepaald, dat de verzekeraar tot het bedrag van de aan den verzekerde te verleenen rijksbijdrage van zijn op hetzelfde schadegeval betrekking hebbende verbintenis uit het verzekeringscontract is bevrijd. De officieele interpretatie van deze bepaling was, dat eerst moest worden vastgesteld het totaal der door de verzekeringsmaatschappij erkende schaden, daarnaast het totaal, dat de maatschappij zou kunnen uitkeeren (de maximum-capaciteit). Door het eerste bedrag op het tweede te deelen, wordt dan het percentage verkregen, dat de maatschappij kan uitkeeren. Deze verbintenis van de maatschappij wordt nu krachtens genoemde bepaling voor elken getroffen deelnemer verminderd met hetgeen deze laatste als rijksbijdrage ontvangt. In gelijke mate als de maatschappij werden ook de verzekerden van hun verplichtingen bevrijd.

Deze regeling is bevredigend, zolang het totaal der door de maatschappij te erkennen schaden minder bedraagt dan de omslagcapaciteit, doch wordt de schade grooter dan de capaciteit, dan verliest zij alle aantrekkelijkheid. Indien de te erkennen schade een veelvoud bedraagt van de omslagcapaciteit, in welk geval ook de rijksbijdrage zeer groot wordt in verhouding tot deze laatste, kan de mogelijkheid tot omslagheffing practisch zelfs geheel komen te vervallen. In figuur I is dit in beeld gebracht. Hier vindt men het theoretisch geval, dat de capaciteit der maatschappij haar slechts in staat stelt 20 pCt. der erkende schade te dekken, terwijl de rijksbijdrage in de ongunstigste gevallen nog 30 pCt. bedraagt. De rijksbijdrage is dan steeds grooter dan de verbintenis der maatschappij en omslagheffing blijft derhalve geheel achterwege.

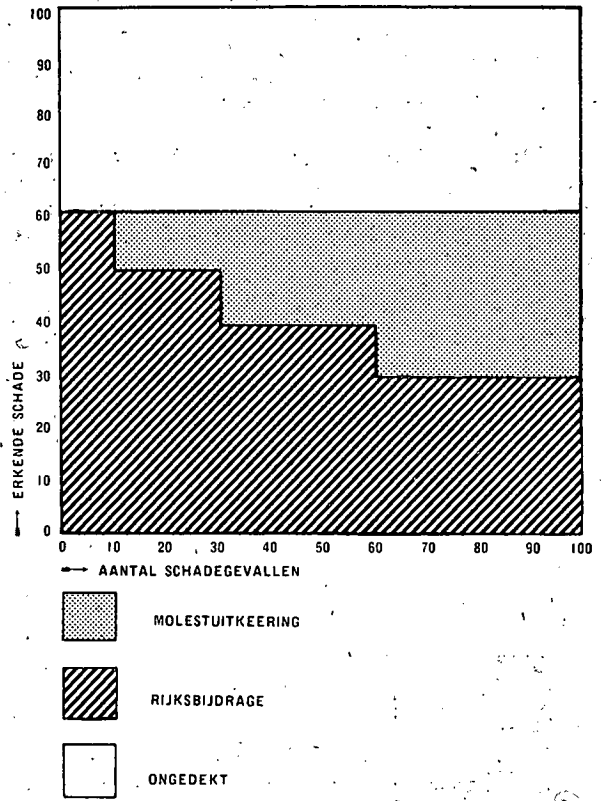
De enorme schade, die bij het voortschrijden van den oorlog in ons land werd geleden, deed dan ook de gedachten uitgaan naar een andere constructie, welke het nuttig effect der molestverzekering niet vrijwel denkbeeldig zou maken. Zoo kwam in overleg met de betrokken autoriteiten de regeling eener aanvullende clause tot stand, welke de deelnemers ook in bestaande

¹⁾ Zie: „De regeling der oorlogschade in den landbouw” door Mr. G. van Setten in „E.-S.B.” van 5 Juni 1946, blz. 355.

FIGUUR I.



FIGUUR II.



polissen konden doen opnemen. Deze clausule komt neer op een afstand doen door den verzekerde van de bevrijdende werking van eerder genoemd art. 18 B.M.O. 1940, dan wel op een verbintenis van den verzekerde een aanvullende omslag te betalen tot het bedrag, waarvan hij ingevolge genoemd art. 18 wordt bevrijd. Van belang is, dat het totstandkomen der aanvullende clausule gepaard ging met een officieele interpretatie van het complex van bepalingen inzake de verdeling van het aldus beschikbaar komende saldo, welke bij sommige maatschappijen ook in de polissen werd vastgelegd. Deze behelst, dat, voorzover de middelen niet voldoende zijn om in alle gevallen het gehele verschil tusschen erkende schade en rijksbijdrage te dekken, het beschikbare bedrag zoo wordt verdeeld, dat door de molestuitkeering samen met de rijksbijdrage van iedere schade een gelijk percentage wordt vergoed, met dien verstande, dat als minimum dus altijd de vastgestelde rijksbijdrage wordt uitgekeerd.

In figuur II vindt men in beeld gebracht hoe het verloop der uitkeering in dit geval wordt. De vooronderstellingen zijn gelijk als in figuur I (omslagcapaciteit 20 pCt. der erkende schade; rijksbijdrage in de ongunstigste gevallen 30 pCt. van deze schade).

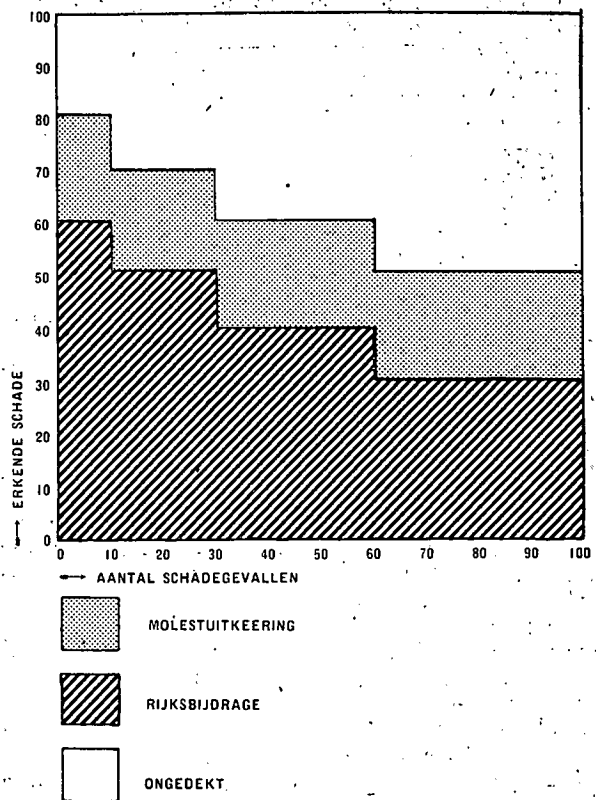
Het nuttig effect van de molestverzekering in haar geheel bezien komt hier wel zeer duidelijk in tot uiting.

Het voorbeeld is echter zoo gelegen, dat daaruit tevens nog een ander feit onmiddellijk in het oog springt, nl. dat het nuttig effect der molestverzekering voor den individueelen deelnemer daalt, naarmate de rijksbijdrage gunstiger uitvalt om tenslotte geheel te verdwijnen. Dit beteekent dus, wanneer men rekening houdt met de realiteit, dat de schade een veelvoud bedraagt van de capaciteit van den verzekeraar, dat, wanneer 2 personen gelijke schade hebben geleden en beiden een naar verhouding hoge rijksbijdrage ontvangen, de een, die zich niet tegen molest heeft verzekerd, in feite in gunstiger positie komt te verkeren dan de ander, die dit wel heeft gedaan. Deze laatste zal gehouden zijn de maximum omslag te voldoen,

zonder dat hij daartegenover eenige uitkeering boven de rijksbijdrage ontvangt.

Het behoeft dan ook geen verwondering te wekken, dat de gedachten omtrent de basis der verdeling van het bij de maatschappij beschikbaar komende saldo zich in andere richting zijn gaan bewegen. Denkbaar is hier

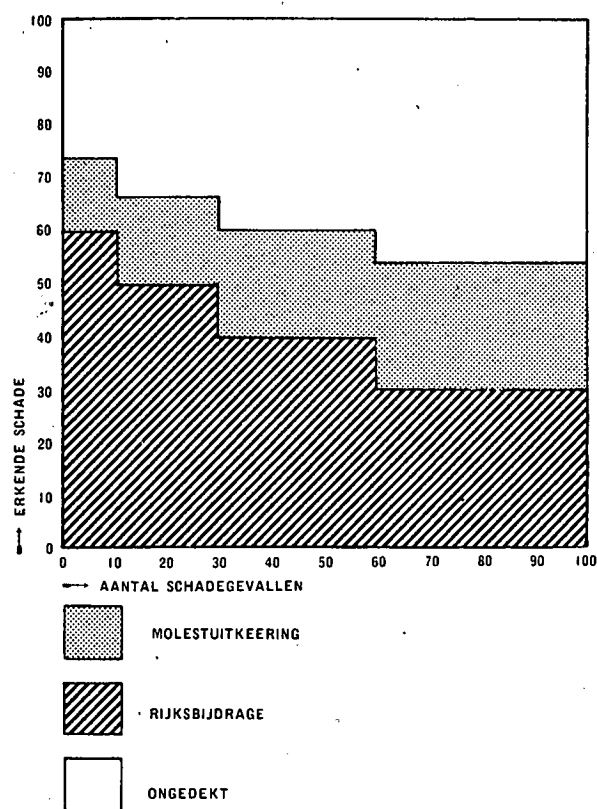
FIGUUR III.



de oplossing, dat men in eersten aanleg de rijksbijdrage buiten beschouwing laat en voor alle erkende schaden een gelijk percentage, uitkeert, dat bepaald wordt door de omslagcapaciteit der maatschappij. Slechts voorzover in bepaalde gevallen, waarin naar verhouding een hooge rijksbijdrage wordt vastgesteld, het uitkeeringspercentage, vermeerderd met rijksbijdrage, meer dan 100 pCt: der erkende schade zou beloopten, zou dan een correctie moeten worden toegepast op de molestuitkeering. Uitgaande van de veronderstellingen, die ten grondslag zijn gelegd aan de eerdergenoemde voorbeelden, krijgt men dan het beeld van fig. III.

Een andere mogelijkheid is, dat men uitgaat van de rijksbijdragen en de deelnemers een gelijk percentage uitkeert van het schadebedrag, dat overblijft wanneer men in het individueel geval de rijksbijdrage aftrekt van het erkende schadebedrag. Deze oplossing, in beeld gebracht in fig. IV, staat wat het feitelijk resultaat betreft tusschen de twee hiervoor genoemde gevallen in.

FIGUUR IV.



Over de richting, waarin de oplossing gezocht kan worden, verder nog het volgende.

Theoretisch denkbaar is allereerst een nietigverklaring bij de wet van de aanvullende clause. Dit zou i.p.v. een oplossing praktisch een opheffing van het vraagstuk beteekenen. De rechtvaardigheid verbiedt echter een dergelijke gedragslijn, waardoor de getroffen deelnemers, maar vooral die met een naar verhouding lage rijksbijdrage, beroofd worden van een uitkeering, waaromtrent, bij alle onzekerheid omtrent den omvang daarvan, toch terecht verwachtingen worden gekoesterd.

(Omgekeerd is ook mogelijk het te niet doen van de bevrijdende werking der rijksbijdrage, dus het achteraf gebiedend voorschrijven van de aanvullende clause ook in die polissen, waarvan de houders destijds geen gebruik gemaakt hebben van de mogelijkheid, de aanvullende clause alsnog op te nemen.

Ten opzichte van hen, die zich terecht ontslagen achten van vrijwel alle omslagheffing, zou dit echter

een onbillijkheid beteekenen. Overigens zou deze mogelijkheid het vraagstuk niet oplossen, doch uitsluitend de capaciteit der maatschappijen vergroeten).

Op de ongewenschte consequentie van het systeem, dat geïllustreerd wordt in fig. II, werd bij de bespreking daarvan reeds gewezen.

Vervolgens dan de verdere mogelijkheden als daarna besproken en toegelicht in fig. III en IV. Het lijkt geen twijfel, dat de getroffen deelnemers, die een naar verhouding hooge rijksbijdrage verwachten, beslist de voorkeur zullen geven aan een methode, waarbij, in eerste instantie onafhankelijk van de rijksbijdrage, op alle erkende schaden een gelijk percentage wordt uitgekeerd. Zonder nader in de juridische aspecten te treden, die hierbij naar voren komen, wat het bestek van dit artikel niet toelaat, zou daartegenover met reden kunnen worden gesteld, dat een regeling, die eerst van de schadebedragen aftrekt de rijksbijdragen, om in alle gevallen vervolgens over het ongedekte gedeelte een gelijk percentage uit te keeren, niet als onrechtvaardig mag worden afgewezen, mits de molestuitkeering meer bedraagt dan of tenminste gelijk is aan de door den deelnemer te betalen omslag (Anders treedt weer het ongewenschte gevolg op, dat de niet-verzeekerde onder overigens gelijke omstandigheden in een gunstiger positie verkeert). Wellicht benadert deze regeling het meest het juiste midden tusschen de bestaande gedragslijn en de mogelijkheden tot een oplossing in daaraan tegenovergestelden zin. De beslissing berust bij onze volksvertegenwoordiging, die zich straks hierover zal hebben te beraden.

