

Economisch-Statistische Berichten

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

31E JAARGANG

WOENSDAG 18 DECEMBER 1946

No. 1545

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.

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

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

Aangeteekende stukken aan het Bijkantoor Westzeedijk, Rotterdam (W.).

Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de Firma H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Tel. 69300, toestel 6).

BERICHT.

In verband met de aanstaande feestdagen zal het volgende nummer twee dagen eerder worden verzonden.

INHOUD:

	Blz.
Scheepvaart-luchtvaart door J. E. van Tijen	847
De agrarische prijspolitiek tijdens de bezetting door J. H. van Stuyvenberg	849
De wereldpositie van suiker door Th. C. Geudeker	852
De productie- en exportdrive van het Vereenigd Koninkrijk door G. Stuvet	855
A a n t e e k e n i n g :	
De ontwikkeling van het binnenlandsch luchtvaartverkeer in de Vereenigde Staten	858
Het Amerikaansche bankwezen na den oorlog	860
Geld- en kapitaalmarkt	861
S t a t i s t i e k e n :	
Bankstaten	861
Emissies in 1946	862

DEZER DAGEN

wondere zaken. De Groote Vier, eensgezind over de vredesverdragen met de vroegere satellietstaten van Duitschland, zijn, mirabile dictu, eensgezind gebleven,

ook in grooter verband. In de vergadering der Vereenigde Volken liet Byrnes, als een succesvol goochelaar, het publiek de ware troepensterkte der Vereenigde Staten zien — Bevin en Molotow deden, niet mee — en verklaarde, dat Uncle Sam, op zekere voorwaarden, bereid was de atoombom uit den hoed te doen komen. Wonderlijke analogie met het goochelspel: de atoombom werd in de vergadering de eerste vredesduif. Een resolutie ter beperking der bewapening werd als slot-effect met algemeene stemmen aangenomen. Wonderlijker nog: de nog schuchtere duif vond meteen een dak boven het hoofd. De Vereenigde Volken krijgen van Rockefeller een nieuw eigen huis in New York als geschenk. In zoo'n sfeer doet het vriendelijk gebaar van België, om aan Nederland zijn plaats in de economische en sociale commissie der U.N.O. af te staan, niet verwonderlijk aan. Wij leven in den tijd tusschen Sint-Nicolaas en Kerstmis.

Wat gaat in werkelijkheid om achter de schermen, waarvoor men deze feeërie heeft aanschouwd? „Wonder en is geen wonder”, zei Simon Stevin en „Time” van 9 December wil dit bevestigd zien door den toestand achter het ijzeren gordijn. Het wijst op de interne economische moeilijkheden van Rusland, het zwaarst door den oorlog getroffen land.

Sprookjes? Er zijn er meer. Azerbeidsjan heeft, sponstaan, toegegeven aan het Centrale Perzische gezag. Aan de Fransche partijpolitiek ontloek een Blum. Zal het zijn juist gevormde kabinet vergaan als de bloemen, die Kloos bewende: „vóór den ochtend van haar bloei vergaan”?

Illusies: de Nederlandsche consument is er weer een aantal armer geworden. Omlaag moeten de gas- en electriciteitsrantsoenen; de beloofde textielpunten gaan, volgens den handel, de mogelijkheden te boven. Doch, om den weg voor nieuwe teleurstelling open te houden, is een extra-vroege toezegging van verhoogde tabaksrantsoenen afgekomen. Minister Mansholt moest den boozen toovenaar spelen. De rantsoeneering zal moeten blijven om het consumptiepeil te drukken. Aardappelen en eieren zullen, al zou de productie daartoe voldoende zijn, niet geheel vrijkomen. Uitvoer ter verwerving van valuta gaat voor, zelfs met verlies. Haring, korten tijd welhaast even overvloedig op het land als in de Noordzee, is door deze politiek reeds een schaarsch goed geworden. Wij gooien een haring uit om goud te vangen. De groote visscherij was eertijds het begin van onzen opbloei, wie weet.

De goede toovenaar was, ditmaal, het Ministerie van Financiën. De fiscus stond het overgaan op een ruimer afschrijvingsstelsel toe. En zij, die, financieel, ter kleine visscherij willen gaan met de Willem Barendsz., mogen dit doen uit geblokkeerd tegoed. Mogen zij behouden te huis komen!

Naamlooze Vennootschap
**MEELFABRIEKEN DER
 NEDERLANDSCHE BAKKERIJ**
 gevestigd te Rotterdam

Uitgifte van
f 3.000.000,— 3 1/2 0/0 OBLIGATIËN
in stukken van f 1000,—
 tot den koers van 100 pCt.

De **INSCHRIJVING** op bovengenoemde uitgifte zal op

VRIJDAG 20 DECEMBER 1946

van 9 uur voormiddag tot 4 uur namiddag zijn opgesteld bij onze kantoren te Rotterdam, Amsterdam en 's-Gravenhage. Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn aldaar verkrijgbaar.

NEDERLANDSCHE ROTTERDAMSCH
HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V. BANKVEREENIGING N.V.

Verschenen in de serie:

CAPITA SELECTA DER ECONOMIE

Als deel III: Prof. Mr. P. Liefstinck,
INLEIDING TOT DE GELDTHEORIE
 (Gebonden f 14.-).

Zowel deel I in deze serie: (prof. dr. J. Tinbergen,
Beperkte Concurrentie (gebonden f 6.50)

als deel II: Dr. J. H. Spiegelenberg,
De invloed van belastingheffing op de consumptie
 (gebonden f 8.-)

zijn nog leverbaar.

DE WESTER BOEKHANDEL

Nieuwe Binnenweg 331 Rotterdam
 Gespecialiseerd op economisch gebied.

DE TWENTSCHE BANK N.V.

MAANDSTAAT OP 30 NOVEMBER 1946

Kas, Kassiers en Daggeldleeningen f 32.536.610,28	Kapitaal f 40.000.000,—
Ned.schatk.papier „ 594.945.024,99	Reserve „ 11.200.000,—
Ander Overheids-papier 761.376,01	Bouwreserve „ 2.000.000,—
Wissels 1.467.114,54	Deposito's op termijn 49.066.886,72
Bankiers in Binnen- en Buitenl. „ 20.695.758,06	Crediteuren 629.687.456,95
Eff. en Syndicat. „ 1.296.953,37	Geaccepteerd door Derden 114.317,70
Prol. en Voorsch. tegen Effecten „ 12.856.751,80	Overl. Saldi en and. rekeningen „ 19.135.835,30
Debiteuren 75.295.417,56	Res. v. verleende pensioenen 1.077.375,34
Declineringen (incl. Voorschotten) „ 7.849.490,06	
Gebouwen 3.500.000,—	
Bel. reserve voor verleende pens. „ 1.077.375,34	
f 752.281.872,01	f 752.281.872,01

Announces voor het volgende nummer, moeten in verband met de Kerstweek **uiterlijk Zaterdag 21 December a.s.** in het bezit zijn van de administratie, Lange Haven 141, Schiedam.

ROTTERDAMSCH
BANKVEREENIGING

210 VESTIGINGEN
 IN NEDERLAND

CHÈQUE-

EN

BANKGIRO-

VERKEER

Vermogensheffingen

Objectieve en deskundige voorlichting aan bedrijven en particulieren die een deel van hun vermogen moeten vrijmaken voor betaling der komende heffingen, verstrekt de

Naaml. Venn.

**Hollandsche
 Belegging- en
 Beheer-Mij.**

Anno 1930

Heerengracht 320 - Amsterdam C

Commissarissen:

Prof. Ir. I. P. de Vooy;

Drs. J. H. Gispén;

Mr. J. E. Scholtens.

Directie:

Geïlof Verwey;

Dr. F. Ph. Groeneveld;

A. C. Leeuwenburgh.

R. Mees & Zoonen

Anno 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

Rotterdam

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

**Koninklijke
 Nederlandsche
 Boekdrukkerij
 H. A. M. Roelants
 Schiedam**

gispen

meubelen en gisolampen

culemborg
 amsterdam
 rotterdam



Indien de
VERMOGENSAANWASBELASTING
 of de
VERMOGENSHEFFING

U voor de vraag stelt of en zoo ja welke effecten moeten worden gerealiseerd, laat U dan deskundig voorlichten door de

**NEDERLANDSCHE
 HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.**

Uw Raadsman en Bankier

SCHEEPVAART-LUCHTVAART.

CONTROVERSE OF GELUKKIGE SAMENLOOP VAN OMSTANDIGHEDEN?

Voor mijn tweede bezoek aan de Vereenigde Staten in dit jaar heb ik den zeeweg boven den luchtweg verkozen. De eerste maal bracht een „Skymaster” van de K.L.M. mij snel en met aanvaardbaar gerief naar mijn bestemming en terug. Het is slechts een kwestie van tijd — van hoogstens eenige jaren m.i. — en dan zal in wat thans nog aan het gerief in de lucht ontbreekt — mogelijkheid de beenen te strekken, behoorlijk uitzicht, gelegenheid, indien nog noodig (gezien den korten reisduur), tot liggend slapen — zijn voorzien. Hetzelfde geldt voor het thans nog bestaande risico. Misschien zal zelfs een in elk opzicht aanvaardbare mate van veiligheid nog sneller worden bereikt dan een volkomen comfort.

Mij heeft het reizen over zee steeds sterk bekoord; veel sterker dan dat door de lucht. De majestueuze pracht van de zee in haar eindeloze schakeeringen wordt — althans voor den passagier — in de luchtvaart niet benaderd. Ook het aantrekkelijke van de besloten gemeenschap op een goed schip vindt in het vliegtuig nog geen equivalent en zal dat m.i. ook nimmer vinden, omdat daarvoor de reisduur — zelfs op de langste trajecten — te kort is of zal worden.

Voor het eerst sedert de bevrijding ben ik weer aan boord van een goed schip, omgeven door alles, wat de reis — zooals vroeger — aantrekkelijk maakt: goede accomodatie, prettig gezelschap, voortreffelijk eten en uitstekende bediening. Toch is er iets veranderd sedert ik mijn laatste zeereis naar de Vereenigde Staten maakte. Toen was er geen alternatief en de reisduur van toen was onvermijdelijk. Nu bestaat de mogelijkheid per vliegtuig te reizen en komt de vraag op, of het — bij de enorme veelheid van problemen, die elk werkend mensch thans voor zich ziet — verantwoord is een niet onbelangrijk deel van zijn tijd zonder bepaalde noodzaak onproductief te laten door de keuze van een langzamer vervoermiddel.

Onlangs andere, op zichzelf niet onjuiste argumenten, zooals gelegenheid tot rustige overpeinzing van vraagstukken, waartoe een zeereis, ongestoord door dagelijksche routine, telefoon, vergaderingen, enz. gelegenheid biedt, luidt voor mij het antwoord op die vraag reeds thans ontkennend. Voor hem, die een taak als werker te vervullen heeft, is m.i. het niet meer onvermijdelijke tijdverlies, dat een zeereis vergt, nauwelijks langer verantwoord. Naarmate het vliegtuig meer en meer aan de thans nog niet geheel vervulde eischen van gerief en veiligheid voldoet, en dat is, naar ik verwacht, een kwestie van slechts luttele jaren, zal deze mening dunkt mij ook postvatten bij hen, die thans nog, meer dan ik, voor bovengenoemde argumenten ten gunste van zeevervoer gevoelen.

Is mijn redeneering juist, dan is het passagierschip, behoudens voor hen, die ontspanning zoeken of die in het arbeidsproces niet zijn ingeschakeld, gedoemd als personenvervoermiddel te verdwijnen. Ik kan geen essentieel verschil zien tusschen de positie van het passagierschip nu en die van de diligence tusschen Amsterdam en Haarlem, toen de treinverbinding tusschen die steden tot stand kwam.

De pogingen, die de reeders (niet alleen in ons land) doen om zich op het luchtverkeer te gaan toeleggen — om niet te zeggen daarop over te schakelen —, bewijzen, dat zelfs in de kringen, waar men de mogelijkheden van het personenvervoer over zee het allerbest kan beoordeelen, niet anders wordt gedacht, al houdt men daar, meen ik, nog rekening met een gedeeltelijk voortbestaan van passagiervervoer. Of die verwachting — ook op langeren termijn — juist is, valt, dunkt

mij, momenteel moeilijk uit te maken, al lijkt het denkbaar, dat te zijner tijd het vliegtuig ook van het personenvervoer, dat thans het zeeschip nog trouw blijft, een zoo groot deel zal aantrekken, dat handhaving van die vervoersmogelijkheden op eenigszins belangrijke schaal zinloos zou kunnen worden.

Aanvaardt men deze conclusies, dan ligt daarin besloten, dat de scheepvaart onder Nederlandsche vlag — al zal een belangrijk vrachtvervoer blijven bestaan — aan beteekenis ernstig zal inboeten, een consequentie, die voor de welvaart van ons volk en het aanzien van ons land in de wereld van groote beteekenis is. Nauw verbonden toch met onze scheepvaart zijn onze werven, machinefabrieken, havens en alles wat er verder mee samenhangt; ieder voor zich factoren in onze volkswelvaart, die zich — door de ontwikkeling van het luchtverkeer — een vermoedelijk geleidelijk toenemend deel van hun mogelijkheden zullen zien ontglippen¹⁾. Een belangrijke valutabron dreigt op te drogen. Het is duidelijk, dat, wil hier geen blijvend verlies ontstaan, snel en doeltreffend moet worden gehandeld, en even duidelijk, dat dit helaas onvermijdbare verlies in de eerste plaats door uitbreiding van onze verkeersluchtvaart dient te worden gecompenseerd. Daarvoor biedt de K.L.M. met haar onvergelykelijk kundige en energieke leiding een uitmuntend uitgangspunt. Velen in Nederland zijn van meening, dat men rustig de verdere ontwikkeling van de K.L.M. kan afwachten. Zij, die zoo denken, verliezen m.i. den omvang der problemen, waarvoor die maatschappij en ons land in dit opzicht zijn gesteld, uit het oog.

De hoofdmoeilijkheden, waarvoor de K.L.M. en de Regeering, die op haar beleid zooveel invloed kan uitoefenen, staan, zijn — kort gezegd — bedrijfskapitaal en leidende figuren. Beide punten zijn denkbaar van gelijk belang. Het aanwenden en beheeren van de zeer groote kapitalen, die zullen worden vereischt, de bedrijfsleiding en het voeren van gewichtige en moeilijke onderhandelingen in vele deelen van de wereld, zullen weldra een inspanning eischen, die boven de capaciteit van de leiding der K.L.M. in haar tegenwoordigen omvang zal uitgaan, en het is niet denkbeeldig, dat de zeer snelle groei, die de K.L.M. blijkens haar publicaties voor oogen staat, niet alleen door gemis aan kapitaal en leidende figuren ernstig zou kunnen worden belemmerd, maar zelfs, dat de omvang, die in het belang van Nederland zal dienen te worden bereikt, door gemis aan tijdige beschikking over die factoren onbereikbaar zal blijken.