Mr. G. VAN SETTEN.

TELEURSTELLEND RESULTAAT DER LONDENSCHER TINCONFERENTIE.

Vermoedelijke resultaten.

Over de resultaten der Londensche tinconferentie, die van 8—11 October jl. gehouden is, zijn slechts enkele schaarsche mededeelingen aan de pers verstrekt. Deze geheimhouding verraadt op zich zelf al niet veel goeds. Maar als men het weinig, dat nog bekend is gemaakt, goed leest, vooral tusschen de regels door — een kunst, die wij ons in den bezettingstijd wel eigen hebben gemaakt —, dan is het voor dengene, die eenigszins met de situatie op de hoogte is, duidelijk, dat deze conferentie voor de oude tinbelangen een mislukking is geworden.

Wat is er medegedeeld? In het kort het volgende:

Aan de Regeeringen der deelnemende landen, d.w.z. producenten én consumenten, zal worden voorgesteld een internationale tinstudiegroep op te richten, ten einde de wereldtinsituatie voortdurend te kunnen blijven bestudeeren. Deze zal daarbij gebruik kunnen maken van den reeds bestaanden statistischen dienst in Den Haag.

Geen woord dus over het eigenlijke hoofdonderwerp der besprekingen: de verlenging der tinrestrictie, die eind 1946 afloopt. Over het nauw daarmee verband houdend probleem van tinovereenkomst en „Trade Proposals” wordt evenmin gesproken. Een weinig bemoedigende stilzwijgendheid. Ik geloof, dat men, de situatie kennend, gerust mag concludeeren, dat 1. de vierde tinovereenkomst niet verlengd wordt; 2. de beginselen van de „Trade Proposals” het conflict met de tincontrole hebben gewonnen en dat daarmee een lang gekoesterde wensch der Amerikanen, de opheffing van het tinkartel, is vervuld.

Dit zijn conclusies op grond van hetgeen niet gezegd is; de inhoud van het wel verstrekte nieuws bevestigt deze. Het woord studiegroep doet wel heel erg denken aan de in de bekende „Trade Proposals” voorgestelde

„Study-groups”, die juist voor grondstoffen en wereldmarktproducten zouden worden ingesteld om bij eventuele tijdelijke marktverstoringen op te kunnen treden. Ook de formuleering van de taak der tinstudiegroep, die voorshands erg passief is, hetgeen moeilijk strookt met een eventuele handhaving der bestaande tinregeling, wijst op een liquidatie der tincontrole.

Men kan er m.i. thans van uitgaan, dat de sinds 1931 bestaande tinovereenkomst, die voor de tinmarkt een belangrijken steun en een stabiliseerenden factor beteekende, aan het einde van dit jaar afloopt en niet meer zal worden verlengd. In de plaats hiervan is een apparaat gecreëerd, welker taak niet alleen zeer beperkt, maar ook zeer vaag is, en waarvan nog zal moeten blijken, of het er te zijner tijd (in 1949 of 1950) in zal slagen een betere of zelfs maar bevredigende oplossing aan te geven voor de moeilijke marktpositie van de belangrijke grondstof tin. De Amerikanen mogen misschien in deze overwinning van hun „Trade Proposals” een succes en een vooruitgang zien, ik meen, dat dit voor de tinmarkt een teleurstelling en ernstigen achteruitgang, een teruggang tot de periode vóór 1931, beteekent.

Men kan zich afvragen, waardoor dit ongelukkig resultaat is ontstaan. Ook hier moet men gissen, al kan men de waarheid waarschijnlijk zeer dicht benaderen. De tegenpartij staat niet sterk, als zij, zooals in dit geval, slechts kan wijzen op een overproductie en moeilijkheden over drie à vier jaar; de wereld is te zeer afgestompt voor dreigende gevaren om hiervan diep onder den indruk te zijn. Amerika stond bij de onderhandelingen wellicht economisch niet zoo sterk, maar politiek en financieel was zijn positie des te onaantastbaarder.¹⁾

De consequenties van dit resultaat.

Dit resultaat zal, wat de tinmarkt betreft, aan twee kanten consequenties hebben. De eene kant betreft de oude deelnemers aan de tinovereenkomst. Hoewel men binnen het tincomité de gedurende 15 jaren bestaande samenwerking ook niet volmaakt achtte, zal men het over het geheel genomen toch wel betreuren, dat deze ontwikkeling thans zoo abrupt wordt afgebroken.

Malakka en Nederlandsch-Indië zullen thans bij het herstel van hun tinindustrie er in elk geval mee dienen te rekenen, dat thans de risicofactor, ten aanzien van de te investeren groote kapitalen, een belangrijker plaats inneemt dan onder de vooruitzichten van een min of meer stabiele marktregeling. Juist waar deze bedrijven, de moderne althans, zeer kapitaalintensief zijn, is dit ongetwijfeld een belangrijk aspect.

Thailand stond altijd al zeer onverschillig tegenover de tinovereenkomst en was practisch als een outsider met een zeer hoog standaardquotum te beschouwen. Hier zal men niet het gevoel hebben, dat er veel verloren is.

Voor de Belgische Congo en Nigeria, waar de productie in den oorlog aanzienlijk is uitgebreid, zal het toch wel eenig verschil uitmaken. Onder een tinregeling liep men weinig risico en had toch kans op behoorlijk rendement, omdat men in het algemeen een ruim standaardquotum had weten te bedingen. Thans komt men in de naaste toekomst in een scherper concurrentieverhouding te staan tegenover de oude, maar geheel gemoderniseerde, productiegebieden; dat zou wel eens minder rendabel kunnen zijn dan een enigszins beperkte productie binnen de garanties van een markt-

regeling. Misschien zullen de Vereenigde Staten hier, zooals wellicht ook elders, met ruime erts aankopen, voor hun smelterij of voor strategische voorraden, een belangrijken steun toezeggen, maar deze eenzijdige afhankelijkheid biedt toch ook wel groote risico's.

Tenslotte Bolivia, grootendeels het producentenfiliaal der Vereenigde Staten. Dit land was m.i. met zijn hooge standaardquotum en den prijssteun van een marktregeling in een sterkere positie, dan alleen als leverancier voor de Vereenigde Staten of als strategische productiereserve. Een veelzijdige afhankelijkheid, zooals onder het bestaande restrictieschema, is minder riskant dan een eenzijdige. In laatste instantie voeren de Vereenigde Staten toch een consumentenpolitiek en indien de omstandigheden dit meebrengen, zal men van die zijde nooit aarzelen, om hieraan producentenbelangen op te offeren.

Wat voorts de outsidersproductie betreft, die, zooals vrijwel steeds het geval is, van de bestaande kartelregeling alleen maar profijt kon trekken, ook hier komt men tegenover scherper concurrentieverhoudingen en grootere risico's te staan. Wellicht zal hier de productie dan ook afnemen.

De andere zijde, die de consequenties ondervindt, vormen de consumenten en met name de Vereenigde Staten. De consumenten in het algemeen kunnen thans, d.w.z. over een paar jaar, weer op een vrije tinmarkt koopen, waarbij echter, zooals de ervaring heeft geleerd, de prijsfluctuaties zeer sterk kunnen zijn en spoedig de kans op het aanhouden, en financieren, van abnormaal groote voorraden ontstaat. Afgezien van het feit, wat hier op den duur het meest rendabel is: een stabiele prijs- en voorraadontwikkeling of een sterk wisselende marktsituatie, moet men goed bedenken, dat men in werkelijkheid alleen zijn afhankelijkheid ten opzichte van de tinproducenten gewisseld heeft voor die van de Amerikaanse tinpolitiek. Wij staan hier voor de vraag, wat de voorkeur verdient: een aankoopmonopolie of een verkoopmonopolie. Voor de tinmarkt kan men zeggen, dat de ervaringen met het laatste niet ongunstig zijn. Ten aanzien van de nieuwe figuur zullen wij de ontwikkeling nog moeten afwachten.

De Vereenigde Staten zelf staan nu voor de consequentie, dat zij thans eenerzijds een niet meer georganiseerde markt tegenover zich hebben en anderzijds hun in den oorlog begonnen deelneming aan de tinproductie — d.m.v. de Texas-smelterij — zullen willen doorzetten. Met het eerste is een lang gekoesterde wensch in vervulling gegaan, maar de tweede consequentie biedt voor de toekomst ook nog vele problemen. Technisch is deze deelneming van de Vereenigde Staten in de tinproductie stellig geslaagd, de Texas-smelterij is er speciaal op ingericht om Boliviaansche en andere erts met laag gehalte te kunnen verwerken. Economisch is deze positie echter geforceerd en daarmee staat zij zwak. Het is nl. niet alleen zeer de vraag, of de Vereenigde Staten steeds voldoende erts zullen kunnen krijgen voor een rendabele smeltexploitatie — wij wezen er in ons vorig artikel reeds op, dat de wereldsmeltcapaciteit ongeveer 40 pCt. boven de maximumproductiecapaciteit ligt²⁾ — maar ook, of straks de Vereenigde Staten niet met een eigen tinproductie komen te zitten, waarvan de kostprijs ruim boven dien der andere producenten ligt. En indien een dergelijke situatie in de toekomst ontstaat, blijft het de vraag, hoe lang men deze kan of wil bestendigen. Men komt hier òf tot een ingewikkelde marktsituatie òf tot een liquidatie van deze tinpolitiek. Per saldo zou dan ook de Amerikaanse tinpolitiek voor de tinmarkt wel

¹⁾ Op een vraag van de pers of de aanwezige tinindustriëlen het met de genomen beslissingen eens waren, antwoordde de voorzitter der conferentie zeer diplomatiek, dat ze bij de besprekingen aanwezig waren en dat hij zich niet meer kon herinneren „hearing any disagreement expressed”.

²⁾ Zie „Oude tinproblemen opnieuw in bespreking” door J. Willems in „E.-S.B.” van 9 October 1946.

eens veel ongunstiger gevolgen kunnen hebben dan de thans aan den kant gezette restrictie-overeenkomst.

Slotbeschouwing.

De vermoedelijke resultaten der Londensche tinconferentie geven weinig aanleiding tot optimisme. Het is uiteraard moeilijk, om precies aan te duiden, wat hiervan de gevolgen zullen zijn. De ontwikkeling van vrije concurrentie tot een zekeren vorm van monopolistische concurrentie is ons uit theorie en praktijk genoegzaam bekend. In dit geval staan we tegenover een (geforceerd) omgekeerden gang van zaken, en dat bovendien in een overgangstijdperk, ten aanzien van de ontwikkeling van vraag en aanbod op deze markt. Het is misschien een interessant, maar economisch toch een vrij riskant experiment. Het geldt hier geen twijfel inzake de kansen van een geheel nieuwe ontwikkeling, maar eerder mag het geforceerd terugvallen op een vroeger ontwikkelingspeil als een weinig geslaagde en schadelijke koerswijziging worden gezien.

Misschien groeit de „study-group” nog tot een praktische marktorganisatie uit; haar taakomschrijving laat in dezen de mogelijkheden wel open, al zal in eerste instantie de factor, die op deze conferentie den boventoon voerde, ook wel die mogelijkheden eenige beperkingen opleggen. In elk geval wijst de geheele structuur van de tinertsproductie — hoge vaste kosten, uiteenlopende kostenstructuur, beperkt aantal producenten, tendens tot overproductie met kapitaal- en rendementsverlies, inelastische vraag naar het product — in de richting van een ontwikkeling tot een monopolistische marktpolitiek. De ervaringen van de laatste decennia hebben ons doen zien, dat men een dergelijke ontwikkeling per saldo moeilijk kan tegenhouden.

Inmiddels zullen wij den gang van zaken hebben af te wachten, waarbij wij, als wij de zaak enkel van Nederlandschen kant bezien, er vrij stellig op kunnen rekenen, dat de Nederlandsche belangen op de tinmarkt, door de technische ontwikkeling alsmede door een relatief gunstige kostenstructuur, bij eventueel komende moeilijkheden vrij sterk zullen staan. Niet zonder reden kon de Nederlandsche afgevaardigde aan het eind van de conferentie aan de pers verklaren, dat het herstel van de tinproductie op Banka en Billiton reden tot tevredenheid gaf. Wat de „study-group” ook zal opleveren, hoe straks de Amerikaanse aankooppolitiek ook zal verloopen, als er in de toekomst weer ergens kansen zijn, zal de oude, ervaren, maar modern geoutilleerde tinproductie in Nederlandsch-Indië daar stellig van weten te profiteren.

J. WILLEMS.

HET NETELIGE SCHEEPVAARTRECHT.

Het verhaal van de kosten der verkeerswegen op hun gebruikers is om verschillende redenen een belangrijk vraagstuk. Integrale kostendekking bevordert een zuivere economische keuze door de verschillende vervoersondernemingen tusschen de verschillende vervoersvormen en zij geeft de Overheid een juist richtsnoer in handen voor de aanwending der belastinggelden, ten behoeve van het verkeer.

Bij de binnenscheepvaart is het vraagstuk bovendien ingewikkeld. De bestaande toestand — Rijkswaerwegen vrij, andere met een virtuose variatie van heffingen op het varende en het liggende schip oversprekend — is kreupel en irriterend: er spruiten noch naar economische maatstaven werkende vervoerondernemingen, noch economisch rekenende openbare lichamen uit voort; ook geeft de vrijdom in het Zuiden en het Midden een schijn des rechts tot klagen in het geducht betalende Noorden.

Volgens de gevestigde overtuiging is een radicale oplossing niet mogelijk: de vrije vaart op de rivieren moet gehandhaafd worden en het eischen van het volle pond op de andere vaarwegen verhoogt de tarieven tot een peil, dat men het gráf voor de binnenlandsche vaart delven en geen enkele opbrengst ontvangen zou.

Hoe echter de juiste koers te varen? De Landsverheid maakte daartoe het netelige vraagstuk in 1923 aanhangig bij de Staatscommissie-Patijs. Deze liet de heffingen op het liggende schip rusten en hield zich alleen bezig met die op het varende schip, waarbij zij vrij willekeurig te werk ging. Verwaarloozende t.a.v. het Rijk rente en aflossing van geïnvesteerde kapitalen, bracht zij die van andere beheerders wél in rekening, hen echter niet belastende met de uitgaven voor nieuwe werken. Haar rapport¹⁾, aantoonende, dat van 1925 tot 1929 de binnenscheepvaart slechts 35 pCt. en van 1930 tot 1934 slechts 20 pCt. der „kosten” dekte, was derhalve meer van academische dan van praktische waarde.

De wijsheid ligt echter in de veelheid der raadgevers en de Minister zond het rapport naar de inmiddels ingestelde „Centrale commissie van advies en bijstand voor het Verkeersfonds” ter fine van advies. Haar in 1941 zelfstandig geworden nakomeling, de „commissie scheepvaartrechten”, stelde een breder onderzoek in en bracht in 1942 haar eerste verslag uit. Zij moest toen haar licht onder de korenmaat houden, totdat zij het onlangs publiekelijk mocht laten schijnen²⁾, hetgeen zij deed onder dankbetuiging aan de inmiddels ontstane „ernstige ontwrichting van heel het vervoerwezen”, die bezwaren tegen nieuwe maatregelen zou hebben opgeruimd.

Evenals de eerste, erkende de tweede commissie de juistheid van het beginsel, dat ieder zijn eigen pak moet dragen, óók in het vervoer. Liet evenwel de eerste commissie het bij een beleefde buiging en adviseerde zij overigens aan den bestaanden toestand wat te vijlen en te schaven door de meest schrijnende rechten tot een redelijk peil te verlagen, daarbij den banvloek uitsprekende over de „matige winst” ex art. 287 der Gemeentewet, de tweede commissie wil het „lasten naar lusten” ten volle toepassen, ten aanzien van de „jaarlijksche kosten”, en de afwenteling der lasten op de gemeenschap beperken tot de „kapitaalkosten”, daarbij alle flirtation met de „indirecte voordeelen” van de hand wijzende.

Haar nauwkeurige en diepgaande onderzoeken over de heffingen op het varende en het liggende schip geven de bevindingen der commissie vasten grond. Weliswaar liet zij eenvoudigheidshalve rente en aflossing der investaties buiten beschouwing, maar zij stelde daartegenover alle kapitaalsuitgaven contant in rekening, met het gevolg, dat haar berekeningen aan den voorzichtigen, d.w.z. lagen kant uitvielen. Nu kon zij een grootmoedige boekhouding voeren. De balans toch liet een ruim deficit ten laste van de binnenscheepvaart zien. Tegenover f 6 miljoen ontvangsten stonden per jaar in de periode 1926—1927 f 20,5 miljoen uitgaven, zoodat de subsidie aan de binnenscheepvaart gemiddeld f 14 miljoen bedroeg. Wie bij dit miljoenentekort op kleine posten ziet, is inderdaad een kniesoor.

De jaarlijksche subsidiestroom vloede nagenoeg geheel naar het zuiver binnenlandsch vervoer, omdat het internationale verkeer overwegend de groote rivieren volgt. Dit beteekent, dat de Nederlandsche belastingbetaler onwetend het binnenlandsche en het internationale verkeer, voorzoover het van kunstmatige vaarwegen gebruik maakt, tezamen omvattend ongeveer 4.700 miljoen tonkm, subsidieerde met ongeveer f 14

¹⁾ Rapport inzake de heffing van scheepvaartrechten, 1936.

²⁾ Verslag commissie scheepvaartrechten, 1946.

millioen of 0,3 cent per tonkm. Aldus schonk hij in de onderzochte tien jaar geduldig:

aan de wilde vaart	50,5	millioen	gulden
aan het eigen vervoer	29,5	„	„
aan de beurtvaart	11	„	„
aan de vaste relatievaart ..	9	„	„
aan den eigen handel	10	„	„
aan het internationale verkeer	30	„	„

Wanneer men nu weet, dat bijv. in 1938 de wilde vaart een vrachtbesomming maakte van f9,8 miljoen — een hoogte waarbij waarschijnlijk geen rendabele bedrijven bestonden — dan zouden in dat jaar de vrachten ongeveer 50 pCt. hooger hebben moeten liggen dan zij in werkelijkheid deden. Waarmede aangetoond is, op welke drastische wijze verzaking van het beginsel, dat een elk zijn eigen pak moet dragen, de verhoudingen in de vervoerswereld scheef kan trekken en de economische maatstaven voor den bloei van een vervoerstackan ontwaarden.

Hoe nu aan dezen ongewenschten toestand een eind te maken? De commissie stelde een compromis voor. Zij ging — als opgemerkt — over stag, ten aanzien van de dekking der kapitaalkosten, want — aldus de uitslag harer berekening — wil men alle kosten dekken en nog verband leggen tusschen de geographisch zeer verschillende lasten der vaarwegen en de lusten der daarop vervoerende schepen, dan zou men de scheepvaart-zoo hoog moeten belasten (op de niet-Rijksvaarwegen zelfs met f 6,28 per 1.000 beladen tonkm), dat zij in ernstige moeilijkheden zou geraken. De vracht bijv. voor het vervoer van steenkool van Maastricht naar Amsterdam, waaraan dus reeds een voortransport van de mijn naar het water was voorafgegaan, zou niet f 0,825, maar f 1,80 per ton hebben moeten bedragen; terwijl de spoorvracht rechtstreeks van de mijn naar Amsterdam f 1,95 zou belopen³⁾.

Om deze ernstige moeilijkheden tot een dragelijke zwaarte terug te brengen, stelde de commissie voor, te volstaan met een algemeene heffing, in den vorm van een op een inhoudsmaat gebaseerd schepengeld en van een vaargeld, geheven per beladen reis en varieerend naar laadvermogen, afstand en klasse van den vaarweg. Deze beiden zouden nog geen f 6 miljoen 's jaars opbrengen en juist voldoende zijn om de jaarlijksche kosten van de vaarwegen⁴⁾ te dekken. De gevolgen zouden dan minder fnuikend zijn: de vaart op de groote rivieren zou nagenoeg niet worden getroffen en de vrachten voor bijv. het steenkolenvervoer Maastricht-Amsterdam zouden niet met f 1, maar met f 0,20 per ton stijgen.

In een naschrift op haar rapport vraagt de commissie zich af, of in verband met de wijziging van het algemeene prijsniveau de door haar aanbevolen tarieven moeten worden herzien. Deze vraag moet ongetwijfeld bevestigend beantwoord worden. Niet alleen, dat het prijspeil van materialen voor waterstaatkundige bouwwerken aanmerkelijk gestegen is, maar ook met de loonen voor bediening, onderhoud en aanleg is dat het geval. Bovendien is de draagkracht van de scheepvaart gestegen: de vrachten liggen op een peil van 258 pCt. vergeleken met die in 1938 en, om bij het Limburgsche voorbeeld te blijven, de gemiddelde vracht per ton, welke in 1938 f 1,01 bedroeg, is tot f 2,97 of met bijna 200 pCt. gestegen.

Tot verhooging zal te meer reden zijn, indien de Regeering het voorstel van het Centraal Planbureau — waarover wij verder geen oordeel uitspreken — over-

³⁾ Aldus Reitsma in zijn prae-advies over de binnenscheepvaartheffingen in 1934 (blz. 111). De profetie in 1931, dat de belastingbetaler op elke vervoerde ton f 1. zou toeleggen, is derhalve uitgekomen.

⁴⁾ Over de havenrechten, welke bij volledige dekking der kosten ongeveer f. 4,5 miljoen zouden moeten opbrengen, zal de commissie een tweede rapport uitbrengen.

neemt en ter wille van bezuiniging op nieuwe investaties het vervoer van kwalitatief hogere en economisch voordeliger werkende vervoersvormen overhevelt naar het vervoer te water. Het verlenen van subsidies aan de binnenscheepvaart, om haar op de been te houden, heeft dan allen grond verloren. Het eischen van het volle pond zal ten deele de nieuwe kunstmatige bevoordeeling van de binnenscheepvaart kunnen compenseeren. Het zal eenerzijds de gevolgen van de verkeerspolitiek op het economisch leven in den zin van een minder efficiënte verkeersvoorziening tevens demonstreeren in een verhoogd tarief. Anderzijds zal het in de meer verwijderde toekomst, wanneer terugkeer tot normale verhoudingen mogelijk is, de andere vervoermiddelen een eerlijke basis van concurrentie beloven.

J. P. B. TISSOT VAN PATOT, Econ. drs.

KANTTEKENINGEN

BIJ HET RIJNVAARTCONGRES TE BAZEL.

Voor het eerst sinds den oorlog zijn de belanghebbenden in de Europeesche binnenvaart samengekomen, teneinde over de hangende vraagstukken van gedachten te wisselen. Het behoeft ons niet te verwonderen, dat dit eerste na-oorlogische scheepvaartcongres te Bazel werd gehouden, immers in de strikt neutrale sfeer van Zwitserlands eenige Rijnhaven was het mogelijk de discussies zoo objectief mogelijk te houden. Bovendien zijn de Zwitsers krachten traditie zeer goede gastheeren; dit goede gastheerschap heeft in belangrijke mate bijgedragen tot het welslagen van het congres.

Het congres vond plaats op 11 en 12 October jl.; vertegenwoordigers van België, Frankrijk, Nederland, de geallieerde bezettingsmacht en Zwitserland hebben tijdens de zittingen het woord gevoerd. Het congres eindigde met een demonstratie van Zwitserlands kunnen als jonge Rijnvaartnatie; het tweede havenbekken te Klein-Hüningen/dat tengevolge van de vernieling van de stuw bij Kembs was drooggevalen, werd op plechtige wijze wederom in gebruik genomen. Bazel beschikt daardoor thans over een havenoutillage, die de stad tot de voornaamste toegangspoort van Zwitserland maakt. Ter eere van den grooten pionier der Zwitsersche Rijnscheepvaart, ingenieur Rudolf Gelpke, werd nabij den ingang van den eersten Rijnhaven, die evenals de tweede in de exclaven noorden van de stad is gelegen, een fontein ont-huld, voorstellende het schegbeeld van een zeilschip. Een beeld, dat Zwitserlands verlangen naar een vrijen toegang tot de zee zeer goed symboliseert.

Na een welkomstwoord van Dr. N. Jaquet, president van het congres, trad als eerste inleider op de Belgische gedelegeerde in de Centrale Rijnvaart Commissie, de heer L. Charbonnier. Het onderwerp van zijn voordracht betrof de Belgische binnenvaart, waarbij speciale aandacht werd besteed aan de Belgische Rijnvaart. Spreker wees erop, dat België door drie belangrijke rivieren — de IJzer, de Schelde en de Maas — wordt doorsneden. Mede door het scheppen van kunstmatige waterwegen is in België een scheepvaartnet ontstaan van 1.500 km lengte, dat gekoppeld is aan het Nederlandsche, Fransche en Duitsche scheepvaartnet. Door dit stelsel van waterwegen wordt het vervoer van de groote zeehavens naar de Belgische industriegebieden en andersom zeer vergemakkelijkt. De Belgische binnenvloot nam echter al spoedig aan het internationale verkeer deel en zelfs in zulk een mate, dat vóór den jongsten oorlog tweederde deel van deze vloot vervoersdiensten voor het buitenland verrichtte. Toen de oorlog uitbrak beschikte België over een vloot van ruim 7.000 schepen met een laadvermogen van

2.465.000 ton, waarvan 2.138 schepen met 564.000 ton gemotoriseerd.

De oorlog van 1940—1945 heeft zeer veel schade aan de Belgische waterwegen en het Belgische scheepspark toegebracht; toen de oorlog eindigde was de binnenvloot geslonken tot de helft van haar vooroorlogse grootte. Dank zij de actieve Belgische bemoeiingen met betrekking tot het terugleiden, het herstellen en het bouwen van nieuwe schepen, bestaat de binnenvloot weer uit 5.315 eenheden met een totalen inhoud van 1.916.000 ton, waarvan 2.000 schepen met 500.000 ton gemotoriseerd.

De Belgische Rijnvaart neemt een belangrijke plaats in de Belgische volkshuishouding in, aldus de heer Charbonnier, omdat het Rijnland, in weerwil van enkele handicaps, het natuurlijke achterland van de Belgische zeehavens is. In 1939 telde de Belgische Rijnvloot 1.530 schepen met 865.000 ton; op het oogenblik is zij 1.173 schepen met 633.000 ton groot, hetgeen ongeveer neerkomt op 70 pCt. van de vooroorlogse grootte. Deze vloot is groot genoeg om aan alle bestaande en ook aan de vooreerst komende vraag naar vervoersruimte te voldoen. Veel aandacht schenkt België echter aan de modernisering van de Rijnvloot. Geografisch ligt België, ten opzichte van het Rijnland, niet zoo gunstig en daarom verdient het aanbeveling, dat de Belgische Rijnvloot wordt vernieuwd, door het aanschaffen van een aantal moderne motorschepen. Bovenstaande België behoefte aan meer sleepkracht.