Een oplossing hiervoor is bijzonder moeilijk. In ons verarmde land is geen overschot aan kapitaal aanwezig en ieder, die met het bedrijfsleven vertrouwd is, weet, dat figuren, geschikt voor het geven van leiding, uiterst schaarsch zijn en meestal slechts kunnen worden gevonden door ze aan een andere belangrijke taak in de samenleving te onttrekken. Wie deze feiten negeert, toont te weinig realiteitsbesef, of wel hij ziet de mogelijkheden te klein, die voor ons luchtverkeer kunnen zijn weggelegd, mits doeltreffend worde gehandeld en dan nog — om met Churchill te spreken — „while time remains”.

Het ligt wel zeer voor de hand, hier te wijzen op de bijzonder gunstige omstandigheid, dat een groep van het Nederlandsche verkeerswezen — de scheepvaart — zijn arbeidsveld ziet inkrimpen, juist op het oogenblik, dat voor de Nederlandsche luchtvaart groote mogelijkheden bestaan om tot uitbreiding van haar arbeidsveld over te gaan. Aanzienlijke kapitalen der scheep-

¹⁾ Vgl. „De beteekenis van de zeescheepvaart voor het nationaal inkomen van Nederland” door Dr. J. B. D. Derksen in „E.-S.B.” van 4 November 1942.

vaart dreigen geen herbelegging te vinden en bekwame en ervaren figuren uit dezen vorm van verkeer zien de mogelijkheden hun organisatorische en andere talenten te ontplooiën met het voortschrijden van den tijd verminderen. De veel verbreide gedachte, dat de leiders der scheepvaart door onervarenheid op luchtvaartgebied daarin minder op hun plaats zouden zijn, kan ik niet deelen. De scheepvaartmaatschappijen genieten terecht den roep van voortreffelijk en zuinig te worden geleid en — mits voor speciale luchtvaartproblemen kundige adviseurs beschikbaar zijn — valt niet in te zien, waarom de in vele opzichten analoge verkeersproblemen niet zeer goed zouden worden behandeld door hen, die op ander verkeersgebied sedert jaren en jaren hebben bewezen voor hun taak te zijn berekend. „Interchangeability of management” is iets, waarvoor men in Engeland bijv. meer oog heeft dan bij ons. Wellicht kan ook ons land in dit opzicht aan Engeland een voorbeeld nemen.

Een combinatie luchtvaart/scheepvaart lijkt dan ook wel zeer geboden. Daarbij komt, dat reeds thans zeer groote overheidskapitalen in de luchtvaart zijn belegd en versterking van de tot nu toe wel wat eenzijdige leiding van de K.L.M. is ook in dit opzicht — mede gezien het feit, dat ieder sterfelijk is — een zaak, die de Regeering bij haar verantwoordelijkheid voor bedoelde gelden niet onverschillig kan zijn. Temeer, waar het ook voor haar van het allergrootste belang is alle krachten te bundelen om de valutabron, die ons luchtverkeer kan opleveren, zoo rijkelijk mogelijk te doen vloeien. De positieve kracht, die in de scheepvaart latent is of wordt, late men daarom niet onbenut.

Indien de scheepvaart ten aanzien van het luchtverkeer afzijdig stond, zou het dan ook m.i. de taak der Regeering (zoo niet van het bestuur der K.L.M.) zijn, te trachten tegen zoo'n afzijdigheid stelling te nemen, door de scheepvaart te overtuigen, dat voor haar talenten, haar denken en doen, in de luchtvaart een dankbaar arbeidsveld kan liggen. Dat is evenwel overbodig. De scheepvaart wenscht niet anders, en het is zeker voor ieder, die ruim kan denken, een teleurstelling, dat tot nu toe geen basis is gevonden, waarop beide partijen bereid zijn samen te werken. Zooals bekend, hebben de in 1945/46 gevoerde besprekingen hierover niet tot een resultaat geleid. Wie het oor te luisteren legt weet, dat de partijen elkander verwijten de oorzaak van de mislukking dier onderhandelingen te zijn. Toch is het in het landsbelang, dat dit samengaan tot stand komt.

De scheepvaart stelt zich momenteel op het standpunt, dat zij zelf wil vliegen, in één of meer afzonderlijke maatschappijen dus; naast en zelfs in concurrentie met de K.L.M. Die mogelijkheid van concurrentie aan de K.L.M. onder andere heeft, tengevolge van de groote populariteit dier maatschappij, in betrekkelijk breede lagen onzer bevolking, zoowel bij hen die op de te nemen beslissingen invloed kunnen uitoefenen, als bij volkomen „outsiders”, een verzet tegen het standpunt van de scheepvaart gewekt. Vooral in overheidskringen overheerscht de door de K.L.M. verkondigde stelling, dat alle beschikbare krachten in één groote luchtvaartmaatschappij dienen te blijven geconcentreerd. Indien de techniek veroorloofde zóó snelle schepen te bouwen, dat daarmee de concurrentie met het vliegtuig met succes kon worden aangebonden, kon niemand de scheepvaart van die concurrentie met ons luchtverkeer terughouden. Maar de techniek eischt, dat de scheepvaart voor dat doel haar element: het water, verlaat en het ligt in de macht van den Staat de scheepvaart het „betreden” van een ander element: de lucht, te verbieden. Formeel is dat wellicht nog niet geschied, maar de onlangs

door de scheepvaart voor de uitoefening van een zelfstandig luchtverkeer aangevraagde concessie is evenmin verleend. De Regeering heeft op hernieuwd overleg met de K.L.M. aangedrongen en gezien het mislukken der vroegere besprekingen is te vreezen, dat zulks door de scheepvaart als weigering der concessieaanvraag zal worden gezien. Is dat het geval, dan dreigt verder te worden verscherpt, wat helaas reeds eerder als een „controversie” werd gezien, en dreigt een groot Nederlandsch belang te worden verlaagd tot een strijdpunt, waarbij het eigenlijke doel, een zoo krachtig mogelijke Nederlandsche luchtvaart, uit het oog zou kunnen worden verloren. Beter ware, indien allereerst in kalmte (doch voldoende snel!) kon worden uitgemaakt, of één groote luchtverkeersmaatschappij inderdaad de beste oplossing is te achten en of het denkbeeld van één of meer andere maatschappijen — waarbij natuurlijk een zinlooze concurrentie bij voorbaat moet zijn uitgesloten — inderdaad zoo bij voorbaat te verwerpen is. Zeker is, dat van één groote maatschappij onder kundige en dynamische leiding een enorme kracht kan uitgaan. De vraag is m. i. slechts, hoe groot die maatschappij dient te worden en of boven een zekere grootte, door splitsing in twee of meer nauw samenwerkende ondernemingen, niet een soepeler en overzichtelijker geheel zal ontstaan. Zoo'n arbeidsverdeling zou bovendien aan meer personen gelegenheid geven hun kundigheden in zelfstandige functies te ontplooiën dan in een reuzenlichaam ooit mogelijk zal zijn. Eventuele misgrepen van een directie zullen in dat geval een beperkter nadeel opleveren. Het zeker op zichzelf niet onjuiste argument, dat de mogelijkheid van afwisselend inzetten van vliegtuigen op verschillende routes, wanneer de omstandigheden dat eischen, bij één lichaam gemakkelijker is dan bij splitsing in meer maatschappijen, lijkt door doelmatige afspraken van samenwerking voor weerlegging vatbaar. Tegenover alle argumenten vóór één maatschappij kunnen de algemeen bekende bezwaren van te groote concentratie worden gesteld en slechts wie de luchtvaart naar mijn meening te klein ziet, zal voor die bezwaren de oogen kunnen sluiten. Denkbeelden alle reederijen, machinefabrieken, werven, banken enz. in voor elke groep één lichaam te concentreren, zouden terecht veel tegenstand ontmoeten, behalve in gevallen, waar het arbeidsveld te klein is om verschillende lichamen een bestaan te verzekeren. Bij het enorme aanbod van passagiers en denkkelijk later ook van vracht, is het veld van onze Nederlandsche luchtvaart voldoende te achten. De Regeering staat hier voor een zeker moeilijke keuze, temeer, omdat het niet uitgesloten lijkt, dat bij handhaving van haar beslissing de scheepvaart zich gedwongen zal achten eerst haar organisatorische talenten en — als nog eens normaler toestanden mochten terugkeeren — later wellicht ook haar kapitalen ter beschikking te stellen van buitenlandsche luchtreders, ten aanzien van wier bedrijven onze Regeering niet over dwangmiddelen beschikt. Kapitaalvlucht kan doeltreffend worden bestreden; tegen vlucht van Nederlandsche persoonlijke kundigheden — kapitaalvlucht in een anderen vorm en een groot en niet denkbeeldig gevaar — valt minder gemakkelijk op te treden.

Hoe het zij, voorloopig ziet het er naar uit, dat de Regeering het monopolie van de K.L.M. wenscht te handhaven, al heeft zij aan haar desbetreffende mededeeling den wensch gekoppeld, dat de luchtvaart-scheepvaartbesprekingen zullen worden hervat.

Wat is van het hervatten dier besprekingen te wachten? Natuurlijk niets, indien geen der partijen haar standpunt wijzigt. Het is voor ieder begrijpelijk, dat de K.L.M. haar rechten op het luchtverkeer hard-

nekkig verdedigt. De ontwikkeling van de K.L.M. is opzienbarend geweest en de romantiek van het luchtverkeer heeft ons volk sterk gepakt, terwijl een overeenkomstige bekoring, die vroeger voor zeer velen van onze zeevaart uitging, denkelijk is afgenomen. Daardoor vinden de rechten van de K.L.M. in wijden kring erkenning en vraagt men zich nauwelijks af, of zulke rechten een blijvend monopolie mogen worden. Of de scheepvaart, die ten aanzien van het passagiervervoer zeker over nog ouder historische rechten beschikt, zijn standpunt gemakkelijk zal (kunnen) wijzigen, is m.i. de vraag, al worden buiten de scheepvaartkringen die rechten niet zoozeer erkend. Het feit, dat de scheepvaart voor eigen risico voer in tegenstelling tot het luchtverkeer, dat in belangrijke mate met gemeenschapsgelden werd opgebouwd, wordt buiten scheepvaartkringen nauwelijks geteld. Bij overweging van dit alles rijst de vraag, of men geen onrecht aan de capaciteiten der leidende scheepvaartfiguren, doet, door bij voorbaat aan te nemen, dat hun standpunt onredelijk zou zijn.

Wellicht ligt de moeilijkheid ook nog op ander terrein. Door de Overheid en door semi-overheidsbedrijven wordt wel eens voorbij gezien, dat de verantwoordelijkheid van leiders van particuliere ondernemingen een geheel andere is, dan die waartegenover de Overheid en de directies van overheids- en semi-overheidsinstellingen zich zien geplaatst. „Insiders” vernemen nogal eens, dat de scheepvaart ten aanzien van de luchtvaart „de bus heeft gemist”, d. w. z. dat zij zich eerder in de luchtvaart had dienen te begeven. Hier wordt mijns inziens een denkfout gemaakt, die nog ernstiger wordt, indien de wederpartij deze opvatting als uiting van een zekere „Schadenfreude” zou gaan zien, hetgeen de sfeer der onderhandelingen niet zou bevorderen. Deze dienen als groot Nederlandsch belang op een zeer hoog niveau te blijven. Zoolang de luchtvaart geen rendabel bedrijf kon zijn, en dat was tot 1940 het geval, was deelneming daaraan voor elken particulieren ondernemer tegenover zijn aandeelhouders moeilijk te verantwoorden, afgezien nog van de vraag, of de Overheid in vroegere perioden directe deelneming van de scheepvaart in de luchtvaart zou hebben getolereerd. Op grond van pogingen, die ik persoonlijk kon gadeslaan, meen ik die vraag ontkenkend te kunnen beantwoorden. Hetgeen de scheepvaart op eigen initiatief op luchtvaartgebied ondernam: de postjagervlucht en de studie van het Zeppelinluchtschip, wordt in luchtvaartkringen veelal smalend besproken. Toch waren deze zeer serieuze pogingen een direct uitvloeisel van den gebiedenden eisch voor elken particulieren ondernemer om te zoeken naar mogelijkheden, die een rendabele exploitatie in het vooruitzicht stellen. Als zoodanig verdienen zij aller waardeering, ook al leidde geen dezer pogingen tot het gewenschte resultaat. De postjagervlucht mislukte hoofdzakelijk door technische tegenslagen; de luchtschiplannen werden achterhaald door een ontwikkeling van de vliegtuigbrandstof, die op dat oogenblik door niemand kon worden en is voorzien.

Indien het de Overheid destijds mogelijk ware geweest de ontwikkeling van het luchtverkeer in de juiste proporties van het luchtverkeer in de hand te hebben gelegd daarbij de scheepvaartkapitalen en haar talenten te betrekken onder het verlenen van een rentabiliteitsgarantie voor de aan de zorgen der scheepvaart toevertrouwde gelden. Iets dergelijks geschiedde door Z.M. Koning Willem I ten aanzien van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en in een later stadium door de Overheid tegenover aandeelhouders der Nederlandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Misschien had het op den weg der scheepvaartmaatschappijen

gelegen in die richting een oplossing te verzoeken in de moeilijkheden, die voor hen toen bestonden om aan de toenmalige luchtvaart daadwerkelijk deel te nemen. Ruim bezien, zou men met evenveel recht kunnen vragen, of de Overheid en de K.L.M. niet toen (en bij de mislukte pogingen in 1945/46 om met de scheepvaart tot overeenstemming te komen) „de bus hebben gemist”, maar het heeft geen enkelen zin hierover na te kaarten. Een rentabiliteitsgarantie (die ook in den vorm van een contract voor postvervoer kan zijn gelegen) is bij den huidige stand der luchtvaarteconomie waarschijnlijk niet meer vereischt, hetgeen de besprekingen slechts kan vereenvoudigen. Uit een onlangs voor het Koninklijk Instituut van Ingenieurs door den heer A. F. Bronsing gehouden voordracht is gebleken, hoe de gedwongen ledigheid der bezettingsjaren door de scheepvaart o. a. is benut voor het maken van een zeer wetenschappelijke studie omtrent de economie van het luchtverkeer. De aldus verkregen wetenschappelijke kennis zal het de scheepvaart vergemakkelijken zich in de luchtvaart te begeven en ook in dit opzicht treedt — gezien het feit, dat deze studie door luchtvaartdeskundigen gunstig wordt beoordeeld —, als overeenstemming kan worden bereikt, de scheepvaart niet met lege handen de Nederlandsche luchtvaartwereld binnen.

Laten ook daarom zij, die bij de onderhandelingen van Regeeringszijde en namens de K.L.M. zijn betrokken, de scheepvaartmaatschappijen tegemoet treden als gaarne geziene helpers in dat deel van de Nederlandsche welvaartspolitiek, dat in de lucht moet worden gezocht, helpers wier mededenken en handelen voor onze luchtvaart een ondubbelzinnig voordeel zal zijn en laten zij hen niet zien als een soort tegenstanders, die, omdat de techniek zich tegen hen bedrijven heeft gekeerd, genoeg zouden moeten nemen met een, op welke wijze dan ook, relatief ondergeschikte rol.

J. E. VAN TIJEN

DE AGRARISCHE PRIJSPOLITIEK TIJDENS DE BEZETTING.

Getracht zal worden, in dit artikel een verklaring te geven van de prijspolitiek, die tijdens de bezetting op agrarisch gebied — met uitzondering van den veeteeltsector — is gevoerd. In de eerste plaats zal daarom worden vastgesteld, wat de doelstelling van de gevolgde prijspolitiek was, daarna zal worden onderzocht, langs welken weg is getracht dit doel te bereiken, zoowel voor de akkerbouw- als voor de tuinbouwproducten.

Slechts terloops, voorzoover dit voor een goed begrip van de gevolgde prijspolitiek noodzakelijk is, zullen enkele opmerkingen worden gemaakt over de juridische structuur en de bevoegdheden van de overheidsorganen, die met de prijsvorming op agrarisch gebied waren belast. Dit geldt voornamelijk voor de distributieregelingen, die een noodzakelijk complement vormden van de prijsregelingen, een complement, dat belangrijker werd, naarmate de schaarschte toenam. Op details — hoewel van de betrokkenen worden ingegaan — groot belang — zal eveneens niet worden ingegaan. Het onderstaande overzicht heeft dus een globaal, samenvattend karakter.

De doelstelling van de agrarische prijspolitiek.

Vóór 1940, in den tijd van de „overvloedseconomie”, streefde de Overheid door middel van haar agrarische prijspolitiek naar handhaving of herstel van het inkomenspeil der agrarische bedrijven. Het accent lag

daarbij op de noodzaak tot instandhouding van den bedrijfstak.

Na 1940, toen inflationistische tendenties hun invloed op de prijs- en kostenstructuur deden gevoelen, kwam het accent van de prijspolitiek te liggen op de bescherming van den verbruiker.

Voor zijn voedselvoorziening was ons land bijna uitsluitend op de productie van eigen bodem aangewezen. Daarom was er een groot belang aan verbonden, zich de medewerking van de agrarische producenten te verzekeren bij de pogingen, tot opvoering van de totale productie te geraken. Dit beteekende, dat ook hun belangen niet in het gedrang mochten komen, waaruit voortvloeide, dat de prijzen in principe zoodanig moesten worden vastgesteld, dat zij de productiekosten (inclusief een redelijke ondernemersbeloening) en de reële stijgingen, die zich daarin manifesteerden, dekten.

Niet alleen opvoering van de totale productie was in deze periode van „schaarschte-economie” geboden, bovendien bestond de noodzaak, de teelt van bepaalde gewassen, zoals suikerbieten en koolzaad, te stimuleren. Ook ter bereiking van dit doel is het prijspolitieke instrument gehanteerd.

De kostprijzen.

Deze politiek heeft dus tot voorwaarde, kennis van de productiekosten der verschillende gewassen. In hoeverre was aan deze voorwaarde voldaan?

Voor al den akkerbouw beschikte de Overheid over kostprijsberekeningen, samengesteld door het Landbouw Economisch Instituut, welke een redelijke mate van betrouwbaarheid hadden. In de overige sectoren, met name bij den tuinbouw, was dat niet in die mate het geval. „Voor den tuinbouw... leverde het ontbreken van iederen leidraad groote moeilijkheden op”, wordt in het jaarverslag van den Dienst van den Gemachtigde voor de Prijzen over 1941 opgemerkt. Hier is dus naar andere middelen omgezien, teneinde de juistheid van de prijsvaststellingen te controleren.

Rentabiliteitsonderzoekingen boden hier in de eerste jaren van de bezetting uitkomst. Na 1942 nam de zwarte handel echter dusdanig toe, zoowel wat den inkoop van bedrijfsbenodigdheden als den verkoop van eindproducten betrof, dat de waarde van rentabiliteitsonderzoekingen zeer dubieus werd. In enkele sectoren waren dergelijke onderzoekingen overigens niet mogelijk, omdat de teelten steeds gecombineerd met die van andere agrarische producten plaatsvinden, meermalen op kleine bedrijven, wier boekhoudingen, als zij aanwezig waren, een splitsing van de algemeene kosten over de verschillende producten niet toelieten.

De vaststelling van de kostprijzen voor de akkerbouw- en veeteeltproducten is steeds geschied aan de hand van de normale bedrijfseconomische normen. Uitgegaan werd van de normale oogstopbrengsten. Met oogstschommelingen, veroorzaakt door weersinvloeden, is geen rekening gehouden. Het risico, gunstig of ongunstig, dat daaruit voortvloeide, kwam ten bate of ten laste van den boer. Theoretisch zou prijsvaststelling op basis van de werkelijke oogstopbrengsten mogelijk zijn geweest. De prijzen der akkerbouwproducten moesten echter al vastgesteld zijn op een tijdstip, waarop de grootte van den oogst nog niet bekend was. Ook bij de prijsvorming voor groenten is aan het principe van den normalen oogst zooveel mogelijk vastgehouden.

Op de normale opbrengsten werd een correctie toegepast voor de oogstdegressie, die tengevolge van het gebrek aan kunstmest optrad. De kosten, voortvloeiend uit deze „onderbezetting”, zijn bij de agra-

rische producten in aanmerking genomen, zulks in tegenstelling tot de industrie, waar dit volgens de „Richtlijnen voor de Prijsvaststelling No. 1”, verboden was. Nog in een tweede opzicht is er verschil te constateeren tusschen de agrarische en de industriële kostprijscalculaties, die aan de prijsvaststelling ten grondslag lagen: op agrarisch gebied is steeds de vervangingswaarde voor de duurzame productiemiddelen ingecalculeerd — of de laatstbekende waarde, wanneer zij niet meer verkrijgbaar waren —, terwijl bij de industrie, volgens de „Richtlijnen”, van de historische kostprijzen moest worden uitgegaan.

Wat was de reden van dit verschil in behandeling? Op zichzelf is het verbod, om de onderbezetting in te calculeeren, verdedigbaar. De argumenten, die zijn aangevoerd, om den druk van dit oorlogsrisico niet via een prijsverhoging op de consumenten af te wettelen, gelden echter ook voor den agrarischen sector. Een officiële motiveering van het afwijkende standpunt, dat in dit opzicht ten aanzien van de agrarische productie werd ingenomen, is, voorzoover mij bekend, nooit gegeven. Er zijn echter wel een aantal factoren te noemen, die een aanwijzing geven ter verklaring van het verschil in de gevolgde politiek.

Daarbij moet worden gedacht aan de mogelijkheid, dat de Dienst van den Gemachtigde voor de Prijzen, waarvan de „Richtlijnen” afkomstig waren, op de agrarische prijsvorming in feite nooit zoo'n sterken invloed heeft uitgeoefend als op de industriële prijsvorming. Dit moet waarschijnlijk mede worden toegeschreven aan de omstandigheid, dat reeds vóór 1940 een overheidsapparaat bestond, dat in sterke mate direct regelend optrad ten aanzien van de prijzen der agrarische producten, terwijl het prijsvormingsapparaat voor de industriële producten eerst na 1940 grootendeels werd gecreëerd. Verder kan worden gewezen op het groote belang, dat aan een zoo ruim mogelijke voedselvoorziening moest worden toegekend, waardoor de agrarische producenten soepeler werden behandeld. Vervolgens moet nog worden gewezen op de omstandigheid, dat de onderbezettingskosten bij de agrarische producten — met uitzondering van bijv. de kippenhouderij en de zuivelproductie, waar o.a. het gebrek aan krachtvoer een vrij grooten invloed deed gelden — op den kostprijs lang niet zooveel invloed hadden als die bij belangrijke sectoren van de industrie (textiel, tabaksartikelen, lederwaren).

Het komt mij overigens voor, dat aan de incalculering van de onderbezettingskosten en de vervangingswaarde bij de agrarische producten niet te veel practische betekenis moet worden gehecht. De op deze wijze berekende kosten vormden een uitgangspunt voor de prijsvaststelling. Onder invloed van prijspolitieke overwegingen is er in belangrijke mate van afgeweken, zoowel naar boven als naar beneden. Ook al zouden de kostprijzen zijn gecalculeerd op basis van de normen, die voor de industrie waren voorgeschreven, dan is het nog een open vraag, of de in werkelijkheid vastgestelde agrarische prijzen zich wel op een belangrijk lager niveau zouden hebben bevonden. Bij de reële agrarische prijspolitiek was „feeling” voor de prijsverhoudingen een onmisbaar element. Deze prijzen konden niet, zoals in de industrie, volgens een bijna mathematische methode worden bepaald.

Geografische nivelleering der prijzen.

Dit blijkt al uit het eerste probleem, dat zich na de calculatie der kostprijzen aandiende. De kostprijzen voor dezelfde agrarische producten zijn in de verschillende landbouwstreken niet gelijk. Zoo wordt de veenkoloniale rogge goedkoper geproduceerd dan de rogge op de zandgronden. Uitgaande van de grond-

gedachte, dat de prijzen de productiekosten moesten dekken, deed de vraag zich voor, of tot geografische differentiatie dan wel tot nivellering van de prijzen moest worden overgegaan. Aan de tweede mogelijkheid is de voorkeur gegeven. Bij geografische differentiatie werd, in de eerste plaats, als een bezwaar gevoeld, dat de grenzen tusschen de rayons min of meer willekeurig zouden moeten worden vastgesteld. Bovendien zou smokkelhandel van de gebieden met lage naar die met hoge prijzen niet ondenkbaar zijn geweest, hetgeen tot uitgebreide controlemaatregelen zou hebben geroepen. Verder moet niet uit het oog worden verloren, dat onder het regime van vrije prijsvorming ook geen differentiatie plaatsvond. Ook onder dit prijsvormingssysteem genoten de producenten in de gebieden met lage kostprijzen de voordeelen van de gunstiger natuurlijke omstandigheden, waaronder zij hun teelt uitoefenden, of van de meer rationeel bedrijfsinrichting en bedrijfsvoering.

Uniformering van de producentenprijzen in geografisch opzicht behoeft echter nog niet met noodzaak te leiden tot geografisch genivelleerde consumentenprijzen. De vrachtkosten van de productie naar de consumptiecentra, variërend met den afstand tusschen deze gebieden, gaf in principe aanleiding tot geografische differentiatie van de consumentenprijzen. Dit was vooral van belang bij de groenten, het fruit en de aardappelen, producten, die door den consument worden gekocht, zonder een bewerking te hebben ondergaan. Vooral bij de groenten heeft het vraagstuk, van de doelmatige geografische verspreiding van het product, dat direct samenhangt met de wijze, waarop de vrachtkosten voor den handel in de marges werden gecalculëerd, veel hoofdbrekens gegeven. Daarom is bij de groenten en het fruit, na een periode van experiment — in den aanvang van de bezetting, toen een redelijke groentenvoorziening nog mogelijk was, stütte de verspreiding dezer producten niet direct op onontkoombare moeilijkheden — overgegaan tot een systeem van vrachtenclearing. Bij de aardappelen werd de V.B.N.A., reeds kort na de bezetting, daarmee belast. Bij dit systeem werd den handel de verplichting opgelegd, een vast bedrag per gewichtshoeveelheid vervoerd product, in een fonds te storten, waaraan de werkelijk gemaakte vrachtkosten konden worden gedeclareerd. Daarmede werd een geografische uniformering van de consumentenprijzen dezer producten bereikt, hetgeen de distributie ten zeerste bevorderde: het was den handel onverschillig, waarheen de producten moesten worden vervoerd. De controle op de prijzen werd er bovendien door vergemakkelijkt.

De vraag dient nu nog te worden beantwoord, welke kostprijzen aan de genivelleerde prijsvaststelling ten grondslag lagen, die van de gebieden met hoge, dan wel met lage kostprijzen. Hier stond men, in agrarisch-politiek opzicht, weer voor een keus, waarvoor geen scherpomlijnde aanwijzingen te geven waren.

In het algemeen zijn bij de akkerbouwproducten de prijzen vastgesteld met het oog gericht op de kostprijzen der relatief goedkoop produceerende gebieden, waar bedrijven voorkwamen, vergelijkbaar met het „gemiddeld goedegeleide” bedrijf uit de industriele prijscalculaties. Hiermede was het consumentenbelang gediend.

De prijspolitiek per product.

Tot een goed begrip van de wijze, waarop de prijspolitiek door de Overheid is gehanteerd ter stimulering van den verbouw van bepaalde gewassen, moet op een belangrijk verschil tusschen de industriele en de agrarische productie worden gewezen. Beïnvloeding van de structuur der agrarische productie is slechts mogelijk door middel van de prijspolitiek. Het boeren-

bedrijf is een organisme. Bij de vaststelling van zijn teeltplan is de boer gebonden aan de grondsoort, waarop hij zijn bedrijf uitoefent, aan den vochtigheidsgraad van den grond, aan het klimaat, aan de noodzaak van vruchtwisseling en aan de hoeveelheid beschikbare arbeidskracht en meststoffen. Al deze, niet of slechts ten deele door den mensch beïnvloedbare factoren, die variëren van bedrijf tot bedrijf en van streek tot streek, bepalen de keuze van de door hem te telen producten. In deze omstandigheden is het verplicht voorschrijven van de teelt van bepaalde producten niet mogelijk. Slechts aarzelend is de Overheid daarom, kort na de bezetting, onder toekenning van een niet onbelangrijke premie, tot het verplichte scheuren van grasland overgegaan, later gevolgd door de verplichte teelt van koolzaad. In het algemeen is stimulering van den verbouw van bepaalde producten echter slechts mogelijk, door er relatief aantrekkelijke prijzen voor vast te stellen.

Bij de industrie is de prijspolitiek, voorzover mij bekend, nooit als middel ter stimulering van de productie van bepaalde artikelen gebruikt.

Dat was hier ook overbodig. De industrie kan worden vergeleken met een mechanisme; door toewijzing van grondstoffen van een bepaalde kwaliteit en het uitvaardigen van productievoorschriften, kan de aard der voortbrenging daar rechtstreeks, zonder prijspolitieke middelen, in een gewenschte richting worden gedirigeerd. Men kan een „utility-system” wel invoeren voor aardewerk, meubelen en textiel, doch niet voor tulpen, appelen en karwijzaad.

Wat den akkerbouw betreft, is vooral met prijspolitieke middelen getracht, om de suikerbieten- en koolzaadteelt te stimuleren. Daarbij deed zich de vraag voor, hoe hoog de prijzen boven het kosteniveau moesten worden vastgesteld, om een bevredigende uitbreiding van het areaal dezer gewassen te verkrijgen. Hier kwam dus het probleem naar voren van de mate, waarin de met deze producten betaalde oppervlakte reageert op een relatieve prijsverhoging dezer producten (eventueel rekening houdend met het prijsverloop van de producten van vervangende teelten). Voorzover mij bekend, zijn hieromtrent in ons land nooit econometrische onderzoeken gepubliceerd. Wanneer dat wel zou zijn geschied, zou het echter nog de vraag geweest zijn, of het resultaat ervan tijdens de bezetting bruikbaar was tot het geven van een aanwijzing omtrent de hoogte der vast te stellen prijzen, ter bereiking van het gewenschte areaal. Enkele normale omstandigheden waren ingrijpend gewijzigd, vooral deed zich een sterk arbeiders- en kunstmesttekort gevoelen. Deze omstandigheden verkleinden de bovenbedoelde reactie-relatie tusschen areaal en prijs, omdat de suikerbietenteelt veel mest vraagt en zeer arbeidsintensief is. Dit geldt eveneens voor de koolzaadteelt, die bovendien nog zeer riskant is en in ons land practisch opnieuw moest worden ingevoerd.