In 1938 passeerden te Lobith stroomopwaarts 28.235.000 ton goederen, waarvan 6.380.000 ton (23 pCt.) bestemd was voor België. In datzelfde jaar passeerden stroomopwaarts 25.300.000 ton goederen, waarvan 5.390.000 ton (22 pCt.) van Belgische herkomst. De huidige moeilijkheden in het Rijnverkeer behoeven niet nader te worden gestipuleerd; het is echter verheugend, dat het verkeer met Zwitserland zijn voormalige volume niet alleen heeft bereikt, doch zelfs heeft overschreden. Hoewel het moeilijk is voorspellingen te doen, hoopte de afgevaardigde, dat het Belgische Rijnverkeer in den loop van 1947 20 à 25 pCt. van zijn vooroorlogse betekenis zal bereiken.

De Fransche gedelegeerde in de Centrale Rijnvaart Commissie, de heer M. Graff, directeur van de autonome haven van Straatsburg, bleek een goed vertolker te zijn van de Fransche visie op het vraagstuk der Rijnscheepvaart. Hij betreurde het, dat de oorlog weer zooveel hinderpalen in het vrije Rijnverkeer had doen ontstaan en hoopte, dat het congres te Bazel een manifestatie zou mogen zijn ten gunste van de traditioneele grondslagen der vooroorlogse Rijnvaart. Daardoor zou deze Rijnvaart sterker komen te staan tegenover concurrerende vervoermiddelen als de Spoorwegen. De concurrentie tusschen de verschillende vervoermiddelen verafschuwde hij overigens niet; hij noemde deze concurrentie „L'âme du progrès”.

Toen in 1918 Frankrijk weer Rijnsoeverstaat werd, bezat het geen enkele ervaring op het gebied van de Rijnscheepvaart. Hoewel Straatsburg werd tegenover liggende Kehl sterk werd beconcurrerd, nam het verkeer in de Fransche Rijnhaven toe van 1.900.000 ton in 1913 tot 5.500.000 ton in 1933. Straatsburg werd echter slecht, terwijl in 50 pCt. door Fransche schepen aangedaan, terwijl in de haven van Bazel — ook na het tot stand komen van de Stuw bij Kembs — de Fransche vlag nauwelijks 10 pCt. van het verkeer uitmaakte. In 1939 was de Fransche Rijnvloot 370.000 ton groot; 5 pCt. van het totale scheepspark op de Rijn, waarvan 33 pCt. aan de Duitschers en 45 pCt. aan de Nederlanders toebehoorde. Het behoeft geen verbazing te wekken, wanneer wordt medegedeeld, dat Frankrijk volgens ruwe schattingen circa 100.000 ton scheeps-

ruimte uit den baaierd van den jongsten oorlog heeft kunnen redden.

De heer Graff maakte een rekensom; ten behoeve van den invoer van kolen en grondstoffen in Oost-Frankrijk heeft het land behoefte aan 750.000 ton scheepsruimte, waarvan 250.000 ton motorschepen. Om dit doel zoo snel mogelijk te bereiken heeft de Fransche Rijnvaart zich georganiseerd in de „Communauté de Navigation Française Rhénane”. Deze „Communauté” komt eigenlijk neer op een algeheele nationalisatie van de Fransche Rijnvaart; zij heeft reeds beslag gelegd op 85.000 ton bruikbare Duitse scheepsruimte, die zij in de door Frankrijk bezette zone heeft aangetroffen en bovendien heeft zij Nederlandsche, Belgische en Zwitsersche schepen gecharterd om het vervoer van de groote zeehavens naar Straatsburg te bewerkstelligen. Alle Fransche en ook enkele buitenlandsche werven werken aan het herstellen van de zoozeer getroffen Fransche binnenvloot, terwijl men zich tot de Vereenigde Staten en Canada heeft gewend voor den bouw van een honderdtal motorschepen met groot motorvermogen.

Frankrijk, aldus de heer Graff, hoopt dat de geallieerden spoedig zullen overgaan tot een verdeling van de Duitse binnenvloot en dat de Franschen bij wijze van herstelbetaling een groot deel van deze vloot krijgen toegewezen. Ieder krijgde de plaats op den Rijn, waarop hij recht heeft, maar wij moeten tot elken prijs vermijden, dat de Duitschers weer de oude hegemonie terugkrijgen. . . . zoo eindigde de Fransche afgevaardigde zijn betoog.

Als vertegenwoordiger van Nederland sprak Ir. N. Th. Koomans, directeur van het Havenbedrijf van de Gemeente Rotterdam. Nederland is krachtens zijn natuurlijke gesteldheid bij uitstek voorbestemd voor het verkeer te water en in 1935 volgde dan ook 74 pCt. van de totale in ons land vervoerde hoeveelheid goederen den waterweg. De binnenvloot bestond vóór den oorlog uit niet minder dan 20.000 eenheden met een totaal laadvermogen van 4.500.000 ton. Reeds toen kon men zoo nu en dan spreken van een teveel aan tonnage, tot uitdrukking komend in de lange wachttijden.

Uitvoerig stond spreker stil bij de gevolgen van de Duitse bezetting en het na de bevrijding met kracht aangepakte herstel van de waterwegen en van de binnenvloot. De binnenvloot zelf is geslonken tot 13.000 eenheden met een inhoud van 2.750.000 ton, een verlies dus van 40 pCt. van de tonnage. De door de Duitschers gekopte Kempenaren konden gelukkig voor een groot deel worden hersteld. Door de snelle ontwikkeling van het weg- en spoorwegverkeer en door de in dit stadium van den wederopbouw nog onvoldoende vraag naar vervoersruimte, is de onderlinge verhouding van het weg-, spoorweg- en watervervoer ten ongunste van dezen laatsten vervoerstak gewijzigd. Spreker wees op het belang, dat bij het herstel van de binnenvloot tevens wordt gestreefd naar de noodige saneering. Er was een te veel aan kleine schepen, dat zich manifesteert in de wachttijden voor deze categorieën bij de evenredige vrachtverdeling.

Bijzondere aandacht besteedde Ir. Koomans aan de Nederlandsche Rijnvaart, die vóór den oorlog 35 tot 38 miljoen ton goederen per jaar vervoerde. Een deel van het Nederlandsche scheepspark nam ook deel aan het verkeer op andere buitenlandsche — vooral Duitse — waterwegen, het zoogenaamde „innerdeutsche Verkeer”. Dit vervoer beteekende voor Nederland een groote bron van deviezen en in dit verband vroeg spreker de aandacht van de geallieerde bezettingsautoriteiten voor de samenhang van de nationale economieën van de landen, die Deutschland omgeven, met het

Duitsche herstel. Wanneer alle Duitse waterwegen weer voor vreemde vlaggen worden opengesteld, en er een afdoende regeling wordt gevonden met betrekking tot de betaling van de verkeersdiensten, mag anderszijds worden verwacht, dat de Duitse binnenvloot weer op den internationalen Rijn zal worden toegelaten.

De Nederlandsche verliezen op den Rijn zijn zeer groot geweest; ons scheepspark verminderde met 2.200 schepen, gezamenlijk 1.425.000 ton metende. Slechts een deel van de verloren gegane schepen kan worden hersteld. Met betrekking tot de plannen voor den nieuwen bouw van schepen bepleitte Ir. Koomans overleg tusschen de den Rijn bevarende landen, want daardoor wordt een zinloze wedloop met als gevolg een overcapaciteit in scheepsruimte voorkomen. Ten gevolge van de slechting van de Duitse oorlogsindustrie en de grootere mate van economische zelfgenoegzaamheid in de verschillende landen van de wereld, zal de omvangrijke behoefte aan het vervoer van massagoederen afnemen. Daarom zal het gewenscht zijn, dat men de grootte der bij te bouwen Rijnschepen beperkt tot die van het Rijn—Hernekanaalschip van 1.350 ton.

Er zijn slechts zeer weinig verschepers en ontvangers, die belang hebben bij grootere ladingen, tot bijv. 2.000 ton. Het verarmde Europa zal bij den bouw van nieuwe waterwegen daarmede mogen rekenen.

Na den Nederlandschen spreker hebben nog twee afgevaardigden hun visie op het vraagstuk der Rijnvaart gegeven. Wanneer wij hun inleidingen het laatst behandelen, dan moet dit slechts worden toegeschreven aan de chronologische volgorde der voordrachten. Het wil echter zeker niet zeggen, dat hetgeen zij te berde brachten minder belangrijk zou zijn, intengedeel, hun betoogen vormden min of meer de clou van het Bazelsche congres, wijl zij stellingen hebben geponeerd, die werkelijk richtinggevend zijn geweest voor den toekomstigen status van de Rijnscheepvaart. De Engelsche Brigadier A. E. M. Walter, C.B.E., lid van de „I.W.T. Branch” van de Engelsche Contrôle Commissie en afgevaardigde in de Centrale Rijnvaart Commissie, schetste de taak van het „Rhine Interim Working Committee”. Daarbij kwam hij vanzelf op de problemen, die de Rijnoverstaten op het oogenblik zoozeer ter harte gaan. Met betrekking tot het vervoer op den Rijn stieten de geallieerden na de Duitse capitulatie op groote moeilijkheden. Nadat het technische deel dezer moeilijkheden geleidelijk aan was overwonnen en de capaciteit van het vervoer op den Rijn was geschat, kwamen de financieele moeilijkheden, die door het ontbreken van vaste wisselkoersen nog extra werden verzwaaard. Als overwinnaar moet de Engelsche Regeering per jaar £ 80.000.000 op Duitschland toelaggen, terwijl de Amerikanen aan dit bedrag nog \$ 200.000.000 toevoegen. Het is begrijpelijk, dat de Engelsche belastingbetaler daar geen genoegen mee neemt, en de Regeering stelt dan ook alles in het werk om de bezettings- en andere kosten zooveel mogelijk te drukken. Daardoor ontstaat de „collision of necessities”; de bezettingsautoriteiten zien zich genoodzaakt, zulks ter besparing van deviezen, zooveel mogelijk gebruik te maken van de diensten van de Duitse binnenvloot. Vandaar ook de maatregel om geen vreemde vlaggen — behalve dan op den internationalen Rijn — op de Duitse waterwegen toe te laten. Bij den huidige stand van zaken kan men de Duitse binnenvloot niet zonder emplooi laten; de bezettingsautoriteiten zullen alleen dan bereid zijn vreemde vlaggen op de Duitse kanalen toe te laten als de Duitse schepen van den geheelen internationalen Rijn gebruik mogen maken. Op het oogenblik is het in het verkeer op de Elbe reeds zoo, dat Duitse schepen de Tsjecho-slowaaksche grens

overschrijden, hetgeen als een eerste stap in de richting van normalere verhoudingen mag worden beschouwd. Het bestaande natuurlijke conflict kan alleen een einde nemen, indien alle belanghebbende landen in de Rijnvaart een forum vormen ter bespreking van hun moeilijkheden. Nu het „Rhine Interim Working Committee” haar taak zal beëindigen, zal er een nieuw lichaam in het leven worden geroepen, dat zal bestaan uit vertegenwoordigers van alle Rijnvaartnaties en dat waarschijnlijk te Duisburg zal worden gevestigd.

Dr. N. Jaquet, voorzitter van de Bazelsche Vereeniging voor Rijnscheepvaart en voorzitter van het congres, besloot het zakelijk deel van de samenkomst met een rede, waarin hij Zwitserlands standpunt met betrekking tot de Rijnvaart uiteenzette; het werd een hartstochtelijk pleidooi voor de vrije Rijnvaart. Zwitserland, aldus Dr. Jaquet, is een land, dat volledig afhankelijk is van import, want het bezit geen grondstoffen voor zijn gespecialiseerde industrie. Daarom zijn vrije toevoerwegen naar de vrije zee van groot belang voor den Zwitser. De Rijn kan op het oogenblik als de voornaamste toevoerweg worden beschouwd. Spreker noemde drie grondslagen, waarop naar zijn meening een vrije Rijnscheepvaart moet berusten. Ten eerste moet de rivier ongehinderd gebruikt kunnen worden door de schepen van alle landen, die aan den Rijn gelegen zijn. Tollen en scheepvaartverboden zijn daarom uit den boeze. Ten tweede moet er vrijheid bestaan in de keuze en in het gebruik van de zeehavens. Zeehavens mogen niet door bepaalde kunstmatige maatregelen worden bevoordeeld; dit beteekent, dat de normale mededinging tusschen de zeehavens moet blijven gehandhaafd. Ten derde moet er zijn een vrij goederenverkeer, dat noch wordt gesteund, noch wordt geremd door staatsingrijpen. Vlagdiscriminatie en verscherpte reederijpolitiek zijn verderfelijk, evenals het vormen van staatsvloten.

Deze laatste woorden zullen menig Nederlander uit het hart zijn gegrepen. Wij zijn echter nog niet zoover, dat wij kunnen spreken van een in vervulling gaan van deze desiderata. Moge het Internationale Scheepvaart Congres in Bazel althans een eerste schrede zijn op het moeizame pad van het herstel van het Europeesche verkeer, waarbij Nederland zulke groote belangen heeft.

Drs. P. VAN ZUUREN.

INGEZONDEN STUK.

OPHEFFING DER GELDBLOKKEERING OF NIET?

De heer A. Berkx schrijft ons:

In „E.-S.B.” van 14 Augustus jl. beziet de heer A. A. van Sandick de geldblokkeering en komt tot de conclusie, dat opheffing ervan thans wenschelijk geacht moet worden.

De argumenten, die van Sandick hierbij gebruikt, zijn o.a. de volgende:

1. De monetaire quantiteitstheorie, die een nauw verband tusschen geldkwantum en goederenprijzen aanneemt, is onjuist. Dientengevolge verliest het belangrijkste argument vóór de geldblokkeering, de blokkeering als rem tegen de inflatie, zijn waarde.

2. Zoolang er twee soorten geld bestaan, geblokkeerd geld en vrij geld, zal er een jacht bestaan naar vrij geld en zal men zich gouden bergen voorstellen van hetgeen men met dit vrije geld kan uitrichten. Het niet vrij zijn van het geld drijft de prijzen op.

Het zijn voornamelijk deze twee argumenten, die aanleiding gaven tot de volgende korte beschouwing, waarin we tevens nog enkele andere punten uit genoemd betoog eenigszins nader zullen bezien.

Indien het economisch proces een mechanisch proces was, zou de quantiteitstheorie onweerlegbaar zijn. Ze

is echter niet juist, omdat het economisch leven geen mechanisme is (aldus v. S.).

De onjuistheid van de *redeneering* der quantiteits-theorie is inderdaad afdoende aangetoond; met de *conclusie* der quantiteitstheorie staat de zaak echter anders. Men neemt tegenwoordig algemeen aan, dat het verband tusschen geldkwantum en goederenprijzen niet zoo nauw is als door genoemde theorie wordt geleerd; het feit echter, dat er verband bestaat, wordt, voorzoover mij bekend, door geen enkelen schrijver ontkend. De verdienste van de quantiteitstheoretici was, dat ze dit verband zagen, al was de *redeneering*, waarmee ze het trachtten te verklaren, dan ook verkeerd.

Ook v. S. ontkent dit verband niet, immers hij zegt: „Als het geld vertrouwen geniet, komt er geen prijsstijging, ook al staat er veel geld uit en zijn de goederen schaarsch, mits de goederenproductie en -aanvoer stijgende zijn?”.

Uit de laatste toevoeging (mits etc.) blijkt, dat v. S. dus ook prijsstijging aanneemt, indien het geldkwantum vermeerderd en de goederenhoeveelheid onveranderd blijft. Men zou hier in den tegenwoordigen tijd nog tegen kunnen opwerpen, dat prijsstijging in vele gevallen niet mogelijk is door de prijsbeheersching. Dan zal zich echter de opwaartsche druk op het prijsniveau van de goederen, wier prijzen vrij zijn, en tevens op de zwarte markt manifesteren. Voorzoover dit niet het geval is, zal de ontstane „zwevende” koopkracht een voortdurend gevaar voor de prijsbeheersching beteekenen.

Au fond volgt uit de laatst geciteerde zinsnede van v. S., dat hij, bij den door hem gestelden toestand, aanneemt, dat degenen, die geblokkeerd geld hebben, dit bij deblokkeering niet, althans voorloopig niet, zullen aanwenden; immers, zou dit wel het geval zijn en zou een groot gedeelte aangewend worden, dan zou onvermijdelijk prijsstijging volgen, tenzij men veronderstelt, dat een gedeelte der reeds bestaande vraag zou verdwijnen, hetgeen moeilijk aan te nemen is.

Wat is er nu in feite te verwachten, indien de geldblokkeering opgeheven wordt? Zal het thans geblokkeerde geld dan voorloopig niet aangewend worden? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, zou men over zeer veel gegevens moeten beschikken, die nu eenmaal ontbreken. Wel staat vast, dat een gedeelte der geblokkeerde gelden bestaat uit desinvesteeringsgeld, waarvan aangenomen mag worden, dat ze bij deblokkeering gebruikt zouden worden ter financiering van nieuwe investeringen. Hier zou reeds direct een opwaartsche druk op het prijsniveau ontstaan, die bij den toch reeds moeilijken toestand voor de Regeering nog een zorg te meer zou beteekenen.

De heer v. S. meent, dat de geblokkeerde gelden gebruikt moeten kunnen worden ter financiering, indien de economische urgentie van een werk vaststaat. „Kan het „teveel” aan geld beter worden besteed dan voor het op gang brengen van, blijkens de verklaarde prioriteit, nuttig en urgent verklaarde herstelwerkzaamheden?” (v. S.) Het geld kan naar onze meening daar heelemaal niet voor besteed worden, om de eenvoudige reden, dat er geen goederen tegenover staan (nu niet en evenmin in de naaste toekomst). Zou men ze toch ervoor gebruiken, dan zal het gevolg zijn: prijsstijging, waardoor de huidige vrijgeldbezitters een gedeelte der thans aanwezige goederen zullen moeten afstaan aan de nieuw bijkomende vraag. Dat door een en ander de bereiking van het monetaire evenwicht ten zeerste bemoeilijkt zal worden, is zonder meer wel duidelijk.

Een gezonde financiering van den wederopbouw eischt, dat de middelen hiertoe verkregen worden door sparen en niet door toevoeging van nieuwe geldmidde-

len. Als zoodanig zijn de geblokkeerde gelden bij vrijmaking te beschouwen; zij vinden in de volkshuishouding geen nieuwe goederen tegenover zich. Voor de maatschappij als geheel zijn deze gelden dus van geen waarde, al geldt daarom nog lang niet hetzelfde voor het individu. Bij een juist beleid zal de Regeering deze gelden, indien zij haar via heffingen en belastingen toevloeien, dan ook niet meer mogen gebruiken, doch moeten vernietigen.

Gaat men met vorenstaande *redeneering* accoord, dan zal men, in tegenstelling met de *conclusie* van v. S., tot de slotsom komen, dat opheffing der geldblokkeering ongewenscht is. Wel is het daarentegen ten zeerste gewenscht, dat deze gelden zoo spoedig mogelijk verdwijnen door heffingen, zooals vermogensaanwasbelasting en vermogensheffing. Duidelijker zal men dan de verarming zien, die het gevolg is van den oorlog en die thans nog onvoldoende beseft wordt, mede door het nog bestaan der geblokkeerde gelden, die, zooals reeds gezegd, door *het individu* terecht niet als waardeloos worden beschouwd.

Bezien we thans het in het begin onder 2. genoemde argument van v. S. Dat er, zolang er twee soorten geld bestaan, geblokkeerd en vrij geld, een jacht zal bestaan naar vrij geld, is duidelijk. Dat het niet vrij zijn van het geld de prijzen opdrijft, is echter naar onze meening onjuist en zeker in strijd met de theorie. Immers, men kan zich moeilijk voorstellen, dat het feit, dat er een jacht naar vrij geld bestaat, prijsopdrijvend zou werken. Juist het tegenovergestelde gevolg is voor de hand liggend, daar bij een dergelijken toestand de vraag niet genegen zal zijn meer vrij geld te geven, terwijl het aanbod niet ongenegen zal zijn met minder vrij geld genoegen te nemen. Een en ander zal ongetwijfeld een druk op de prijzen tengevolge hebben, waarmee we natuurlijk niet willen beweren, dat deze bij de thans heerschende algemeene goederenschaarschte duidelijk zou zijn waar te nemen.

Tenslotte willen we nog even nader ingaan op de bewering van den heer v. S., dat, als het geld vertrouwen geniet, er geen prijsstijging zal komen, ook wanneer er veel geld uitstaat, mits de goederenproductie en -aanvoer stijgende zijn.

Vragen we ons hier eens af, wat er noodig is om dat vertrouwen te doen ontstaan resp. te handhaven, dan zien we al gauw, dat handhaving der koopkracht van het geld één der voornaamste, ja *het* voornaamste vereischte is. Zonder de quantiteitstheorie aan te hangen, mag men nu hier toch wel zeggen, dat deze koopkracht grootendeels afhankelijk is van de verhouding tusschen de aanwezige geldmiddelen en de daarmee te verkrijgen goederen. Ook al is het economisch leven geen mechanisch proces, toch zal, zooals we hiervoren reeds zeiden, een groote stijging der geldmiddelen zonder corresponderende goederenvermeerdering prijsverhoogend werken. Het is dus de „quantiteit” der aanwezige geldmiddelen, die bij de handhaving van het vertrouwen een groote rol speelt. Dat dit algemeen beseft wordt, demonstreert zich zeer duidelijk in de ongerustheid, die onze stijgende biljettenuitgifte heeft veroorzaakt. Men is na de ervaringen in andere landen in de laatste kwart eeuw, en ook heden ten dage, veel gevoeliger geworden voor het gevaar van inflatie en beschouwt de quantiteit der in omloop zijnde middelen als een zeer voornamen index.

Daar de heer v. S. dan ook beweert, dat de Staat, wil hij het vertrouwen handhaven, na moet laten uitgaven te doen, onverschillig of het voor materialen dan wel voor werkkraft is, zonder dat hiertegenover inkomsten (andere dan door biljettenuitgifte) staan, blijkt ook hij het gevaar te beseffen, dat is gelegen in ver-

meerdering der geldmiddelen zonder overeenkomstig goede vermeerdering. Dat opheffing der geldblokkeering, die hoogstwaarschijnlijk hetzelfde tengevolge zou hebben, desalniettemin door hem wordt bepleit, is daarom wel eenigszins bevreemdend. Juist het feit immers, dat opheffing der blokkeering door velen zoo sterk gewenscht wordt, lijkt een zeer sterke aanwijzing, dat opheffing inderdaad een aanzienlijke stijging van den geldsomloop tengevolge zal hebben. In de moeilijkheden, die er door worden voorkomen, vindt daarom de voortzetting der blokkeering haar rechtvaardiging.

Naschrift.

Reeds uit het feit, dat de schrijver stelt, dat een vergroting van de geldhoeveelheid, zonder corresponderende goederenvermeerdering, prijsverhoogend zal werken, blijkt, hoezeer ook hij zich laat leiden door de monetaire quantiteitstheorie. Zijn geheele redeneering is trouwens in sterke mate gebaseerd op een mechanische beschouwingswijze, die wel logisch lijkt, maar in de economie niet op haar plaats is en tot onjuiste conclusies leidt, omdat zij te weinig oog heeft voor de psychologische factoren, die den doorslag geven.

Het is niet de geldvermeerdering op zich zelf, die ons bezorgd moet maken, want een vergroting van de liquiditeit kan zeer wel gezond zijn, maar het verontrustende is gelegen in de wijze, waarop deze geldvermeerdering tot stand komt, te weten de excessieve en economisch niet verantwoorde uitgaven van den Staat. Onze eigen ervaring in de dertiger jaren heeft ons kunnen leeren, dat een prijsdaling ook bij een groote geldruimte mogelijk is. Men heeft geen juist inzicht in de commerciële opvattingen van onze industrieelen en handelaren, indien men meent, dat zij, indien het geld geheel vrij wordt, tot aankopen van wat los en vast is zullen overgaan en hiertoe tegen elkander zullen opbieden. Ware dit wel zoo, dan zou zich dit ook thans manifesteren, want er is reeds nu meer dan genoeg vrij geld en ook wel mogelijkheid tot goederenverwerving, om dit verschijnsel te doen optreden. Maar in dit stadium van stijgende goederenproductie, die bij sommige producten reeds tot een verrassend wegvallen van een „sellersmarket” heeft geleid, is dit betalen van hooge prijzen, zonder op de kosten te letten, zeer onwaarschijnlijk. Gebrek en lage prijzen kunnen zeer goed samengaan, zooals de geschiedenis leert. Om tot dit inzicht te komen, heeft men de zeer vele gegevens, die de schrijver noodzakelijk acht, niet noodig. Cijfersregistreeren het verleden, niet de toekomst.

Het geblokkeerd houden van het geld demonstreert het wantrouwen van de Regeering in haar eigen monetaire en financiële beleid en belet een herstel van het vertrouwen in het geld bij het publiek. Het wachten is op een verantwoorde budget- en financiële politiek, maar het is nu wel gebleken, dat de blokkeeringsmaatregelen niet als substituut kunnen dienen.

A. A. VAN SANDICK.

BOEKBESPREKING.

Interne bedrijfsorganisatie door J. van de Kieft. Uitgeverij Schuit N.V., Baarn. 485 blz., f. 15,75.

Onder bovenstaande titel wordt ons een boek geboden, kloek van opzet en hecht van constructie, dat niet minder dan het ganse gebied der interne bedrijfsorganisatie wil omvatten. De drie bedrijfsfuncties: inkoop, productie en verkoop, worden in het tweede deel behandeld naar het gezichtspunt van de productiefactoren: kapitaal, arbeid en organisatie, nadat eerst in een inleiding het terrein van de bedrijfsorganisatie als onderdeel van de wetenschap der sociale en bedrijfseconomie is afgezonderd en nadat in het eerste

deel speciaal de drie productiefactoren nader zijn beschouwd. Deze systematische behandelingswijze is nog verder doorgevoerd, wat daarin tot uitdrukking komt, dat de productiefactor „organisatie” bij ieder der drie bedrijfsfuncties telkenmale belicht wordt door de technische, psychotechnische en administratieve kant. Bekijkt men de inhoudsopgave nader, dan blijkt, dat bijzondere aandacht geschonken wordt aan de productiefactor „organisatie” en wel speciaal van de psychotechnische kant. De bedrijfsfuncties productie en verkoop krijgen ongeveer gelijke aandacht en winnen het in dit opzicht verre van de bedrijfsfunctie inkoop. Dit wat de compositie betreft.