Het zijn vooral deze overwegingen geweest, die ertoe hebben geleid, dat voor deze producten relatief hoge stimuleringsprijzen zijn vastgesteld op een niveau, dat op grond van aan de practijk ontleend inzicht voldoende werd geacht om het gestelde doel te verwezenlijken.

De prijsontwikkeling voor akkerbouwproducten.

Het onderstaande overzicht geeft een inzicht in de prijsstijging van eenige akkerbouwproducten tijdens de bezetting. Als basis = 100 voor de constructie der indexcijfers, is 1940 genomen, omdat de prijzen voor sommige producten (aardappelen) in 1939 niet bekend zijn. Als laatste bezettingsjaar is 1944 genomen; met wijzigingen in de prijzen van dat jaar, die na de bevrijding van het Noorden des lands achteraf plaats-

vonden, is geen rekening gehouden. Het overzicht geeft dus een beeld van het resultaat der tijdens de bezetting gevoerde prijspolitiek. De prijzen betreffen de gemiddelde kwaliteit van het product en zijn inclusief geldelijke inleveringspremies.

TABEL I.

De prijsstijging van enkele representatieve akkerbouwproducten.

Product	Prijs 1940 per 100 kg (in gld.)	Prijs 1944 per 100 kg (in gld.)	Index 1944
Granen.			
Tarwe.....	11,50	13,25	115
Rogge.....	10,50	12,75	121
Haver.....	8,50	10,50	125
Peulvruchten.			
Groene erwten.....	12,50	17,50	140
Capucijners (blauwpeulen).....	15,—	17,—	113
Bruine boonen (Noord-Holl.).....	26,—	27,—	104
Witte boonen (Noord-Holl.).....	27,—	28,—	104
Handelsgewassen.			
Koolzaad.....	16,50	35,—	212
Gerep. stroovlas.....	12,—	13,50	113
Lijnzaad.....	14,—	25,—	208
Knot- en wortelgewassen.			
Consumptie-aardappelen			
Klei (groep I).....	4,—	4,75	119
(groep II).....	3,50	4,50	129
Zand (groep I).....	2,75	4,25	154
(groep II).....	2,75	4,—	145
Fabriksaardappelen.....	2,75	3,—	127
Suikerbieten (ton).....	14,—	26,—	186
Cichoreiwortelen (ton).....	12,50	26,—	208

Deze tabel geeft een adstructie van het betoogde. De granen en edel-peulvruchten blijken het minst in prijs te zijn verhoogd. De granen was dat ook niet direct noodzakelijk. Voor de granen is vrij arbeids-extensief, bij het heerschende gebrek aan arbeid bleef zij daarom voor de boeren attractief. Ook uit een oogpunt van vruchtwisseling kon de graanteelt niet worden gemist.

De graanprijzen bereikten reeds in 1941 het niveau, dat zij tot 1944 zouden behouden. Deze politiek van constante prijzen leidde ertoe, bij de steeds stijgende kosten, dat de graanteelt in de laatste jaren van de bezetting, doch zeker in 1944, niet of nauwelijks rendabel was. Een algemeene prijsverhoging der akkerbouwproducten voor 1944 — een verhoging, die althans voor de granen gemotiveerd was — werd door de Deutsche instanties afgewezen. Ik heb den indruk, dat de Dienst van den Gemachtigde voor de Prijzen in dit opzicht destijds geen vastomlijnd standpunt heeft ingenomen.

Wat de prijspolitiek ten aanzien van de peulvruchten betreft, deze was, hetgeen uit de prijsindices blijkt, gericht op stimuleering van den verbouw van het massaproduct groene erwten. Een overeenkomstige politiek werd ten opzichte van de aardappelen gevolgd: de teelt van de hooge kwaliteitsrassen, voorkomend in groep I, werd afgeremd, die van de rassen, welke een meer massaal product gaven, en in de hogere groepen waren opgenomen, werd daarentegen aangemoedigd. In het gegeven voorbeeld van de zand-aardappelen komt dit, uitsluitend afgaande op de ontwikkeling van de onderlinge prijsverhouding, niet direct tot uiting; doch in aanmerking moet worden genomen, dat de productiekosten der hogere groepen belangrijk lager waren dan die van groep I.

Tenslotte blijkt, dat de suikerbieten- en koolzaadteelt is gestimuleerd, evenals de cichoreiteelt, die één van de grondstoffen leverde voor het koffiesurrogaat.

De ontwikkeling van het areaal der akkerbouwproducten.

Alvorens het overzicht van de prijspolitiek ten aanzien van de akkerbouwproducten te besluiten, zij nog eenige aandacht geschonken aan de ontwikkeling van het areaal der verschillende teelten.

Vergelijken wij de oppervlakte koolzaad in 1939

met die van 1943 (gegevens over 1944 ontbreken), dan blijkt, dat deze toegenomen is van 338 ha tot 48.509 ha. Het suikerbietenareaal bleef in deze periode ongeveer constant op omstreeks 45.000 ha. Het zou te ver voeren in details de ontwikkeling van het areaal van ieder gewas weer te geven. Volstaan wij slechts met er nog op te wijzen, dat het areaal — eveneens eenigszins gestimuleerde — consumptie-aardappelen toenam van 95.000 ha in 1939 tot 160.000 ha in 1943.

De vraag komt naar voren, of deze areaalontwikkeling wel uitsluitend aan de officieel gevolgde prijspolitiek mag worden toegeschreven. Dit is niet het geval, er moet ook rekening worden gehouden met den invloed, die van de hooge prijzen op de zwarte markt uitging. Men kan moeilijk uitmaken in hoeverre de ontwikkeling van het areaal der verschillende gewassen aan dezen factor moet worden toegeschreven. In dit verband was niet alleen de oppervlakte van een bepaald product van belang, doch ook de mate, waarin de geoogste producten langs de officieele kanalen werden afgeleverd. Vooral om dit te bevorderen zijn afleveringspremie's in natura verstrekt, waartoe tegen het einde van de bezettingsjaren werd overgegaan (spijsolie bij kool- of maanzaad, suiker bij suikerbieten, linnen-toewijzing bij vlas enz.). De inleveringspremie's in geld kunnen eenvoudig als prijsverhogingen worden beschouwd.

Het is moeilijk te bepalen of het effect van de stimuleringsprijzen (en inleveringspremie's), die hoog waren in verhouding tot de kostprijzen, doch laag in vergelijking tot de te maken zwarte prijzen, groot is geweest. De boer, die buiten de officieel legerde is geweest, zal zich daar weinig om hebben bekommerd. In de eerste jaren van de bezetting, toen de omzetten op de zwarte markt relatief gering waren, had de gevolgde prijspolitiek het meeste effect. Zij verloor aan invloed, naarmate een 'grooter deel van den oogst buiten de inlevering bleef. De inleveringspremie's in natura waren vooral als een correctief in dit opzicht bedoeld.

Gegeven het feit, dat een zeker deel van de producten niet werd geleverd, is de gedachte opgekomen, het prijspolitieke roer radicaal om te gooien door een officieele markt tegen vrije prijzen te sanctionneeren. Den boeren had dan een verplichte levering van het grootste deel van hun oogst kunnen worden opgelegd, waarvoor zij lage prijzen ontvingen, terwijl de rest tot hun beschikking werd gelaten, hetzij voor eigen gebruik, hetzij om het tegen vrije prijzen te verhandelen. Uit de opbrengst van dit vrije deel hadden zij hun kostenstijgingen kunnen dekken.

In 1944 is een stap in de richting van dit systeem gedaan. Den boeren werd een aanslag tot verplichte levering van een getaxeerde hoeveelheid product opgelegd. Voorgeschreven was echter, dat zij de hoeveelheid, die tot hun beschikking werd gelaten, niet mochten wegschenken of verkoopen — een papiermaatregel, op Duitsche aandring uitgevaardigd. De loop der oorlogsgebeurtenissen heeft een volledige uitvoering — en daarmee een beoordeeling van het effect — dezer regeling verhinderd.

In een volgend artikel zal aandacht worden geschonken aan de prijspolitiek bij de tuinbouwproducten.

J. H. VAN STUYVENBERG.

DE WERELDPOSITIE VAN SUIKER.

Het statistisch jaarboek van het Internationaal Landbouw-Instituut te Rome („Annuaire international de statistique agricole”) is na 1941 — helaas — niet meer verschenen en de vrees werd zelfs geuit, dat deze belangrijke publicatie door de mogelijke opheffing van het Instituut het licht niet meer zou zien.

Gelukkig heeft de F.A.O. („Food and Agriculture Organisation”) der Vereenigde Naties thans besloten de functie van het Instituut over te nemen. Er zal uit den aard der zaak eenigen tijd mede gemoed zijn, alvorens dit voornemen tot uitvoering kan zijn gebracht.

Daar inmiddels de behoefte aan allerlei statistische gegevens, die het „Annuaire” placht te verschaffen, steeds grooter is geworden, heeft de F.A.O. als overgangmaatregel thans een beknopt „Handbook-1946” doen verschijnen. Met behulp van een 40-tal statistieken ondervindt de dorst naar allerlei landbouwstatistische gegevens voor de geheele wereld daarmede een eerste bevrediging.

Voor het oogenblik hebben de in deze uiterst welkome verschijning voorkomende cijfers omtrent de wereldpositie van suiker, onze volle belangstelling. Zij bestaan uit een tweetal reeksen; de productie van riet- en die van beetwortelsuiker wordt nl. per jaar en per werelddeel weergegeven, zoowel in metrieke tonnen als in „short tons”. Dit betekent een belangrijke concessie aan de verlangens der Angel-Saksische gebruikers, die suikergegevens bij voorkeur in „short tons” plegen uit te drukken ¹⁾. Op het vasteland van Europa is deze rekeneenheid echter ongebruikelijk. Daarom is thans ook de productie weergegeven in metrieke tonnen. Dit betekent een (verbeterende) afwijking van de jaarstatistiek van Rome, die de suikerproductie weergaf in quintalen ²⁾.

Het „Handbook-1946” wijdt niet — zooals het jaarboek van Rome — afzonderlijke statistieken aan de productie van riet- en beetwortelsuiker; het be-

Productie van riet- en beetwortelsuiker in de verschillende werelddelen:

	(in duizenden metrieke tonnen)						
	1935—'39	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Europa	9.404	9.775	7.284	6.907	6.860	6.218	5.176
Azië	9.801	10.307	9.027	8.137	8.241	7.127	6.672
Noord- en Midden-Amerika	7.932	7.735	7.866	8.245	8.643	7.924	8.826
Zuid-Amerika	2.194	2.557	2.472	2.320	2.394	2.390	2.402
Afrika	1.061	1.195	1.080	1.132	1.108	1.018	903
Oceanië	940	940	897	798	587	738	690

alleen in Spanje een overigens onbetekenende productie aan rietsuiker wordt aangetroffen), sedert 1935—'39 met ± 4 miljoen ton, die van Azië (hoofdzakelijk rietsuiker) met ± 3 miljoen ton en die van Australië met een paar honderdduizend ton is achteruitgegaan. De suikerproductie van Afrika is in den loop der oorlogsjaren nagenoeg onveranderd gebleven, doch toont neiging tot een lichte daling. De productie in Midden- en Noord-Amerika is met 1 miljoen ton toegenomen; die van Zuid-Amerika met ± 200.000 ton. De vooruitgang in dit werelddeel valt hoofdzakelijk te danken aan de opvoering der productie op Cuba. Dit gebied vertoont tengevolge van de inkooppolitiek van de machtige afnemers, die de Vereenigde Staten zijn, een nogal wisselend beeld, zooals blijkt uit het thans volgend overzicht van de productie der voornaamste suikerproducerende landen, waarbij de cijfers aan het „Handbook-1946” zijn ontleend.

Suikeropbrengst in de voornaamste productielanden ¹⁾ (in duizenden metrieke tonnen).

	India	Cuba	Rusland	Duitsland	Ver. Staten	Brazilië	Java	Hawaii	Porto Rico
1935—1939	5.596	2.888	2.548	1.925	4.809	1.048	1.313	894	883
1940	6:082	2.480	2.619	2.085	2.022	1.236	1.722	859	845
1941	4.917	3.447	599	1.771	1.821	1.250	1.340	789	1.041
1942	5.499	2.930	544	(1.905)	1.983	1.284	678	804	942
1943	5.951	4.298	689	1.902	1.357	1.280	499	794	656
1944	5.509	3.559	1.111	1.612	1.354	1.199	113	745	874
1945 (voorl.)	5.473	4.037	(1.361)	(907)	1.596	1.197	(113) ²⁾	777	825

¹⁾ De tusschen haakjes geplaatste getallen zijn schattingen.

²⁾ Blijkens het „Economisch Weekblad voor Nederlandsch-Indië” van 13 April 1946 leverde de suikerroest 1945 84.000 ton op.

paalt er zich toe de productiegetallen met een „B” („beet”) of een „C” („cane”) te onderscheiden, doch overigens de productiecijfers in één overzicht samen te vatten en slechts de wereldtotalen te splitsen.

Men verkrijgt dan het volgende overzicht:

Wereldsuikerproductie (in duizenden metrieke tonnen).

	1935—'39	1940	1941	1942	1943	1944	1945 ¹⁾
Totaal, rietsuiker	20.463	20.873	20.682	18.963	19.977	18.135	18.235
Totaal, beetwortelsuiker	10.871	11.637	8.852	8.578	7.857	7.281	6.437
Totaal, riet- en bietsuiker	31.334	32.510	29.534	27.541	27.834	25.416	24.672

¹⁾ Voorloopige gegevens.

Vergelijkt men de uitkomsten over 1944 en de voorloopige cijfers voor 1945 met de gemiddelden over de periode 1935—'39, dan blijkt de totale suikerproductie met bijna 7 miljoen ton te zijn achteruitgegaan. Deze achteruitgang komt voor $\frac{1}{3}$ voor rekening van de riet-, en voor $\frac{2}{3}$ voor die der beetwortelsuikerproductie.

Dit maakt het duidelijk, dat de achteruitgang niet in alle werelddelen even sterk is geweest. Op het Westelijk halfrond vertoonen de productiecijfers zelfs een belangrijken vooruitgang, waaruit een nog belangrijker verschuiving in de achtergebleven productielanden dreigt voort te vloeien.

Uit het volgende overzicht blijkt, dat de productie in Europa, die nagenoeg uitsluitend bietsuiker omvat (daar

¹⁾ 1 „short ton” = 906 resp. 907 kg.

²⁾ 1 quintaal = 100 kg.

De hier voor India ³⁾ geciteerde cijfers rechtvaardigen de trots, waarmede Gandhi in zijn onlangs uitgekomen „Problems of sugar industry in India” constateert „that India leads as the largest sugar producing country in the world since 1931” ⁴⁾. De betekenis dezer positie valt echter nader te bezien.

Het Britsch-Indische suikerproduct: „gur”.

De cijfers voor India in het „Handbook-1946” zijn slechts met deze woorden toegelicht: „Figures for India are for production of gur (a low-grade brown sugar)”. Blijkbaar zijn dus de feitelijke productiecijfers van gur opgenomen. De landbouwstatistiek van Rome placht deze om te rekenen op geraffineerde suiker, waarbij 100 eenheden gur werden gelijkgesteld met 60 eenheden geraffineerde suiker. Nu het „Handbook-1946” deze omrekeningsmethode blijkbaar niet heeft overgenomen, zijn de cijfers over de oorlogsjaren met die aan 1942 voorafgaande, niet meer vergelijkbaar (het laatste jaarboek van Rome verscheen, zooals hierboven in den aanvang werd gezegd, over 1941).