In zijn voorwoord constateert de schrijver, dat er in ons land een tekort is aan goede literatuur over bedrijfsorganisatie en dat met name een boek, dat een algemeen inleidende samenvatting over het onderwerp geeft, ontbreekt. Dit boek nu wil een poging zijn om deze leemte aan te vullen door zich speciaal tot den „praktijkman” en ook tot studerende te wenden. Dit uitgangspunt drukt zijn stempel op de stijl van het boek. Geschreven in een gemakkelijk leesbare trant heeft het niets van een geleerd betoog. In ongeveer 485 bladzijden wordt het uitgebreide gebied der interne bedrijfsorganisatie behandeld, waardoor de schrijver er niet aan ontkomen is hier en daar de zaken op een wel zeer oppervlakkige wijze af te doen. Wanneer hij de productiefactor arbeid behandelt en de kwestie van de onderscheiding in vakarbeid, geschoolde en ongeschoolde arbeid te berde brengt, wijkt hij door zich aldus uit te drukken van de gebruikelijke onderscheiding in ongeschoolde, geofende en geschoolde arbeid af. Maar tevens is wat hij er op laat volgen onbeduidend, zodat niemand er erg veel aan heeft: „In elk bedrijf zal afzonderlijk moeten worden vastgesteld, voor welke werkzaamheden ieder van deze soorten arbeid gebruikt kan worden. Verschillende normen hebben zich te dien aanzien ontwikkeld, welke als uitgangspunt kunnen dienen” (blz. 66). Aangezien nu niet verder op deze normen wordt ingegaan, zou het aanbeveling verdienen hebben, in een voetnoot de publicatie(s), hierop betrekking hebbend, te vermelden. Dan had een algemeen inleidend boek tevens de weg gewezen naar verdere verkenning. Zulks is op andere plaatsen wel gedaan, maar het wil ons voorkomen in onvoldoende mate. Want alleen op die wijze worden oppervlakkigheden en algemeenheden, die onvermijdelijk eigen zijn aan een oriënterend boek als het onderhavige, opgevangen en krijgt een dergelijk werk toch de noodzakelijke diepgang.

De onderscheiding in productieve en onproductieve arbeid, welke wel eens gemaakt wordt, kan, volgens den schrijver, in het bedrijfsleven niet worden gemaakt, omdat alle arbeid op de productie gericht moet zijn (blz. 66). Inderdaad, het spraakgebruik is in deze niet erg gelukkig en daarom doet men dan ook beter, te spreken van de onderscheiding in direct productieve en indirect productieve arbeid, welke wel degelijk zin heeft. Men had gaarne gewenst, dat de schrijver in dit opzicht zijn betoog had aangevuld.

Zo zouden er meer passages aan te wijzen zijn, waar de beschouwingen wel zeer aan de oppervlakte blijven en de „praktijkman” weinig houvast wordt geboden.

Over de opzet van een dergelijk werk moge nog een enkele overdenking worden medegedeeld. Men kan zich immers afvragen, wie de praktijkman is, die „in de praktijk” gelijkelijk te maken heeft met inkoop-, productie- en verkoopaangelegenheden, zodat hij op een gegeven moment het boek „Interne bedrijfsorganisatie” zal opslaan om bij de oplossing van praktijkproblemen de zo nodige „wetenschappelijke” steun te vinden. Bij de huidige ver doorgevoerde specialisatie zullen het in hoofdzaak eigenaars of algemene leiders

van bedrijven zijn. Studerenden staan in de regel nog voor vele mogelijkheden open en zullen zich uiteraard over een breed terrein moeten oriënteren. Naar het mij wil voorkomen, is in het algemeen de gemiddelde practijkman meer gebaat met *monographieën* over bepaalde kanten van het gebied der interne bedrijfsorganisatie. En hij, die het op zich neemt een dergelijke reeks monographieën in samenwerking met deskundigen uit het bedrijfsleven te verzorgen, zou voor het ganse Nederlandse bedrijfsleven zeer belangrijk werk doen. Het uitgangspunt van een zodanige reeks zou dan een boek kunnen zijn, dat een denkbeeld geeft van het wijde terrein der interne bedrijfsorganisatie als geheel, dat naar inhoud overeen zou kunnen stemmen met het boek van den heer van de Kieft, maar wegens zijn samenhang met de er op volgende monographieën beknopter kan zijn. Zolang echter een dergelijk initiatief niet genomen is; moeten wij den heer van de Kieft dankbaar zijn voor het werk, dat hij gedaan heeft. Gezien het feit, dat in korte tijd een tweede druk verschenen is, heeft zijn arbeid klaarblijkelijk in een behoefte voorzien.

Een bespreking van het gehele boek, waarbij gelegenheid zou zijn hier en daar van een afwijkend inzicht te doen blijken, zou stellig meer ruimte vergen dan een boekbespreking onder de huidige omstandigheden kan opeisen. Daarom wil ik mij beperken tot enkele opmerkingen t.a.v. de productiefactor arbeid, welke tegenwoordig zo zeer de algemene aandacht trekt.

„Arbeid is op zich zelf geen doel. Uiteindelijk dient arbeid slechts om de natuurgaven voor behoeftebevrediging geschikt te maken, ofwel het welvaartstekort zooveel mogelijk op te heffen”. Na dit geconstateerd te hebben, laat de schrijver er op volgen, dat arbeid voor de individuele mens een doel op zich zelf kan vormen en dat de arbeidsverhoudingen als cultuuruitingen van de grootste betekenis zijn. Er ligt hier een moeilijke tegenspraak, die men veel aantreft in gedachten over de productiefactor arbeid. Als voorbeeld noemt ik de beschouwing van de professoren Romme en van den Brink over „Verbreiding van privaat-eigendom”. Daarin wordt geschreven: „De tijd, dat het arbeidsloon werd beschouwd louter als een prijs voor de koopwaar „arbeid”, behoort tot het verleden”. Maar even verder leest men: „Dit neemt intusschen niet weg, dat het arbeidsloon, economisch beschouwd, moet worden gezien als de prijs voor een goed”.

Het moet duidelijk zijn, dat, zolang de arbeid wordt ingelijfd bij de productiefactoren in de economische sfeer van het maatschappelijk organisme, deze arbeid een economisch goed is en aan de wetten van het economisch leven zal gehoorzamen. Dan helpen geen verwijzingen naar het individuele doel, dat de arbeid kan hebben, met de daaruit afgeleide ontkenning van: arbeid is geen koopwaar. Arbeid zal geen doel op zich zelf kunnen zijn en arbeid zal koopwaar blijven, zolang deze arbeid, die volgens genoemde professoren onafscheidelijk verbonden is met de persoon van den arbeider, als „economische categorie” erkend blijft. Want de economische sfeer van productie, distributie en consumptie kent slechts goederen binnen haar gebied, zodat ook de arbeidskracht onvermijdelijk tot koopwaar wordt, indien de beloning daarvan, als ruilwaarde, in dit gebied tot stand komt.

Maar niet de arbeid, doch slechts het product, het voortbrengsel, heeft, economisch gezien, een waarde, welke in geld kan worden uitgedrukt. De ondernemer koopt niet de arbeidskracht, maar slechts het resultaat, d.i. het vervaardigde product of een deel daarvan. De grootte van elk inkomen hangt af van de betekenis, die een bepaalde functie heeft in het totaal der werkzaamheden van het productieproces.

* Evenals alle regelingen met betrekking tot de arbeid dient de loonvorming tot stand te komen in het gebied van het maatschappelijk organisme, dat met rechtssfeer kan worden aangeduid, opdat zij aan het economisch leven onttrokken wordt.

Slechts een beleving van de arbeid als *geestelijke*, en niet als economische, categorie kan de hierboven genoemde tegenspraak opheffen. Dan behoeft niet met de ene hand teruggeworpen te worden, wat zo juist met de andere hand gegeven is.

De beschouwingen van den heer van de Kieft wijken in dit opzicht dus niet af van wat algemeen gangbaar is. Vandaar, dat zijn betoog over sociale zorg ook een kwestie van geven en nemen is gebleven. Men leest immers op blz. 91: „Hoewel de betekenis van sociale zorg voor het bedrijfsbelang dus niet vooropgesteld mag worden, zoo moet men die betekenis toch ook niet uit het oog verliezen”. Sociale zorg, opkomende uit de economische sfeer, kan niet anders beogen dan verhoging van het peil der arbeidsproductiviteit en draagt in zich het element van kostenverlaging en verbetering van het rendement. Uitgedrukt met de woorden van den schrijver: „zelfs bij de sociale zorg geldt dan ook, dat het daarvan te verkrijgen nut de offers moet overtreffen”. Zolang de sociale zorg in de economische sfeer besloten blijft, wordt dit alles van arbeiderszijde *argwanend* beschouwd als een verlengstuk van het efficiency-streven, als één van de middelen ter verhoging van de arbeidsproductiviteit, zij het dan aangepast aan de geest des tijds. Dit feit is de oorzaak, dat aan werkgeverszijde dikwijls de sociale zorg als een bron van teleurstelling wordt ondervonden. De schrijver constateert volkomen terecht: „tekortkomingen in de interne organisatie en spanningen tusschen werkgever en werknemer kan men nimmer door sociale zorg verhelpen”. Dat dit zo is, heeft daarin zijn oorzaak, dat deze spanningen voortkomen uit het feit, dat arbeid productiefactor is en koopwaar tevens. Hieraan kan sociale zorg niets toe of af doen. Alleen een andere opvatting omtrent de arbeid kan ons op de duur verder brengen. Arbeid en sociale zorg moeten losgemaakt worden van de economische sfeer.

Tot deze aanduidingen moeten wij ons beperken. Zoals gezegd, komt de schrijver hier niet tot een eigen visie. Een nieuwer geluid laat hij horen, wanneer — weliswaar in navolging van Marshall en Feischel — organisatie als productiefactor beschouwd wordt. De schrijver laat zich hierbij leiden door de gedachte, dat eenzelfde hoeveelheid kapitaal en eenzelfde hoeveelheid arbeid steeds eenzelfde productie zouden moeten voortbrengen. Al naar gelang de organisatie echter meer volkomen is, zal onder overigens gelijke omstandigheden van kapitaal en arbeid de opbrengst groter zijn. Organisatie is als zelfstandige factor aan de andere productiefactoren toegevoegd. Door deze beschouwing wint de behandeling van het geheel in ieder geval aan overzichtelijkheid.

In het zakenregister zal men tevergeefs naar de begrippen functie-analyse en werkclassificatie zoeken. Dit is te merkwaardiger, omdat aan de kwestie der arbeidsbeloning enkele bladzijden zijn gewijd. Het is echter tegenwoordig niet mogelijk deze aangelegenheid goed te behandelen, zonder het vraagstuk van de differentieerde lonen („equal pay for equal work”), op te lossen met behulp van functie-analyse en werkclassificatie, te noemen. Deze problemen hebben de algemene aandacht. Er is een van regeringswege ingestelde commissie belast met de bestudering van het vraagstuk der beroepsclassificatie. Het is te hopen, dat in een eventuele volgende druk deze omissie wordt goedge maakt. Zo moge ik den schrijver tenslotte aanraden, daar waar hij over de samenwerking binnen de onderneming spreekt, de aandacht van zijn lezers te

vestigen op het boekje van prof. Carrard, „De Chef”, waarin menige behartigenswaardige wenk met betrekking tot deze samenwerking wordt gegeven.

J. M. MATTHIJSSEN.

Vreemdelingenverkeer door J. Nierkerk, Noorduyn's Wetenschappelijke Reeks Nr. 27.

„Het zou niet mogelijk zijn, de inhoud van dit boek in enkele regels samen te vatten, want elk der hoofdstukken behandelt een ander onderdeel van het zeer uitgebreide onderwerp vreemdelingenverkeer”.

Deze opmerking, waarmede de schrijver zijn „Conclusie” op bladzijde 288 van zijn boek aanvangt, moge illustreeren, dat ook een bespreking van den inhoud van zijn werk in enkele kolommen niet is te geven.

Tevens plaatst deze opmerking ons echter direct voor één van de kenmerken van het boek, en wel de veelheid van problemen, die worden aangeroerd. Het komt ons voor, dat de schrijver zooveel mogelijk de problemen, die zich kunnen voordoen voor een ieder, die in aanraking komt met één van de vele facetten, die het vreemdelingenverkeer vertoont, heeft willen noemen en over ieder probleem iets heeft willen zeggen, wat verhelderend kan werken of belangstelling kan opwekken. De directeur van een Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer, de hotelexploitant, de economist en de architect, of wie dan ook, die met problemen op het gebied van het vreemdelingenverkeer in aanraking komt, zij allen zullen in dit werk deelen vinden, die voor hen van beteekenis zijn.

O.i. is echter te weinig een onderscheid gemaakt naar de belangrijkheid van de verschillende problemen. Vrijwel ieder probleem, groot of klein, meer of minder belangrijk, wordt, naar plaatsruimte, gelijkelijk behandeld. Ook naar den aard der problemen, hetzij technisch of economisch, bedrijfsorganisatorisch of psychologisch, practisch of theoretisch, is een scheidingsmoelijkheid te onderkennen.

Richtlijnen voor V.V.V.-drukwerk, waarbij wordt gewezen op de noodzaak van scherpe niet-verouderde cliché's, goed „gesloten” kléurendruk, op de mogelijke soorten drukwerk en papier, nemen evenveel plaats in — ongeveer 3 bladzijden — als de toestandsveranderingen in het internationale vreemdelingenverkeer, waarbij dan behandeld worden structuurwijzigingen, conjunctuurfluctuaties én seizoenschommelingen. Een gelijke ruimte wordt eveneens toebedeeld aan de economische functie van de hotels en aanverwante bedrijven, alsook aan het opsommen van een 42-tal Nederlandsche „vacantie-centra”.

Doordat de schrijver zich een meervoudig doel stelde, nl. te schrijven zoowel voor hen, die werkzaam zijn op kantoren van vereenigingen voor vreemdelingenverkeer, reisbureaux e.d. (voor wie in hoofdzaak ook de cursussen werden gegeven, die de aanleiding vormden tot het schrijven van dit boek), als voor hen, die een meer wetenschappelijke studie willen maken van een facet van het vreemdelingenverkeer, alsook voor „hen, die belangstelling hebben voor het toerisme en hun kennis van musea, bezienswaardigheden, geschiedenis, folklore en dergelijke onderwerpen, willen verkrijgen” als tenslotte ook voor „hen, die belang hebben bij hotels en aanverwante bedrijven”, gelooven wij, dat dit doel in het bestek van één boek onbereikbaar werd.

Een onevenwichtige en meestal oppervlakkige behandeling, met slechts hier en daar, waar bestaande onderzoekingen zulks mogelijk maakten, een dieper ingaan op de problemen, is hiervan het gevolg.

Nog te weinig aandacht is er in den loop der jaren, zoowel in het buitenland als zeker ook in Nederland, besteed aan een wetenschappelijke behandeling van de

veelsoortige en ook zeer interessante problemen, verbonden aan het vreemdelingenverkeer. Wij betreuen het derhalve, dat ook dit werk ons t.a.v. de wetenschappelijke behandeling slechts weinig verder brengt.

Ook voor hem, wien de practische zijde van het vreemdelingenverkeer interesseert, zal dit bezwaar der gedeelde interesse gelden, terwijl ook de belangstellende leek, die veel wetenswaardigheden uit dit werk zal kunnen putten, gemakkelijk door de gevolgde behandelingswijze zal worden afgeschrikt.

De verdienste van dit werk blijft echter, dat een ieder die zich wil oriënteren t.a.v. welk probleem ook inzake het vreemdelingenverkeer, hier een boekje heeft, waarin hij zeer zeker een eerste aanwijzing zal kunnen vinden. Ook voor het vele bijeengebrachte en door den schrijver bewerkte cijfermateriaal zijn wij den schrijver dank verschuldigd.

D. H. VAN DONGEN TORMAN.

AANTEEKENING.

DE NEDERLANDSCHE WALVISCHVAART.

De op Woensdag 23 October jl. aan boord van de „Willem Barendsz” gehouden persconferentie en het daarop volgende vertrek van dit eerste Nederlandsche fabriekschip hebben de walvischvaart in het middelpunt der belangstelling geplaatst. In dit verband meenen wij den lezer te mogen verwijzen naar de volgende, reeds eerder in ons blad gepubliceerde artikelen:

Drs. A. G. U. Hildebrandt, „Structuurveranderingen in de walvischvaart” in „E.-S.B.” van 24 November 1943, no. 1431, blz. 354.

Idem: „De economische beteekenis van de walvischvaart” in „E.-S.B.” van 1 December 1943, no. 1432, blz. 366.

Idem: „De Nederlandsche walvischvaart” in „E.-S.B.” van 13 December 1945, no. 1492, blz. 294.

Idem: „Het 'walvischvaartseizoen 1945/1946'” in „E.-S.B.” van 18 September 1946, no. 1532, blz. 596.

Men vindt in deze artikelen een vrijwel volledig overzicht van de verschillende problemen, die in verband met de pas begonnen expeditie van belang zijn.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Hoewel in de afgelopen week geen verdere veruiming op de geldmarkt plaatsvond, bleef het aanbod van middelen van dien aard, dat in de prijzen van het verhandelde schatkistpapier vrijwel geen verandering kwam. Driemaandspromessen werden tegen een disconto van $1\frac{1}{16}$ pCt. verhandeld, halfjaarspapier werd tegen $1\frac{3}{8}$ pCt. gevraagd, terwijl negenmaandspromessen tegen $1\frac{5}{8}$ pCt. werden aangeboden. Vooral voor zeer korte beleggingen was geld beschikbaar, zoodat de callgeldrente slechts $\frac{3}{4}$ pCt. bedroeg, en Novemberpapier dikwijls vruchteloos tegen $\frac{7}{8}$ pCt. werd gezocht.

Opmerkelijk was in de afgelopen week de koersdaling, welke op de obligatiemarkt is ingetreden. Noteerden de $3\frac{1}{2}$ pCt. oorlogsleeningen op 21 October jl. nog $101\frac{5}{16}$, op 25 October d.a.v. waren zij gedaald tot $100\frac{9}{16}$. Ook de $2\frac{1}{2}$ pCt. N.W.S. vertoonde een geringe daling van $81\frac{1}{2}$ tot $81\frac{1}{8}$ op de bovenstaande data, maar de daling hiervan was in de voorafgaande week reeds begonnen. Hoewel de koersdaling der $3\frac{1}{2}$ pCt. Staatsleeningen kan worden gezien als een anticipatie op de aangekondigde conversie der meer dan 3 pCt. rentende Overheidsschuld, blijft de koersdaling der niet voor renteverlaging in aanmerking komende Staatsobligaties opmerkelijk. Van een zekere stijging van den

rentestand kan wellicht worden gesproken, al is deze nog van zeer beperkten omvang en is het niveau van 3 pCt. slechts ternauwernood overschreden.

Het koersniveau op de aandelenmarkt was in de afgelopen week over het geheel genomen gedrukt. Een en ander ondanks de mededeeling, dat twee maanden na afloop van den aanmeldingstermijn voor de

effectenregistratie (i.c. 1 December 1946, maar verlening moet niet. uitgesloten worden geacht) het geheele verkoopprovenu van effecten zal worden vrijgegeven, hetgeen de tendentie heeft thans verkoopen te remmen, en dus de koersen te verhoogen.

Bij binnenlandsche industrieele fondsen trad een koersdaling van over het algemeen niet te grooten om-

STATISTIEKEN.

VERKEER EN VERVOER IN NEDERLAND.

Omschrijving	Eenheid	April 1946	Mei 1946	Juni 1946	Juli 1946	Aug. 1946
<i>Indexcijfer vervoer wilde binnenvaart</i>	maandgem. 1938 = 100	107	113	108	148	132
Vervoer wilde binnenvaart	1.000 t.	985	1.032	989	1.355	1.212
waarvan brandstoffen	"	323	325	310	531	502
Wilde binnenvaart, prestatie	mill. t./km. maandgem.	142	150	147	192	182
<i>Indexcijfer eigen vervoer te water</i>	1938 = 100	73	82	77	89	
Eigen vervoer te water	1.000 t.	437	494	462	534	
Idem, prestatie	mill. t./km. maandgem.	30	33	34	40	
<i>Indexcijfer internationale binnenvaart (laadverm.)</i>	1938 = 100	22	31	29	31	32
Binnengekomen schepen	Aantal	1.152	1.029	1.404	1.770	1.841
Laadvermogen	1.000 t.	674	565	834	918	864
Lading	"	287	280	448	499	453
waarvan onder: Nederlandsche vlag	"	240	225	376	399	324
" " " Belgische vlag	"	44	50	67	94	123
Vertrokken schepen	Aantal	1.000	1.274	1.323	1.694	1.999
Laadvermogen	1.000 rt.	515	741	794	911	982
Lading	"	299	239	329	430	377
waarvan onder: Nederlandsche vlag	"	209	158	246	297	265
" " " Belgische vlag	"	76	77	67	111	92
Schepen in doorvaart	Aantal	858	1.374	938	863	914
Laadvermogen	1.000 rt.	543	900	656	614	662
Lading	"	291	402	359	338	352
waarvan onder: Nederlandsche vlag	"	67	114	94	99	93
" " " Belgische vlag	"	171	214	192	186	207
<i>Indexcijfer zeevaart (inhoud)</i>	1938 = 100	18	20	21	31	32
Binnengekomen zeeschepen	Aantal	429	486	517	636	646
Bruto inhoud	1.000 rt.	815	947	927	1.274	1.437
Idem, alleen geladen schepen	"	729	873	849	1.150	1.306
waarvan in lijnvaart	"	226	259	233	332	543
Vertrokken zeeschepen	Aantal	429	453	485	662	610
Bruto inhoud	1.000 rt.	785	785	944	1.505	1.404
Idem, alleen geladen schepen	"	373	376	471	729	685
waarvan in lijnvaart	"	188	153	231	438	476
Goederenverkeer ter zee:						
Gelost bij invoer	1.000 t.	597	352	600	656	907
" " " doorvoer	"	87	53	95	215	146
Geladen bij uitvoer	"	40	29	36	78	86
" " " doorvoer	"	112	58	29	155	156
<i>Indexcijfer goederenvervoer Ned. Spoorwegen</i>	1938 = 100	78	82	79*	91*	82*
Goederenvervoer Nederl. Spoorwegen, totaal	1.000 t.	942	986	958*	1.095*	991*
waarvan grensoverschrijdend	"	144	184	167*	189*	160*
Reizigerskilometers Nederl. Spoorwegen	1 miljoen	447	414	477	523	680
Tramwegen, vervoerde reizigers	1 miljoen	48,3	49,5	48,9	51,9	54,6
Interloc. autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	9,0	9,4	10,2	11,5	13,1
Locale autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	2,7	3,5	4,1	4,9	•
<i>Indexcijfer verkeer op de rijkswegen</i>	1938 = 100	118	114	121	129	138
Slachtoffers verkeersongevallen:						
Overleden	Aantal	94	84	97	101	114
Ernstig gewond	"	507	524	524	603	585
Licht gewond	"	•	•	499	579	550
<i>Indexcijfers:</i>	1938 = 100					
Overleden	"	145	135	152	155	182
Ernstig gewond	"	138	142	143	165	167
Licht gewond	"	•	•	54	63	61

* Voorloopig cijfer.

Het personenvervoer na de bevrinding.

Dat het personenvervoer door de publieke middelen van vervoer na de bevrinding een enormen omvang heeft aangenomen, wordt door onderstaande cijfers, welke voor de trein door ramingen zijn verkregen, duidelijk geïllustreerd.

Aantal vervoerde reizigers in miljoenen.

Kwartaal	Interlocaal				Locaal		
	Totaal	Trein	Tram	Autobus	Totaal	Tram	Autobus
Kwartaalgem. 1938	46,8	18,1	10,2	18,5	66,6	53,3	13,3
3e Kwartaal 1945	49,9	18,3	22,5	9,1	52,4	52,3	0,1
4e " 1945	74,1	28,4	26,5	19,2	74,3	73,4	0,9
1e " 1946	86,8	30,2	29,3	27,3	103,9	99,7	4,2
2e " 1946	109,9	38,1	36,0	35,8	122,5	112,2	10,3

Relatief het meest toegenomen t.o.v. 1938 is het vervoer per tram, hetgeen begrijpelijk is, als men bedenkt, dat de schade tijdens den

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

oorlog aan het apparaat toegebracht, hier het geringst is geweest.

Wel zeer krachtig verloopt de ontwikkelingsgang van het interlocaal autobusvervoer. Dat het herstelproces hier nog niet is afgesloten, kan o.a. blijken uit cijfers omtrent de totale trajectlengte van de dagelijkse publieke diensten. In Juni 1946 bedroeg deze nl. 14.180 km tegenover 14.300 km in Juli 1938. De gem. frequentie per km trajectlengte was in Juni 1946 83 pCt. van 1938.

Het lokaal autobusvervoer is nog geringer in omvang dan in 1938, maar vertoont duidelijke teekenen van herstel. In Juni 1946 waren er reeds weer 14 steden, waarin lokale autobusdiensten werden uitgeoefend.

Bij de Ned. Spoorwegen was de totale lengte van het net, ingericht voor reizigersvervoer, in Juni 1946 gestegen tot 2.408 km (1 Jan. 1939 2.964 km), terwijl de gem. frequentie per km exploitatielengte in die maand op nog slechts 56 pCt. van 1938 kan worden gesteld.

De t.o.v. 1938 verdubbelde omvang van het geheele vervoer in het tweede kwartaal 1946 kan natuurlijk worden verklaard uit de nog steeds heersende schaarschte aan particuliere vervoermiddelen. Zoo bedroeg in Juni 1946 het aantal uitgegeven rijvergunningen voor personenauto's en motorrijwielen resp. 46.931 en 56.427 of resp. 46,9 en 85,8 pCt. van het aantal voertuigen op 1 Augustus 1939. Het indexcijfer voor het rijwielverkeer, berekend op grond van de resultaten der geregelde verkeerswaarnemingen van den Rijkswaterstaat, bedroeg in Juni 1946 48 (maandgem. 1938 = 100).

vang in, maar scheepvaartwaarden en Indische fondsen gaven dikwijls vrij belangrijke koersverliezen te zien, evenals aandelen Koninklijke. Wellicht speelt hierbij een rol de prijsdaling op enkele grondstoffenmarkten in de Vereenigde Staten, welke de koersdaling in Wall Street volgt en de gedachte aan een aanstaande depressie versterkt. De betrokken groepen van aandelen zijn hierbij via internationaal vrachten- en prijspeil uiteraard zeer nauw betrokken.