Bovendien is het zeer de vraag of productiecijfers voor gur wel thuis behooren in een statistiek, die zich voornamelijk ten doel stelt de wereldpositie van suiker in beeld te brengen. Gur is voor de voorziening der wereldmarkt van geen betekenis, behalve in zoverre dit artikel het gebruik van witte suiker ver-

³⁾ Dit is Voor-Indië, zonder Burma en Siam.

⁴⁾ Blz. III van het inleidend overzicht, Bombay, November 1945.

ijdtelt in een consumptiegebied, dat per jaar 3 à 4 miljoen ton gur pleegt te verbruiken ⁵⁾.

De vervaardiging van gur geschiedt in India in vrij primitieve fabriekjes, die overal in de dorpen worden aangetroffen. Het betreft hier een „cottage-industry” met zeer wisselende bedrijfsuitkomsten.

Volgens „The Indian Trade Journal” steeg de gemiddelde uitkomst aan gur per acre suikerriet van 0,80 ton in 1901—'02 tot 1,47 ton per acre ⁶⁾.

(Een rendement van 1,47 ton per acre komt neer op 3,62 per ha, terwijl de *inlandsche* rietsuiker op Java (niet de fabriekscultuur) ruim het dubbele bereikt, t.w. ± 7,6 ton per ha ⁷⁾).

De totale jaarlijksche opbrengst aan gur wordt door Gandhi voor 1943—'44 geschat op 3½ miljoen ton ⁸⁾.

In Britsch-Indië blijft een groot deel der suiker bij de gur-fabricage in de bagasse (ampas) achter. Bij door karbouwen gedreven molens bedraagt het suikerverlies nog 10 pCt. meer dan bij door machinale drijfkracht bewogen molens. Het uitgeperste rietsap wordt meestal in open pannen opgekookt. De door stolling verkregen massa (die dus invert, melasse en allerlei onzuiverheden bevat) is een ruwe suiker, die met de Javaansche „goela mangkok” te vergelijken valt. Gur heeft een aangename smaak en geur en schijnt op de stofwisseling een lichtelijk laxeerende werking uit te oefenen.

Gur is in Britsch-Indië dermate populair, dat geen Regeering het zal wagen te trachten het verbruik hiervan in andere banen te leiden. Niemand minder dan de Mahatma Gandhi heeft het pleit voor het behoud van gur als nationaal suikerproduct opgenomen ⁹⁾.

Trekt men de hier besproken gurproductie af van de cijfers, die de suikerproductie van Britsch-Indië in het „Handboek-1946” illustreeren, dan blijkt nog geen miljoen ton te resteeren.

Dienaangaande verschaft het reeds aangehaalde recente werk van Gandhi ¹⁰⁾ belangwekkende gegevens, waaraan de volgende zijn ontleend:

Fabriekssuikerproductie in India.

	1943/44	1944/45
	(in 1.000 tonnen)	
Verwerkte hoeveelheid suikerriet (± 150 fabrieken)	12.138	9.533
Gefabriceerde suiker	1.216	985
Gefabriceerde suiker uit gur	8	8
Gefabriceerde Khandsari ¹⁾	80	80
Totale suikerproductie in India	1.304	(1.073)
Suikerrieterendement in India	10,02	10,31 ²⁾

¹⁾ Khandsari is een blanke suikersoort, verkregen door een primitieve inlandsche methode.

²⁾ Laatste bekende rendementcijfers voor Java waren in 1938-1939: 12,23.

Uit deze cijfers blijkt, dat India als productieland van witte suiker belangrijk in betekenis achter staat bij Cuba en vóór den oorlog naar die betekenis werd overtroffen door Rusland, Duitschland en Java; het komt in dit opzicht ongeveer overeen met het stationnair gebleven Brazilië.

Het stemt inmiddels weemoedig te bedenken, dat de behoefte aan witte suiker in Britsch-Indië een kwart eeuw geleden door Java werd bevredigd, dat tot 1931 jaarlijks 1 miljoen ton aan witte suiker naar Britsch-Indië verscheepte. Ten koste van groote financieele opofferingen heeft India zich een eigen suikercultuur verschaft. Door een sterk beschermend

³⁾ De consumptie aan gur bedroeg in Britsch-Indië in 1942-'43: 3.567.000 ton, die van witte suiker 966.000 ton. In 1943-'44 aan gur 3.989.500 ton en witte suiker 1.086.300 ton. Zie Gandhi, blz. II der inleidende tabellen.

⁴⁾ Zie Gandhi, blz. V.

⁵⁾ Zie Dr. C. J. J. van Hall, „Insulinde Werk en Welvaart”. Naarden, z.j., blz. 71.

⁶⁾ Zie tabel 27 op blz. XII.

⁷⁾ Zie Gandhi, blz. 134.

⁸⁾ Zie de tabellen 1, 30 en 32.

invoertarief, dat in 1931 voor 15 jaar was vastgesteld en dus dit jaar afloopt, werd de concurrentie der Java-suiker grondig tegengegaan. Java leverde in 1938—'39 aan Britsch-Indië en Burma niet meer dan 32.408 ton, doch onder invloed van de dreigende spanningen in de periode September 1938/Augustus 1939: 277.328 ton. Deze import vormde een uitzondering op het systeem om Java-suiker zooveel mogelijk te weren. Deze gang van zaken heeft op Java groote moeilijkheden veroorzaakt, die een pijnlijke inkrimping der cultuur, die in 1930 bijna 3 miljoen ton had opgeleverd, ten gevolge heeft gehad.

Zij valt evenwel in het niet bij de schade, die de Japansche bezetting aan de cultuur heeft berokkend. Uit de hiervoren geciteerde cijfers blijkt, dat Java, het land, dat eens de reputatie genoot het goedkoopst suiker aan de wereld te kunnen leveren, voorloopig als belangrijke suikerproducent is uitgeschakeld.

Ook Rusland blijkt (ten gevolge van de door de Duitschers in de Oekraïne aangerichte verwoestingen) op gevoelige wijze in zijn suikerproductie te zijn getroffen. Men streeft echter in snel tempo en zeer energiek naar restauratie, die Rusland naar de plaats van den grootsten beetwortelsuikerproducent zal voeren.

Duitschland zal door het verlies van belangrijke suikergebieden (Silezië) met een tweederangs plaats genoege moeten nemen.

Het „suikerzoet Brasiel” (aldus Vondel ¹¹⁾), dat eens, in de 17e eeuw, geheel Europa van suiker voorzag, hetgeen in ons land toen een honderd raffinaderijen emplooi verschafte, blijft sinds jaren in haar suikerproductie stationnair.

De geciteerde cijfers betreffende *Porto Rico* en *Hawaii* toonen aan, dat de groote financieele opofferingen, die de Vereenigde Staten zich getroosten om hier de industrie te stimuleeren, slechts moeizaam worden beloond.

Vooraf nu de *Philippijnen*, evenals *Formosa*, dat de grootste suikerleverancier van Japan is geweest (doch door de Geallieerden aan China is toegewezen), als gevolg van de verwoestingen door den oorlog, voor de eerste jaren als belangrijke suikerproducenten zijn uitgeschakeld, zullen de *Vereenigde Staten*, met een verbruik van 1/2 miljoen ton 's jaars, zich van de suiker-oogsten op Cuba willen verzekeren.

Cuba en de Vereenigde Staten.

De onderhandelingen hierover hebben ongeveer 1 jaar geduurd. Zij vorderden slechts moeizaam en op 28 Juni jl. bleek het geduld der Cubanen uitgeput. Zij staakten op dien dag alle verschepingen van suiker ¹²⁾. De Amerikaansche minister van Landbouw, Anderson, vloog toen, vergezeld door den directeur der Suiker-afdeling der „Commercial Credit Corporation”, naar Cuba. Volgens persberichten werd overeenstemming op 11 Juli bereikt; het heeft blijkbaar nog tot 16 Juli geduurd voor de overeenkomst kon worden ondertekend.

De inhoud bevestigde het reeds geruimen tijd loopende gerucht, dat de basisprijs voor Cuba-suiker van 3.675 Scents per pound een beweeglijke zou worden, die door allerlei factoren (bijv. exceptionele stijging van productiekosten door bijzondere oorzaken buiten de beïnvloeding der industrie, of sterke stijging van de zeevrachten enz.) wijziging kan ondergaan ¹³⁾. Dit zal in elk geval geschieden, wanneer de Amerikaansche indexcijfers voor levensmiddelen en die voor de kosten van het levensonderhoud een verhoging van 2 pCt. mochten aanwijzen. Voor dat geval wordt de basisprijs met de overschrijdingspercentages (voe-

¹¹⁾ „Suikerliet” — (Anno 1665).

¹²⁾ „International Sugar Journal”, Augustus 1946.

¹³⁾ Een volledig overzicht wordt o.a. gegeven door C. Czarnikow Ltd., London, in haar „Review No. 5” van Augustus 1946.

dingsmiddelen of kosten van levensonderhoud) verhoogd. Nu vertoonden de Amerikaansche indexcijfers den laatsten tijd reeds een stijgingstendens.

De overeenkomst met Cuba zal dus reeds onmiddellijk een verhooging van den basisprijs van 3.675 Scents tot boven de 4 Scents per pound teweeg brengen. Een rechtstreeksch gevolg hiervan zal weer zijn, dat de zgn. „ceiling”-prijs voor suiker in de Vereenigde Staten, die eerst in het begin van dit jaar werd herzien en op 24 Juni jl. met 10 Scents werd verhoogd, opnieuw een verandering in opwaartsche richting zal moeten ondergaan.

Dit ziet er voor een dalend verloop van den wereldsuikerprijs dus niet hoopvol uit!

Hoe de productie zich in de komende jaren zal ontwikkelen, valt moeilijk te voorspellen. In de meeste productielanden is men beziel met voornemens tot krachtig herstel; landen, die tot dusver suiker importeerden, trachten in verschillende gevallen een eigen suikerproductie op te bouwen, zooals Britsch-Indië in betrekkelijk korten tijd met succes heeft gedaan. Dit welslagen is echter ook wel te danken aan een straf volgehouden, krachtige beschermingspolitiek. De geheele suikervoorziening van het *Britsche Imperium* bijv. steunt op een systeem van differentieele rechten, dat op volledig protectionisme berust. Desniettemin zijn de interne moeilijkheden niet gering.

Ondanks die bescherming en den soms belangrijken financieelen rechtstreekschen staatssteun, dien de suikerindustrie daarenboven in tal van gevallen geniet, wordt geklaagd over achteruitgang van zaken, o.a. als gevolg van te hooge productiekosten. Ook het tekort aan werkkrachten doet zich in verschillende productielanden ernstig gevoelen. Het streven naar moderniseering, rationalisatie en mechanisatie dringt overal meer en meer door. Daarnaast openbaart zich het verschijnsel van een overgang van het agrarische element naar het industriele. Het valt dan ook te bezien, of de suikercultuur in de naaste toekomst haar vleugels krachtig zal kunnen uitslaan. Mocht zulks het geval zijn en vloeit daaruit een belangrijke productievermeerdering voort, dan levert dit voor de eerste jaren geen gevaar op. Immers, trekt men de Britsch-Indische gurproductie van de productiecijfers van Azië af — zooals die hierboven werden geciteerd — dan blijkt de wereldproductie van witte suiker in 1945: 24.672.000 — 3.900.000 ton = 20.772.000 ton te hebben bedragen.

De jaarlijksche productie en het wereldverbruik werden vóór den oorlog algemeen op 28 à 29 miljoen ton gewaardeerd. De distributie kon daarbij tevens putten uit belangrijke overschotten van vorige oogsten en handelsvoorraden, die uiteenlopend worden getaxeerd, doch soms $\frac{1}{3}$ bedroegen der productie. Deze positie stelt op bijzonder welsprekende wijze de gewichtige functie van den groothandel in het licht. Zijn positie is echter totaal gewijzigd, doordat de voorraden in den loop der oorlogsjaren volledig werden opgebruikt, behalve misschien de legendarische hoeveelheid suiker, die volgens Amerikaansche berichten op Java na de capitulatie van Japan zou zijn aange troffen, doch die — zoo al — inmiddels lang zoo groot niet zal kunnen zijn als wordt bewerd.

Stelt men het tekort aan handelsvoorraden gelijk aan een behoefte van 2 maanden consumptie = $\frac{1}{6}$ van de wereldproductie, dan beteekent dit alleen reeds een hoeveelheid van $4\frac{1}{2}$ à 5 miljoen ton. Voegt men dit bij het verbruikstekort van 7 miljoen ton, vergeleken bij de consumptie vóór den oorlog, dan blijkt, dat de productie nog met 11 à 12 miljoen ton zou kunnen stijgen alvorens de vooroorlogse verhoudingen zullen zijn hersteld.

Gezien de omstandigheden zal de wereld dus voorloopig rekening hebben te houden met een suiker-distributie, geregeld van boven af.

De na de capitulatie door de „Combined Food Board” (C.F.B.) opgevatte en inmiddels door de „International Emergency Food Council” (I.E.F.C.) van de „Food and Agriculture Organisation” (F.A.O.) overgenomen taak zal dus voorloopig bestendig moeten worden.

Veel zal echter afhangen van de richting, die het economisch wereldbestel zal kiezen. In dit opzicht zullen met belangstelling de resultaten der onlangs te Kopenhagen gehouden Voedselconferentie worden tege moetzien, waarbij het een interessante vraag wordt, in hoeverre haar plannen kunnen samengaan met het systeem van handelsvrijheid, dat de Vereenigde Staten, blijkens de befaamde „proposals”, voorstaan.

ANP/Aneta berichtte op 23 September jl., dat het Amerikaansche Ministerie van Landbouw de wereldsuikerproductie op 30 miljoen ton raamde. Aannemende, dat hier (als ginder te doen gebruikelijk is) de productie aan ruwe suiker is bedoeld, uitgedrukt in „short tons”, dan zou dit — na aftrek der Britsch-Indische productie aan „gur” — neerkomen op een wereldsuikerproductie van 21.677.400 metrieke tonnen.

De Engelsche minister voor de Levensmiddelen-voorziening, Strachey, verklaarde onlangs, „that sugar is no longer a headache”. Tegelijkertijd beijverde zijn Departement zich tegen te spreken, als zou er mogelijkheid bestaan (zooals zelfs van invloedrijke zijde was voorgespiegeld) tegen Kerstmis de bevolking te verblijden met een extra suikerrantsoen. „Hetgeen tegen het einde des jaars in Groot-Brittannië aan suiker zal aanwezig zijn, zal niet meer kunnen zijn dan de krappe voorraad eind 1945 bedroeg, die toen over al de oorlogsjaren het laagste cijfer aanwees”⁴⁾.

Hoe de toestand ook moge zijn verbeterd, aan kerstpakketten suiker is de wereld op dit oogenblik nog niet toe, b. halve in Canada, waar de voorraadpositie thans schijnt toe te laten de bevolking dit najaar te verblijden met een extra suikertoewijzing, die het jaarrantsoen ad 28 pounds op 31 pounds zal brengen, waardoor het verbruik van 1945 weer zal zijn bereikt. De Canadeesche Rege ring verklaart ter geruststelling, dat de internationale toewijzing aan Canada voor 1946 onveranderd is gebleven.

TH. C. GEUDEKER.

⁴⁾ „The Grocer”, 21 September 1946.

DE PRODUCTIE- EN EXPORTDRIVE VAN HET VERENIGD KONINKRIJK¹⁾.

De productiedrive.

Ter beoordeling van de mate, waarin men er in Engeland in is geslaagd om over te schakelen op vredesproductie, maken wij gebruik van een buitengewoon fraaie Engelse statistiek, die aangeeft, hoeveel man in de industrie voor de export en hoeveel voor de voorziening van binnenlandse civiele, resp. militaire behoeften werken. Een aantal gegevens uit deze statistiek, die maandelijks wordt gepubliceerd, zijn samengevat in tabel I. Deze tabel leert ons allereerst, dat het aantal arbeiders, dat aan de uitvoering van militaire orders werkte een jaar na het einde van de oorlog nog slechts ruim 15 pCt. van dat in Juni 1945 bedroeg en nog geen 50 pCt. van dat in de maanden kort voor het uitbreken van de oorlog. Dit laatste is niet zo verwonderlijk als het op het eerste gezicht wellicht mag lijken, want weliswaar is de huidige strijdmacht nog altijd meer dan

¹⁾ Zie ook: „De omschakeling van de oorlogs- op de vredesproductie in het Verenigd Koninkrijk” in „E.-S.B.” van 4 Dec. 1946.

TABEL I.
*Werkgelegenheid in de industrie in Groot-Brittannië;
 analyse naar bestemming van product *)*
 (in duizendtallen).

		Juni 1939	Juni 1943	Juni 1945	Aug. 1946
Totaal industrie:					
uitvoering militaire orders	mil.	1.202	5.070	3.791	5.755
orders v. binnenl. markt	bi.	4.395	2.264	2.462	4.599
orders voor export	exp.	930	245	408	1.344
totaal aantal arbeiders	tot.	6.527	7.579	6.661	6.518
1. Metaalind. (incl. constr.werken autom.ind., vliegtuigbouw, scheepsbouw e.d.)					
	mil.	..	3.844	2.812	379
	bi.	..	673	846	2.089
	exp.	..	69	170	789
	tot.	2.717	4.586	3.828	3.257
2. Chem. ind. (incl. explosie- middelen, verfstoffen, oliën, e.d.)					
	mil.	..	399	264	39
	bi.	..	147	148	237
	exp.	..	19	26	65
	tot.	284	565	438	341
3. Textielindustrie					
	mil.	..	271	225	42
	bi.	..	296	283	459
	exp.	..	87	111	211
	tot.	988	654	619	712
4. Kledingindustrie					
	mil.	..	93	81	28
	bi.	..	313	313	421
	exp.	..	5	9	31
	tot.	631	411	403	480
5. Bouwmaterialen, aardewerk en glasindustrie					
	mil.	..	76	35	8
	bi.	..	76	97	183
	exp.	..	14	22	46
	tot.	260	166	154	236
6. Leer-, houtverwerkende en papierindustrie					
	mil.	..	195	178	26
	bi.	..	281	302	533
	exp.	..	27	36	107
	tot.	788	503	516	666
7. Voedingsmiddelen-, dranken- en tabakindustrie					
	mil.	..	72	79	35
	bi.	..	404	389	484
	exp.	..	12	17	21
	tot.	592	488	485	540
8. Overige industrieën					
	mil.	..	122	118	18
	bi.	..	74	83	194
	exp.	..	10	17	75
	tot.	267	206	218	287

*) Aantallen hebben betrekking op personen van verzekeringsplichtige leeftijd (mannen 14—64, vrouwen 14—59 jaar) en wat de hoofdarbeiders betreft alleen op degenen, die minder dan £ 420 per jaar verdienen.

Bron: „Monthly Digest of Statistics” van October 1946, blz. 5-8.

het dubbele van die in Juni 1939, maar dat was een leger, dat ten dele nog uitgerust moest worden, terwijl dit leger beschikt over de wapenvoorraad en uitrusting van een vier tot vijf maal zo grote troepenmacht in oorlogstijd. Een verder verrassend, maar overigens evenmin verwonderlijk, verschijnsel is, dat reeds voor het definitieve einde van de vijandelijkheden met de omschakeling op vredesproductie een begin werd gemaakt. Deze verstandige politiek heeft Groot-Brittannië een voorsprong gegeven op andere landen, die met haar wedijveren om hun aandeel in de wereldhandel te heroveren. Met name landen als het onze en Noorwegen, die tot het einde toe door de Duitsers bezet zijn geweest, hebben hierdoor een achterstand in hun exportdrive vergeleken bij Groot-Brittannië, dat er zelfs al in is geslaagd het aantal man, dat aan exportorders werkt, met meer dan 40 pCt. boven het peil van Juni 1939 op te voeren. Intussen werkt het overgrote deel der arbeiders nog altijd voor de binnenlandse markt. Hun aantal heeft dat van Juni 1939 al overschreden en is practisch het dubbele van dat in oorlogstijd.

Bezien wij vervolgens de detaillering naar bedrijfsgroepen, dan blijken de militaire orders over vrijwel de gehele linie gedaald tot een tiende deel van hun omvang in 1943. De militaire orders in de voedingsmiddelen- en tabakindustrie, alsook in de kledingindustrie, vormen hierop echter een uitzondering en zijn om voor de hand liggende redenen niet zo sterk gedaald als die in de andere bedrijfsgroepen.

De ontwikkeling van de productie voor de binnenlandse markt, gemeten aan de aantallen arbeiders, die aan de uitvoering van orders uit de civiele sector van het economisch leven in het eigen land werkten, vertoont een minder homogeen beeld. In de metaalindustrie nam de bedrijvigheid voor de binnenlandse markt vergeleken bij 1943 tot het drievoudige toe, in de bouwmaterialen-, aardewerk- en glasindustrie,

alsmede in de leer-, houtverwerkende- en papierindustrie tot het dubbele, terwijl in de chemische- en de textielindustrie de toeneming slechts de helft van 1943 bedroeg. In de kledingindustrie en de voedingsmiddelen- en tabakindustrie was de toeneming nog geringer, nl. een derde resp. een kwart van 1943. Het verband met de wederopbouw is in deze cijfers duidelijk waarneembaar.

Ook in de cijfers voor de export blijken de verschillen groot. Meer dan de helft van alle arbeiders, die voor de export werken, blijken thuis te behoren in de metaalindustrie, waar hun aantal sedert Juni 1945 bijna vervijfvoudigd is. In de textielindustrie daarentegen, die in grootte op de metaalindustrie volgt, is het aantal arbeiders, dat exportorders uitvoert, nauwelijks verdubbeld.

De algemene indruk, die men uit de cijfers krijgt, is, dat zowel de demobilisatie en de wederinschakeling van de gedemobiliseerden in het productieproces, als de omschakeling van de industrie op vredesproductie in Groot-Brittannië een buitengewoon vlot verloop heeft gehad, doch dat niet van een volledige terugkeer van de vooroorlogse situatie kan worden gesproken.

Het welslagen van de productiedrive wordt echter ten slotte niet alleen bepaald door het opvoeren van de voor vredesproductie beschikbare „manpower” en een juiste verdeling daarvan over de diverse bedrijfstakken. Zij hangt evenzeer af van de arbeidsproductiviteit en het is op dit punt, dat de Engelse statistieken ons vrijwel geheel in de steek laten. Wel staan een groot aantal gegevens ter beschikking betreffende voortbrenging en gebruik van bepaalde grondstoffen en de productie en het aanbod op de binnenlandse markt van bepaalde eindfabrikaten, doch een productie-index, die een overzicht over het geheel mogelijk zou maken, is er niet. Het enige, wat op dit gebied voorhanden is, is de „Financial Times” productie-index, die de gemiddelde waarde van de per arbeidsdag verbruikte grondstoffen tegen prijzen van 1944, met 1944 = 100 als basis, geeft. Deze index, die tot dusver alleen in de „Financial Times” van 22 en 23 Juli werd gepubliceerd, doet evenwel niet veel meer dan 1945 en 1946 vergelijken met 1944 en is bovendien nagenoeg niet gedetailleerd, zodat verschillen in de ontwikkeling van de diverse bedrijfstakken er niet uit af te lezen zijn. Tot slot moet tegen deze index, hoe waardevol op zichzelf ook, als bezwaar worden aangevoerd, dat zij geen eigenlijke productie-index is doch, zoals de definitie ervan reeds aangeeft, een index van het grondstoffenverbruik. Terwijl nu in normale tijden met vrij grote zekerheid kan worden gezegd, dat productie en grondstoffenverbruik vrijwel met elkander evenredig zijn, dient men zeer voorzichtig te zijn met het gebruikmaken van een dergelijke veronderstelling voor een periode, waarin grote verschuivingen plaatsvinden; immers, het is alleszins aannemelijk, dat de productie in zulk een periode van overgang zwakker zal stijgen dan het grondstoffenverbruik, doordat minder goed geschoolde arbeiders, de uitvalspercentages in de productie doen toenemen.

Op de vraag, in hoeverre de huidige productie-omvang die van vóór de oorlog overtreft, kunnen wij deshalve nog geen antwoord geven. Slechts door omvangrijke statistische berekeningen aan de hand van het in de „Monthly Digest of Statistics” gepubliceerde materiaal betreffende productie en consumptie van bepaalde grondstoffen en de afleveringen van bepaalde eindproducten, zou men zich een benaderend antwoord kunnen verschaffen²⁾. Inmiddels stelt dit materiaal ons echter wel in staat enkele goederen voor het voetlicht te brengen, die een markante ontwikkeling te zien hebben

²⁾ Naar ik van betrouwbare zijde vernam, is men thans doende een officiële productie-index op te stellen, zodat wij erlang beter zullen zijn ingelicht over productie en arbeidsproductiviteit.

gegeven. Zonder aanspraak op volledigheid te willen maken, zullen wij enkele grepen uit het omvangrijke materiaal doen.

Het eerste dan, wat ons opvalt bij een beschouwing van Engeland's verreweg belangrijkste industrie, de metaalnijverheid en aanverwante productietakken is, dat de productie van personenauto's, die gedurende de oorlog practisch geheel werd stilgelegd, thans reeds weer tweederde van haar vooroorlogse omvang heeft bereikt, terwijl de productie van vrachtauto's in September van dit jaar bijna het tweevoudige van die in 1935 bedroeg. Verder blijkt in deze sector, dat de productie en het verbruik van aluminium zeer aanzienlijk zijn toegenomen.

In de textielindustrie, die, zoals reeds vermeld, in belangrijkheid op de metaalnijverheid volgt, blijkt de garenpeductie zich nog geenszins van de dalende trend, waaraan zij in de oorlog onderhevig is geweest, hersteld te hebben, terwijl ook de productie van katoenen en kunstzijden weefsels nog slechts de helft van de vooroorlogse omvang heeft. De cijfers tonen nog steeds geen duidelijke verbetering in deze situatie aan. Dergelijke verschijnselen zijn waar te nemen in de cijfers over het verbruik van ruwe katoen, wol, zijde en katoenen en kunstzijden garens. Ook de voortbrenging van eindproducten in de textielsector staat over het geheel genomen nog ver ten achter bij de vooroorlogse productie-omvang.

Wat de houtverwerkende industrie betreft, valt op, dat de productie van alle soorten hout, die in de oorlog ruwweg werd verdubbeld, thans, uitgezonderd voor hard hout, alweer aanzienlijk beneden het peil van de oorlog is gelegen. De consumptie daarenten is na de oorlog het peil van 1940 gaan overtreffen.

In de papierindustrie zien wij een productie, die, terwijl zij in de oorlog, vooral wat krantenpapier betreft, aanzienlijk was gedaald, het peil van 1940 weer gaandeweg bereikt. Met de consumptie is het hier inmiddels nog droevig gesteld. Het verbruik van krantenpapier was in Augustus 1946 nauwelijks meer dan een kwart van dat in 1939 en voor al het overige papier en karton ongeveer 60 pCt. In de cijfers voor de komende maanden mag echter een stijging van het verbruik van krantenpapier worden verwacht, aangezien sedert 1 November de dagbladen niet meer in hun oplage beperkt zijn en bovendien een kleine uitbreiding in aantal pagina's per week hebben ondergaan.

In de chemische industrie tenslotte blijkt in het bijzonder de productie van melasse, zowel als van superfosfaat sterk te zijn toegenomen tot nagenoeg het dubbele van die van voor de oorlog.

Exportdrive.

In hoeverre nu is deze productiedrive, die eind Maart van dit jaar door minister-president Attlee werd ingeleid, uitgemond in de als doel gestelde exportdrive, ter verkrijging van de valuta, nodig voor het aanschaffen van materialen voor de wederopbouw en de aflossing van schulden aan het buitenland?

Op dit punt zijn wij aanzienlijk beter ingelicht dan over de productiedrive. De „Board of Trade” publiceert namelijk geregeld een gedetailleerde volumindex voor import en export met 1938 en de prijzen van dat jaar als basis. In de tabellen II en III zijn de voor onze beschouwing belangrijkste dezer gegevens, alsmede enkele waarde-cijfers betreffende de buitenlandse handel samengevat.

Uit tabel II blijkt, dat in het derde kwartaal van dit jaar het volume van de export voor het eerst na de oorlog het vooroorlogse peil heeft overschreden. Inmiddels is men nog ver verwijderd van het gestelde doel, dat een vermeerdering van het volume met 75 pCt. inhoudt en dat men zich voorstelt vóór 1951 te bereiken.

TABEL II.

Buitenlandse handel van het Verenigd Koninkrijk.

(maandgemiddelden)

		1938	1943	1945	3e kw. 1946
1. Waarde (in £ mln.):	import	71,5	102,2	87,6	104,7
	export	39,2	19,4	33,0	80,0
2. Hoeveelheid (1938 = 100):	import	100	77	62	70
	export	100	29	46	104

Bron: „Monthly Digest of Statistics”, October 1946, blz. 82 en „The Board of Trade Journal” 1946, blz. 1.544.

Het mag zelfs ten eerste worden betwijfeld, of dit doel ooit zal worden bereikt. De ontwikkeling van het exportvolume sedert begin 1945 is namelijk verlopen volgens een curve, die veel gelijkijkt op een normaal groeiende en die haar verzadigingspunt, dat wellicht bij een volume van 120 moet worden gezocht, reeds begint te naderen.

Naar het mij voorkomt is deze ontwikkeling niet zuiver toevallig. Zij kan naar mijn mening zeer goed worden verklaard op grond van de volgende argumenten. Het Verenigd Koninkrijk heeft door een vroegtijdige omschakeling van haar productie een voor-sprong genomen op haar concurrenten en zal daardoor waarschijnlijk in staat zijn haar aandeel in de wereldmarkt duurzaam in zekere mate te vergroten. Bovendien is bij de heersende naoorlogse schaarste ook de wereldmarkt een „sellers market” met een willige vraag, die het niet zoo heel moeilijk maakt de vroegere positie te heroveren als men er in slaagt zijn productie hoog genoeg op te voeren. In een niet al te ver afgelegen toekomst — wellicht een paar jaar — zal de schaarste aanzienlijk verminderd en de vraag minder dringend zijn. Ook zal de concurrentie van de landen van het Continent gaandeweg sterker worden. Tegen die tijd, en wellicht reeds in het komende jaar, als het Verenigd Koninkrijk nieuwe afzetgebieden zal moeten aanboren om haar export boven het vooroorlogse volume uit te breiden, zullen de Engelsens prijsconcessies moeten gaan doen. Dan zal het voornamelijk van de elasticiteit van de vraag naar haar exportgoederen afhangen, of niet verdere verhoging van het exportvolume voor haar betalingsbalanspositie een volkomen illusoire manoeuvre gaat vormen. Alleen als de vraag behoorlijk elastisch is, heeft vergroting van het exportvolume ten koste van prijsreducties zin.

Verder rijst, van de aanbodzijde bezien, nog altijd de vraag, of de Engelsens in staat zullen zijn de voor een meer dan anderhalf maal zo grote export als vóór de oorlog benodigde goederen te produceren. De vergroting van de voor vredesproductie beschikbare „manpower” kwam tot dusver voort uit demobilisatie en inkrimping van militaire orders, doch deze beide bronnen zijn thans welhaast geheel opgedroogd. En de beperking van de binnenlandse consumptie kan niet eindeloos worden doorgezet.

Intussen is tot dusver wellicht te weinig de aandacht gevestigd op het feit, dat een deel van het gestelde doel, het doen verkleinen van het nadelig handelsbalanssaldo van vóór de oorlog, verwezenlijkt is door een reductie van het importvolume. De 30 pCt. reductie van het volume der importen is, gezien het feit, dat de waarde van de importen voor de oorlog het dubbele bedroeg van die der exporten, equivalent aan een 60 pCt. stijging van de exporten. In zekere zin zou men dus kunnen zeggen, dat het gestelde doel al bijna is bereikt, want bij de taakstelling wordt het importvolume steeds op 100 pCt. gesteld. Een duurzame oplossing van het betalingsbalansvraagstuk kan dit echter niet zijn, want de helft van de verlaging van het importvolume komt voor rekening van de groep „voedingsmiddelen, dranken en tabak”, waarvan de invoer kunstmatig laag gehouden wordt door de bestaande rantsoeneringsmaatregelen. Zodra echter de rantsoenering tot een einde

komt zal een stijging van de invoer uit dezen hoofde vrijwel onontkoombaar zijn, aangezien het Verenigd Koninkrijk voor haar voedselvoorziening in hoge mate is aangewezen op invoer.

TABEL III.

Export van het Verenigd Koninkrijk; artikelengroepen *)

	Waarde		Volume-index (1938 = 100)					
	1938	1945	1938	1945	1938	1945	1946	
	(in mill. £)		2c	3e	4e	1c	2e	3e
			kw.	kw.	kw.	kw.	kw.	kw.
Totale uitvoer	470,8	48	46	55	84	98	104	
I. Voedingsmiddelen, dranken en tabak	35,9	139	85	90	88	86	98	
4. Voedingsmiddelen	17,2	181	78	92	71	67	111	
2. Dranken en choc.-art.	13,8	90	79	72	78	79	87	
3. Tabak	4,9	127	130	135	176	174	175	
II. Grondstoffen	56,9	10	11	19	28	27	26	
w.o. steenkolen	37,4	5	9	13	14	13	14	
III. Eindprod. en halfFabr. v.o.	365,2	44	46	55	91	110	117	
1. IJzer en staal en -Fabr.	41,7	23	39	56	110	131	113	
2. Non-ferro met. en -Fabr.	12,4	71	58	73	151	217	204	
3. Elec. art. en apparaten	13,4	61	68	72	141	160	172	
4. Machines	57,9	47	45	60	83	104	114	
5. Voertuigen (incl. locomotieven, schepen en vliegt.)	44,5	20	23	37	86	133	154	
6. Kat. garens, weefsels, enz.	49,7	36	32	34	43	41	42	
7. Wollen garens (incl. sajjet), weefsels enz.	26,8	45	35	43	76	75	77	

*) Voor 1945 exclusief munitie-exporten van overheidswege.
Bron: „Monthly Digest of Statistics” van October 1946, blz. 83 en „The Board of Trade Journal”, 1946, blz. 523 en 1.548.

Bezien wij tot slot de exporten nog wat meer in detail, dan blijkt een aanzienlijk verschil in de ontwikkeling van de export van de afzonderlijke groepen van artikelen te bestaan. De voedingsgroep vertoont voor het 2de kwartaal van 1945 een ongewoon beeld tengevolge van de verscheping van voedsel naar de bevruchte gebieden. Na een scherpe daling van de voedselexport in het 3de kwartaal 1945 tot beneden het peil van 1938 is thans het vooroorlogse peil weer nagenoeg bereikt, waartoe vooral hebben bijgedragen de graanverleningen en belangrijke rol speelt, en de in het begin van dit jaar op een hoger peil gebrachte tabakexport.

In de groep grondstoffen, die voor de oorlog belangrijker was dan de voedingsgroep, doch thans niet half zo belangrijk meer is, is het vooral de export van steenkool, die uitermate laag is en als belangrijkste post de ontwikkeling van de gehele groep bepaalt.

De groep eindproducten en halfabrikaten tenslotte, zijnde vóór de meest belangrijke groep, vertoont zoals vanzelf spreekt een verloop, dat niet veel van het verloop der totale export kan afwijken, alleen blijkt de stijging hier sneller te zijn geweest dan bij de rest. Tot deze snelle stijging heeft vooral bijgedragen het zeer spoedige herstel van de export van producten van de metaalnijverheid, met name voertuigen en, zij het ook in mindere mate, non-ferro metaalproducten, waarvan de export, vergeleken met 1938, verdubbelde. Verder droeg ook de vermeerderde export van de chemische nijverheid het hare tot de sterke stijging van de export in deze groep bij. De export van textielgoederen daarentegen vertoont een in vergelijking met het geheel slechts zeer trage stijging.

Samenvatting.

De demobilisatie en wederinschakeling van de gedemobiliseerden in het productieproces en de omschakeling van oorlogs- op vredesproductie zijn beide vlot verlopen. Het is evenwel waarschijnlijk, dat de structuur van de industrie zich enigermate heeft gewijzigd en wel ten nadele van de textiel- en ten gunste van de metaal- en chemische industrie.

De ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit in Groot-Brittannië is in het duister gehuld, terwijl over de productie alleen detailgegevens ter beschikking staan, doch geen samenvattende, gedetailleerde productie-index. Het valt hierdoor moeilijk een oordeel uit te spreken over de productiedrive.

De exportdrive is tot dusver succesvol verlopen. Of de „target” — 175 pCt. van het exportvolume van 1938 — echter ooit zal kunnen worden bereikt, moet om verschillende redenen ernstig worden betwijfeld.

Evenals voor Nederland geldt voor Engeland het parool: verhoging der arbeidsproductiviteit. Er is geen andere oplossing voor de problemen van een verarmd land, dat een groter leger moet onderhouden dan voor de oorlog, zijn exporten moet opvoeren om zijn in en na de oorlog aangegane schulden te voldoen, zijn productie-apparaat weer op peil wil brengen en zijn oude levensstandaard weer zo spoedig mogelijk wil hertellen.

Cambridge.

Drs. G. STUVEL.

AANTEKENINGEN.

DE ONTWIKKELING VAN HET BINNENLANDSCH LUCHTVAART-VERKEER IN DE VEREENIGDE STATEN 1).

Nog slechts 28 jaar geleden werd de eerste luchtlijn — voor het vervoer van luchtpost — in de Verenigde Staten geopend. Op 15 Mei 1918 werden twee zakken met brieven en pakketten vervoerd van Washington naar New-York! Van een snelle ontwikkeling kon in de eerste jaren echter niet worden gesproken. In 1919 immers bedroegen de ontvangsten uit het luchtpostverkeer \$ 553, in 1925 nog slechts \$ 558 en in 1926 \$ 856.

Ook het personenvervoer was in deze jaren nog zeer gering. Nog geen 6.000 passagiers werden in 1926 op de binnenlandsche luchtlijnen vervoerd.

Ondanks het nog geringe groei in de jaren 1918—'26 zijn deze toch van groot belang geweest voor de luchtvaart. In deze jaren werd bewezen, dat vervoer door de lucht practisch mogelijk was. Apathie, antipathie en ook tegenstand werden voor een groot deel in deze beginfase overwonnen. Slechts doordat het publiek in deze periode reeds enigszins vertrouwd geraakte met het vliegtuig, was de snelle ontwikkeling na 1926, en in nog sterkere mate na 1934, mogelijk.

Gezien het groote risico, dat aanvankelijk aan een luchtreis was verbonden, is het begrijpelijk, dat in de eerste jaren van de ontwikkeling het luchtverkeer grootendeels was gebaseerd op het vervoer van luchtpost. Nog in 1931 werd 82,5 pCt. der totale inkomsten van de gezamenlijke luchtvaartmaatschappijen verkregen uit het briefverkeer. Dat nadien echter het personenvervoer geleidelijk de belangrijkste steunpilaar is geworden blijkt uit de cijfers van tabel I.

TABEL I.

Inkomsten der luchtvaartmaatschappijen verdeeld over drie bronnen.

	Post		Express-goed		Passagiers	
	%	%	%	%	%	%
1931	82,5	0,3			17,2	
1933	65,0	1,2			33,8	
1935	39,6	2,4			58,0	
1937	36,7	3,5			59,8	
1939	32,7	2,9			64,4	
1941	21,1	3,0			75,9	
1943	20,5	6,8			72,8	
1945	15,4	7,5			77,1	

De technische vooruitgang heeft wel in zeer sterke mate bijgedragen tot de snelle ontwikkeling van het luchtverkeer. Dit wordt geïllustreerd door de cijfers van tabel II.

Hoewel het aantal passagiers, dat werd vervoerd, van 1928 tot 1944 steeg van 47.840 tot ruim 4,5 miljoen, was het aantal vliegtuigen op het binnenlandsche luchtvaartnet in gebruik in 1944 kleiner dan in 1928. Nog sprekender worden de cijfers, indien we het aantal vliegtuigen niet met het aantal passagiers, doch met

1) De gegevens zijn ontleend aan: „Air transportation, little known facts”, No. 7 en 8 van October 1945 en 1946.

TABEL II.

Aantal vliegtuigen op het binnenlandsche luchtvaartnet vergeleken met het aantal passagiers en aantal passagiersmijlen.

	Aantal vliegtuigen	Aantal passagiers × 1.000	Aantal passagiersmijlen × 1.000.000
1928	268	47,8	—
1930	497	374,9	84
1932	456	474,3	127
1934	417	461,7	188
1936	272	1.020,9	436
1938	253	1.343,4	558
1940	346	2.959,5	1.147
1942	179	3.551,8	1.482
1944	228	4.668,5	2.264

het aantal passagiersmijlen vergelijken. In 1930 was dit ongeveer 84 miljoen, in 1944 echter bijna 2,3 milliard.

De groote technische vooruitgang kwam tot uiting enerzijds in het aantal plaatsen per vliegtuig, doch anderzijds ook in den afstand, die door het vliegtuig kan worden afgelegd. Een lange reis met vele tusschenlandingen is minder aantrekkelijk dan dezelfde reis zonder deze tusschenlandingen. Deze factor komt naar voren in den afstand, die per passagier is afgelegd. Als derde factor kan nog worden gewezen op het feit, dat een vliegtuig gedurende steeds meer uren per etmaal voor het vervoer kan worden gebruikt.

TABEL III.

Aantal plaatsen per vliegtuig, gemiddelde lengte der reizen en aantal vliegrepen per etmaal.

	Aantal plaatsen	Gemiddelde afstand	Vliegrepen
1930	—	224	—
1933	7,59	352	—
1936	10,67	427	—
1939	14,63	400	7 à 9
1941	17,41	367	—
1944	18,99	571	10,42

Een factor van economischen aard, welke het mede mogelijk maakte, dat de prestaties zoozeer toenamen zonder dat het aantal vliegtuigen behoefde te worden uitgebreid, vinden we in het feit, dat de bezettingsgraad van de vliegtuigen sterk toenam. Werd in 1932 slechts 42,3 pCt. van het aantal beschikbare plaatsen bezet, in 1940 was dit reeds 63,8 pCt. en in 1944 zelfs 89,38 pCt.

Over het algemeen is uit de cijfers omtrent de ontwikkeling van de binnenlandsche luchtvaart in de Vereenigde Staten gedurende den oorlog niet af te leiden of er gedurende deze jaren een verlangzaming of versnelling van het ontwikkelingstempo heeft plaats gevonden. Mocht er gedurende de jaren 1941—'43 van een minder snellen groei sprake zijn geweest, voor de jaren 1944—'45 is zulks reeds niet meer het geval. Toch werd in deze jaren een mijlpaal in de ontwikkelingsgeschiedenis bereikt. Ook bij het luchtverkeer is namelijk massavervoer mogelijk geworden.

Eén van de belangrijkste oorzaken hiervan is wellicht, dat het reizen per vliegtuig in vele gevallen goedkoper is geworden dan het reizen per trein. De kosten van een reis van New-York naar San-Francisco bedragen per Pullman \$ 146,20 plus \$ 18,75 voor maaltijden. Per vliegtuig bedragen de kosten \$ 136,05. Meer voorbeelden zouden te noemen zijn. Worden ook de uren, die worden verreis, in rekening gebracht, dan steken de tarieven der treinen nog ongunstiger af tegen die van het vliegtuig. En dat terwijl het „ideaal" van 3 ct per mijl nog niet is bereikt.

TABEL IV.

Prijs per mijl in \$ ct.

1928	11,0
1932	6,1
1936	5,7
1940	5,1
1944	5,1
1945	4,5

Een tweede oorzaak is gelegen in het feit, dat het risico, verbonden aan de luchtvaart, steeds geringer wordt. Het reizen per vliegtuig is in de Vereenigde Staten zelfs reeds veiliger dan het reizen per auto. Wanneer niet alleen de veiligheid van de passagiers in aanmerking wordt genomen, doch ook wordt gelet op het aantal slachtoffers niet-passagiers, dan is ook aan het reizen per trein of bus slechts weinig minder risico verbonden, zooals uit tabel V blijkt.

TABEL V.

Ongelukken met doodelijken afloop bij vliegtuig, trein, bus of auto, per 100 millioen passagiersmijlen.

	Aantal slachtoffers passagiers			
	vliegtuig	trein	bus	auto
1943	1,4	0,31	0,22	2,7
1944	2,12	0,26	0,22	2,9

	Aantal slachtoffers inclusief niet-passagiers			
	vliegtuig	trein	bus	auto
1943	1,8	2,6	1,7	4,4
1944	2,5	2,3	1,5	4,6

Dat het aantal ongelukken bij de luchtvaart een dalende tendens vertoont, wordt uit onderstaande cijfers duidelijk.

TABEL VI.

Aantal ongelukken per 100 millioen passagiersmijlen.

1930—'32	12,26
1933—'35	4,00
1936—'38	1,22
1939—'41	0,27
1942—'45	0,225

Het aantal slachtoffers zal zeer waarschijnlijk minder snel dalen, daar het aantal passagiers per vliegtuig, zooals we boven reeds zagen, is toegenomen. Een correctie hiervoor leert, dat ook in dit geval de daling toch nog zeer aanzienlijk is.

Stellen we de periode 1930—'32 = 100, dan is het indexcijfer voor het aantal slachtoffers per 100 millioen passagiersmijlen voor de jaren 1942—'45 gemiddeld 4,3.

Een derde factor, die ons doet veronderstellen, dat tijdens de oorlogsjaren een mijlpaal werd bereikt, is gelegen in het feit, dat goederenvervoer per vliegtuig zeer wel mogelijk is gebleken. Weliswaar was gedurende de jaren 1932—'44 de hoeveelheid expresse-goed, die werd vervoerd, reeds aanmerkelijk toegenomen, de inkomsten uit dit vervoer bedroegen in 1944 echter nog slechts 5,2 pCt. der totale inkomsten van de luchtvaartmaatschappijen.

TABEL VII.

Hoeveelheid vervoerd expresse-goed. (in duizenden pons).

1928	210 ¹
1932	1.034
1936	6.959
1940	12.506
1944	66.305

Gedurende den oorlog werden echter over groote afstanden vervoerd: vliegtuigonderdeelen, jeeps, eieren, versche groenten, munitie enz. enz. De bouw van vele vliegtuigen voor het vervoer van goederen en de rijke ervaringen, opgedaan zoowel bij den bouw dezer vliegtuigen als bij het vervoer der goederen, doen vermoeden, dat ook in vreedestijd voor vele goederen vervoer door de lucht mogelijk zal blijken te zijn ²⁾. Met de vliegtuigen uit den eersten wereldoorlog werd de basis gelegd voor het postverkeer door de lucht. Wellicht dat met de vliegtuigen uit den tweeden wereldoorlog voor het goederenvervoer door de lucht een basis kan worden gelegd.

¹⁾ Zie ook: „De wilde luchtvaart in Amerika" in „E.-S.B." van 9 October 1946, blz: 652 e.v.

HET AMERIKAANSCH BANKWEZEN NA DEN OORLOG.

De overgang van de oorlogs- naar de vrede-economie, in de Vereenigde Staten gekenmerkt door een terugkeer tot de vrije economie, heeft het bankwezen aldaar niet onbeïnvloed gelaten. Aan de veranderingen in het bank- en credietwezen, die van dezen overgang het gevolg zijn, heeft „The Economist” een artikel gewijd¹⁾, waaraan wij een en ander ontleenen.

GEDurende den oorlog waren de banken feitelijk gedwongen om dat gedeelte van de staatsuitgaven, dat niet gedekt was door belastingopbrengsten en besparingen van het publiek, te financieren. Het daarvoor toegenomen bezit aan staatspapier bij de banken ging niet, zooals in Engeland, gepaard met een daling van het bedrag der verstrekte andere bankcredieten.

Zooals blijkt uit onderstaand staatje steeg het bedrag aan overheidspapier bij de banken, wier deposito's zijn verzekerd bij de „Federal Deposit Insurance Corporation”²⁾, van \$ 21.046 miljoen aan het eind van 1941, toen de Vereenigde Staten bij den oorlog werden betrokken, tot \$ 88.912 miljoen eind 1945, toen de staatsschuld ongeveer het hoogst was.

TABEL I.

Alle commercieele banken met verzekerde deposito's.

	(in miljoenen dollars).			
	Dec. 1941	Juni 1945	Dec. 1945	Juni 1946
Crediteurensaldi:				
Overheid	1.762	23.478	23.740	12.941
Anderen	36.083	44.570	50.982	65.340
Termijndeposito's	15.855	26.999	29.946	32.583
Verplichte reserves ..	12.396	14.806	15.810	15.999
Leeningen	21.258	23.376	25.765	26.791
Overheidspapier	21.046	82.401	88.912	82.977

Het bedrag aan verstrekte credieten („bank loans”) is gedurende dezelfde periode gestegen van \$ 21.258 miljoen tot \$ 25.765 miljoen. Het tweede staatje, dat een overzicht geeft van de verdeling dezer bankcredieten, laat zien, dat de stijging grootendeels is veroorzaakt door de sterk toegenomen vraag naar credieten voor het kopen of aanhouden van effecten, hoofdzakelijk overheidspapier.

TABEL II.

Verstrekte credieten der commercieele banken met verzekerde deposito's.

	(in miljoenen dollars).			
	Dec. 1941	Juni 1945	Dec. 1945	Juni 1946
Commercieele	9.214	7.501	9.461	10.334
Agrarische	1.450	1.632	1.314	1.366
Tegen effecten:				
Aan makelaars ..	614	3.113	3.164	2.417
Aan anderen	662	3.601	3.606	2.656
Bouwcredieten	4.773	4.413	4.677	5.738
Consumptieve en andere credieten	4.545	3.116	3.542	4.280
Totaal	21.258	23.376	25.765	26.791

In het laatst van 1945 is echter definitief aan deze ontwikkeling een einde gekomen. Het effectenbezit van de banken was eind Juni 'jl. verminderd met een bedrag van \$ 6.000 miljoen (zie tabel I) en gedurende de tweede helft van dit jaar heeft deze daling zich voortgezet. Tegelijkertijd is de vraag naar credieten tegen onderpand van effecten gedaald, enerzijds omdat de „Federal Reserve Board” de dekkingpercentages, waartegen fondsen bij bankinstellingen kunnen worden beleend, heeft verhoogd tot 100 pCt.³⁾, anderzijds wijl staatspapier — hoewel niet aan de beleeningsmarges onderworpen — bij de huidige tendens tot stijging

¹⁾ „U.S. banks in reconversion” in „The Economist” van 16 November 1946, blz. 4 van het „banking supplement”.

²⁾ Vergelijk voor de met ingang van 1 Januari 1934 ingevoerde depositoverzekering, waardoor thans 98 pCt. van alle deposito's van de commercieele banken in de Vereenigde Staten zijn verzekerd, o.a. Dr. G. M. Verrijn Stuart: „Bankpolitiek”, blz. 197.

³⁾ Deze methode van creditcontrole is ingevoerd onder president Roosevelt en neergelegd in de „Securities Exchange Act 1934”; vergelijk hiervoor o.a. Prof. Dr. H. M. H. A. van der Valk: „Egalisatiefondsen en monetaire politiek in Engeland, Nederland en de Vereenigde Staten”, 3e druk 1942, blz. 140 e.v.

van den rentevoet geen attractie meer vormt. Tegenover deze daling valt er dit jaar een herstel te constateeren in de vraag naar alle overige bankcredieten (zie tabel II). Vooral uit hoofde van de industrieele reconversie en ten behoeve van de uitvoering van het bouwprogramma wordt een steeds toenemend beroep gedaan op de banken.¹⁾

In hooge mate heeft het bankwezen in de Vereenigde Staten dit jaar den invloed ondergaan van de omvangrijke aflossing van de staatsschuld. De totale rentedragende schuld van den Staat, die haar top bereikte in Februari 1946 (\$ 277.912 miljoen), was Augustus 'jl. gedaald tot \$ 266.359 miljoen. Deze daling werd verkregen door de kasmiddelen van den Schatkist te gebruiken om vervallende staatsschuld af te lossen. Teneinde den invloed hiervan op het bankwezen na te gaan, moet men zich realiseeren, dat deze middelen bij de commercieele banken à deposito waren geplaatst. Deze deposito's van de Overheid waren gedurende het laatste gedeelte van den oorlog sterk gestegen, doordat de opbrengst van de verschillende staatsleeningen, zoolang zij nog niet noodig was voor het doen van uitgaven, werd gedeponeed bij de commercieele banken. De aldus gevormde rekeningen bedroegen \$ 23.740 miljoen aan het eind van 1945 (zie tabel I). Eind Juni 'jl. waren zij gedaald tot \$ 12.941 miljoen, hoofdzakelijk wegens schuldaflossingen en bestrijding van het voortdurende, zij het gedaalde, overheidstekort. Het deflator effect van deze groote schuldaflossingen wordt derhalve bijna geheel weerspiegeld in de rekeningen van de Overheid bij de commercieele banken. Aan den anderen kant zijn de overige deposito's bij de commercieele banken in den loop van 1946 voortdurend gestegen, door de stijgende creditverleening van de banken en door het weer à deposito plaatsen van gelden, verkregen door aflossing van staatspapier. De daling van de deposito's van de Overheid en de stijging van andere deposito's zijn dus tot op zekere hoogte complementair.

Indien al het gedurende dit jaar afgeloste staatspapier in het bezit zou zijn geweest van de commercieele banken, dan zou de aflossing geen invloed hebben uitgeoefend op de monetaire situatie in de Vereenigde Staten, aangezien genoemde banken niet verplicht zijn reserves aan te houden tegen „war loan accounts”, zooals de deposito's van de Overheid worden genoemd.

Daar echter een gedeelte van de afgeloste schuld in handen was van het publiek en, wat belangrijker is, in het bezit was van de „Reserve Banks”, is er door de schuldaflossingen van de Overheid een opvallende beperking van de mogelijkheid tot creditverleening ontstaan. Immers, in de eerste plaats zijn bedragen van de „war loan deposit accounts” overgeheveld naar andere depositorekeningen, waardoor de verplichte reserves grooter zijn geworden, en in de tweede plaats zijn bedragen van de commercieele banken naar de „Federal Reserve Banks” gevloeid, waardoor de reservesaldi van de „member banks” bij de „Federal Reserve Banks” zijn gedaald. Hierdoor zijn de onverplichte reserves van \$ 1.439 miljoen aan het begin van 1946 gedaald tot \$ 792 miljoen eind Augustus 'jl.

De „Reserve Banks” hebben getracht het effect van de schuldaflossing van de Overheid te niet te doen door middel van de bekende open-marktpolitiek, echter zonder voldoende resultaat, zoodat het uiteindelijk gevolg is geweest een versmalling van de basis der reservesaldi, hetgeen weer heeft bijgedragen tot de stijgende tendens van den rentevoet. De stijging van den rentevoet is het meest typische kenmerk van de veranderingen in het bank- en credietwezen in de Vereenigde Staten. De Schatkist heeft groot belang

bij goedkoop geld, niet alleen omdat een flink begrotingstekort moet worden gefinancierd, maar tevens omdat gedurende den oorlog een groot gedeelte der benodigde middelen is verkregen op korten termijn.

Hiertegenover echter staat een vraag naar kapitaal — zoowel op korten als op langen termijn —, die voldoende is om de lichte stijging van den rentevoet te veroorzaken.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

In de noteringen ter geldmarkt kwamen in de afgelopen week vrijwel geen veranderingen, terwijl de omzetten zeer gering waren. Alleen voor driemaandspromessen kwam een iets hogere notering tot stand, al is deze veelszins nominaal, daar zij tegen 1⁵/₁₆ pCt. werden gezocht. De banken streven nu steeds naar een vergroting harer liquiditeit, waarbij waarschijnlijk niet alleen de wensch voorzit, om bij de jaarbalansen met een goede liquiditeit voor den dag te komen, maar eveneens om bij een eventueel versnelde invordering van zekerheidsstellingen of belastingen zonder moeite deze betalingen aan den Staat te kunnen verrichten. Callgeld was in verband met deze ruimte overvloedig aangeboden tegen een rente van 3/4 pCt.

Het niet volledig slagen van de conversie-operatie der gemeente Haarlem wijst nog eens te meer op de lichte stijging, welke in den rentestand is ingetreden. De staatsfondsen, behoudens de zeer kort loopende, noteeren dan ook alle beneden pari.

Het schijnt, dat de monetaire autoriteiten haar rentepolitiek met meer kracht zullen de Rijksfondsen door te zetten. Naar verluidt zullen de Rijksfondsen op aandrang van hoogerhand uit het zgn. beleggersfront treden, waardoor de Overheid haar greep op het aanbod van middelen ter belegging in obligaties aanzienlijk versterkt.

Op de aandelenmarkt kwamen wat de binnenlandse fondsen betreft slechts geringe koersveranderingen voor. Het dreigend aanbod, als gevolg van het opleggen der bijzondere heffingen, vormt een belangrijke onzekerheidsfactor, welke de vraag voor beleggingsdoeleinden uit den aard der zaak afschrikt. Dat blijkt ook bij de huidige emissies, waarvoor ondanks de goede kwaliteit der aangeboden stukken (o.a. Nederlandsche Kabel-fabriek en Ketjen) slechts zeer matige belangstelling bestaat.

Met betrekking tot scheepvaartandeelen kwam na de iets grootere belangstelling in de voorafgaande week een terugslag. Indische fondsen vertoonden, vooral onder invloed der politieke ontwikkeling een verdere koersdaling.

Het bovenstaande moge worden geïllustreerd met de navolgende noteringen:

	6 Dec. 1946	13 Dec. 1946
A.K.U.	118 1/2	120 1/4
v. Berkel's Patent.....	95	97 3/4
Koninklijke Nederlandsche Hoogovens	108	108
Lever Bros. Unilever C. v. A.	221 1/2 GB	222 1/2
Philips G. b. v. A.	296 GB	301 GB
Koninklijke Olie	317	316
H.A.L.	137	135 1/2
N.S.U.	122	119 1/2 GB
H.V.A.	185 1/2	180 1/2
Deli Mij. C. v. A.	105 L	103 1/2
Amsterdam	122 1/2	119

STATISTIEKEN.

DE NEDERLANDSCHE BANK.
Verkorte balans op 16 December 1946.

Activa.											
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto	<table border="0"> <tr> <td>Hoofdbank f</td> <td>—</td> <td>1)</td> </tr> <tr> <td>Bijbank</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Agentsch.</td> <td>6.000,—</td> <td></td> </tr> </table>	Hoofdbank f	—	1)	Bijbank	—		Agentsch.	6.000,—		f 6.000,— ¹⁾
Hoofdbank f	—	1)									
Bijbank	—										
Agentsch.	6.000,—										
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art. II, 1e lid, sub 3 van de Bankwet 1937 i ^o art. 4 van het Koninklijk besluit van 1 October 1945, Staatsblad No. F 204)											
Beleeningen: (incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand)	<table border="0"> <tr> <td>Hoofdbank f</td> <td>143.790.593,78²⁾</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bijbank</td> <td>297.453,04</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Agentsch.</td> <td>8.485.835,65</td> <td></td> </tr> </table>	Hoofdbank f	143.790.593,78 ²⁾		Bijbank	297.453,04		Agentsch.	8.485.835,65		
Hoofdbank f	143.790.593,78 ²⁾										
Bijbank	297.453,04										
Agentsch.	8.485.835,65										
Op effecten, enz.	f 152.573.882,47										
Op goederen en ceelen	f 151.697.712,57 ²⁾										
	876.169,90										
		f 152.573.882,47 ²⁾									
Voorschotten aan het Rijk (art. 16 van de Bankwet 1937)		—									
Munt en muntmateriaal:											
Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 699.728.497,41										
Zilveren munt, enz.	1.134.274,14										
		f 700.862.771,55									
Papier op het buitenland	f 4.430.806.330,03										
Tegoed bij correspondenten in het buitenland	72.924.740,43										
Buitenlandsche betaalmiddelen	15.690.654,50										
		f 4.519.421.724,96									
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds		70.285.693,46									
Gebouwen en inventaris		3.000.000