Het bovenstaande moge worden geïllustreerd met het koersverloop van onderstaande fondsen.

	18 October 1946	25 October 1946
A.K.U.	127½ G.B.	122
Lever Bros Unilever C.v.A.	255	253½
Philips Gem. b.v.A.	299	286½
Koninklijke Olie	347	336
H.A.L.	137½	130½
H.V.A.	263	251
Deli Maatschappij C.v.A.	149¾	144
Amsterdam Rubber	167	160

STATISTIEKEN.

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 28 October 1946.

Activa.

Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto	Hoofdbank f — ¹⁾	Bijbank —	Agentsch. „ 1.000,—	f 1.000,— ²⁾
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art. II, 1e lid, sub 3 van de Bankwet 1937 j ^o art. 4 van het Koninklijk besluit van 1 October 1945, Staatsblad No. F 204)	—	—	—	—
Beleeningen: (incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand)	Hoofdbank f 148.674.640,80 ³⁾	Bijbank „ 3.054.004,35	Agentsch. „ 10.103.211,32	f 161.831.856,47 ³⁾
Op effecten, enz.	f 160.964.060,42 ³⁾	—	—	f 160.964.060,42 ³⁾
Op goederen en ceelen	867.796,05	—	—	867.796,05
Voorschotten aan het Rijk (art. 16 van de Bankwet 1937)	—	—	—	—
Munt en muntmateriaal:	—	—	—	—
Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 699.121.617,02	—	—	699.121.617,02
Zilveren munt, enz.	1.078.834,71	—	—	1.078.834,71
Papier op het buitenland f 4.430.806.330,03	—	—	—	4.430.806.330,03
Tegoed bij correspondenten in het buitenland	83.002.094,50	—	—	83.002.094,50
Buitenlandse betaalmiddelen	15.450.674,25	—	—	15.450.674,25
Belegging van Kapitaal, Reserves en Pensioenfonds	70.392.918,46	—	—	70.392.918,46
Gebouwen en inventaris	3.000,00,—	—	—	3.000,00,—
Diverse rekeningen	30.336.208,88	—	—	30.336.208,88
				f 5.495.021.534,32

Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	12.377.412,28
Bijzondere reserve (winst herwaardeering goudvoorraad per 2 Juli 1945)	209.277.096,67
Andere bijzondere reserves	76.798.079,95
Pensioenfonds	15.435.634,17
Bankbiljetten in omloop (oude uitgifte)	261.157.185,—
Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgifte)	2.576.499.670,—
Bankassigtiaties in omloop	784.269,53
Rekening-courant saldo's:	
's Rijks Schatkist	f 1.222.261.824,02
's Rijks Schatkist: speciale rekening	110.479.000,—
Geblokkeerde saldo's van banken	68.530.372,19
Geblokkeerde saldo's van anderen	50.500.173,75
Vrije saldo's	663.203.634,18
Diverse rekeningen	2.114.975.004,14
	207.717.182,58
	f 5.495.021.534,32

¹⁾ Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen

²⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad no. 99), Circulatie der door de Bank namens den Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	23 Oct. 1946	15 Oct. 1946
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 1263.895.684,55	f 1225.283.049,46
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	198.314,12	435.593,22
Kasvorderingen wegens creditverstreking aan het buitenland	16.012.028,—	16.012.028,—
Daggeldleening tegen onderpand	—	—
Saldo der postrekeningen van Rijkscomptabelen	447.483.690,68	443.717.180,11
Voorschotten op ultimo Sept. resp. Aug. '46 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keeren belastingen ..	42.074.402,45	42.074.402,45
Vordering in rek.-courant op: Nederlandsch-Indië	567.552.418,49	574.797.127,46
Suriname	2.647.474,96	2.647.984,96
Curacao	7.628.787,94	7.526.059,53
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	—	—
Het staatsbedrijf der P. T. en T.	—	—
Andere staatsbedrijven en instellingen	295.968.499,59	285.415.100,18
Verplichtingen		
Voorschot door De Nederlandsche Bank verstrekt ..	—	—
Voorschot door De Nederlandsche Bank in rekening-courant verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Nederlandsche Gemeenten Schatkistbiljetten in omloop	f 472.264.800,—	f 462.264.800,—
Schatkistpromessen in omloop (rechtstreeks bij De Nederlandsche Bank is geplaatst nihil)	5452.960.000,—	5449.360.000,—
Daggeldleeningen	—	—
Muntbiljetten in omloop	150.704.965,—	151.308.179,—
Schuld op ultimo Sept. resp. Aug. '46 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keeren belastingen ..	—	—
Schuld in rek.-courant aan: Nederlandsch-Indië	—	—
Suriname	—	—
Curacao	—	—
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	1.247.596,84	2.055.204,74
Het staatsbedrijf der P. T. en T.	561.942.196,21	557.490.245,78
Andere staatsbedrijven	3.561.805,57	3.273.374,18
Schuld aan diverse instellingen in rekening met 's Rijks Schatkist	3144.349.253,44	3129.424.862,03

DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens)

Data	Munt, muntmateriaal en deviezen	Wissels, prom. enz., open marktpapier, beleeningen, voorschotten a/h Rijk en diverse rekeningen	Totaal activa	Totaal opeischb. schulden
28 Oct. '46	5.229.460	192.169	5.495.022	4.953.416
21 „ '46	5.236.919	183.967	5.494.279	4.953.708
14 „ '46	5.234.655	181.855	5.489.911	4.945.443
7 „ '46	5.268.469	181.772	5.523.641	4.979.566
30 Sept. '46	5.301.353	214.962	5.591.008	5.065.272
23 „ '46	5.244.806	185.572	5.511.271	4.980.246
16 „ '46	5.251.692	188.547	5.525.955	5.002.357
9 „ '46	5.219.254	200.071	5.505.041	4.982.320
6 Mei '40	1.173.319	248.256	1.474.306	1.424.016

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldi in R/G	Saldo Rijk R/G (D/C)	Geblokkeerde saldi van banken	Bankassigtiaties en diverse rekeningen
28 Oct. '46	2.837.657 ¹⁾	2.114.975	C1.332.741	68.530	208.501
21 „ '46	2.809.440 ¹⁾	2.144.069	C1.363.758	61.423	206.882
14 „ '46	2.813.532 ¹⁾	2.131.625	C1.363.111	66.012	210.864
7 „ '46	2.816.541	2.162.882	C1.378.343	55.297	210.320
30 Sept. '46	2.816.072	2.249.069	C1.388.748	52.073	191.893
23 „ '46	2.755.788	2.224.288	C1.378.114	64.209	197.223
16 „ '46	2.765.997	2.236.330	C1.422.543	51.677	189.656
9 „ '46	2.776.246	2.205.929	C1.373.895	100.077	188.896
6 Mei '40	1.158.613	255.174	22.962	—	10.230

¹⁾ waarvan nieuwe uitgifte f 2.576.450/

²⁾ „ „ „ f 2.548.142.

NATIONALE BANK VAN BELGIË.
 (Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Totaal van den goudvoorraad ¹⁾	Buitenlandsche deviezen	Papier op België	Voorschotten op overzeidsfondsen	Deel- en pasmuut	Vorderingen op den Staat
24 Oct. 1946	31.797	4.334	3.819	243	1.137	49.767
17 " 1946	31.783	4.392	3.713	230	1.095	49.842
10 " 1946	31.768	4.701	3.801	249	1.067	50.402
3 " 1946	31.789	3.709	3.747	271	1.038	50.477
26 Sept. 1946	31.655	3.720	2.923	196	1.036	49.887
19 " 1946	31.952	3.726	2.860	237	997	50.132
12 " 1946	32.212	3.820	2.572	213	926	50.507

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa ²⁾	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi van de Schatkist	van anderen	Besluitwet van 6 Oct. '44 ³⁾
24 Oct. 1946	641	157.090	71.437	2	4.028	645
17 " 1946	641	157.035	71.726	2	3.639	673
10 " 1946	642	157.963	72.273	2	3.973	714
3 " 1946	642	157.009	72.395	2	4.395	718
26 Sept. 1946	642	155.403	71.292	2	3.886	723
19 " 1946	642	155.881	71.580	2	4.063	725
12 " 1946	642	156.261	72.011	6	4.006	727

¹⁾ Waarvan 10.493 miljoen frcs. 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 frcs.

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

FEDERAL RESERVE BANKS.
 (Voornaamste posten in miljoenen dollars)

Data	Metaalvoorraad		Other cash	U.S. Govt. securities
	Totaal	Goudcertificaten		
3 Dec. 1941	20.805	20.553	236	2.184
7 Juni 1945	18.357	17.412	247	20.896
10 Oct. 1946	18.122	17.342	280	23.502
17 Oct. 1946	18.125	17.345	285	23.418

Data	F.R.-biljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt.	Memberbanks
3 Dec. 1941	7.730	15.108	320	13.178
7 Juni 1945	22.860	17.350	352	15.432
10 Oct. 1946	24.552	17.422	482	16.019
17 Oct. 1946	24.557	17.534	524	16.142

BANK VAN ENGELAND.
 (Voornaamste posten in miljoenen ponden)

Data	Metaalvoorraad	Govt. debits and securities	Fiduciary issue	Biljetten in circulatie	Biljetten in Banking Dept.
30 Aug. '39	263,0	295,8	300	529,5	33,5
14 Juni '45	0,2	1.299,3	1.300	1.276,0	24,2
16 Oct. '46	0,2	1.399,3	1.400	1.362,5	37,8
23 Oct. '46	0,2	1.399,3	1.400	1.360,8	39,5

Data	Gouden en zilveren munten	Govt. securities	Other securities		Deposits		
			Disc. and advances	Securities	Totaal	Public deposits	Banken
30 Aug. '39	0,7	113,1	6,4	24,6	160,2	31,1	90,1
14 Juni '45	1,2	235,5	4,5	13,9	261,6	8,4	201,4
16 Oct. '46	1,0	287,2	9,2	16,3	333,8	17,4	260,0
23 Oct. '46	1,0	308,0	15,1	16,9	362,8	14,8	293,8

BANK VAN FRANKRIJK.
 (Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Metaalvoorraad	Disconto's en voorschotten	Voorschotten aan den Staat		
			Vaste	Schatkist	Bezettingskosten Duitschland
31 Aug. 1939	97.893	27.080	30.577	5.466	—
31 Mei 1945	75.151	26.443	54.508	19.750	426.000
3 Oct. 1946	94.817	191.538	59.450	35.100	426.000
10 " 1946	94.817	101.030	59.450	34.700	426.000

Data	Bankbiljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Staat	Diversen
31 Aug. 1939	142.359	21.341	1.252	18.038
31 Mei 1945	549.855	51.093	773	50.320
3 Oct. 1946	681.150	52.648	719	51.929
10 " 1946	683.219	53.057	785	52.272

NATIONALE BANK VAN ZWITSERLAND.
 (Voornaamste posten in miljoenen francs)

Data	Metaalvoorraad	Buitenswissels	Disconto's en voorschotten	Effecten	Biljetten in circulatie	Andere crediten
31 Aug. 1939	2.419,5	287,7	96,8	93,7	2.024,2	828,1
15 Juni 1945	4.773,8	121,1	373,3	63,7	3.450,5	1.610,0
30 Sept. 1946	4.881,4	148,6	63,2	53,6	3.784,9	1.078,9
7 Oct. 1946	4.850,4	153,5	59,0	54,9	3.743,2	1.087,7

MAANDCIJFERS.
GECOMBINEERDE MAANDSTAAT VAN DE VIER NEDERLANDSCHE GROOTE BANKEN EN VAN HET NEDERLANDSCHE BEDRIJF VAN DE NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ.

(In miljoenen guldens)	Nederl. Banken		Nederl. Banken en Ned. Handel-Mij.	
	31 Aug. 1946	30 Sept. 1946	31 Aug. 1946	30 Sept. 1946
	Activa:			
Kas kassiers en daggeldleeningen	107	78	124	89
Ned. schatkistpapier	2049	2111	2446	2528
	2156	2189	2570	2617
Ander overheidspapier	16	17	24	27
Wissels	3	3	5	5
Bankiers in binnen- en buitenland	110	108	165	175
Prolong. en voorsch. tegen effecten	47	46	62	62
	176	174	256	269
Debiteuren	301	311	374	392
Effecten en syndicaten	11	11	21	18
Deelnemingen (incl. voorschotten)	30	30	44	40
	342	352	439	450
Gebouwen	13	13	16	16
Diverse rekeningen	—	—	—	—
Belegde bestemmingsreserven	1	1	1	1
	2688	2729	3282	3353
Passiva:				
Crediteuren	2249	2277	2735	2796
Wissels	1	1	1	1
Deposito's op termijn	113	113	150	138
Kassiers en genom. daggeldleen.	—	—	—	—
Diverse rekeningen	77	89	96	117
Bestemmingsreserven	1	1	1	1
	2441	2482	2983	3054
Aandeelenkapitaal	170	170	210	210
Reserve	77	77	89	89
	2688	2729	3282	3353

Maakt gebruik van de rubriek „Vacatures“ voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies. Het aantal reacties die deze annonces tengevolge hebben is doorgaans uitermate bevredigend; begrijpelijk: omdat er bijna geen groote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert!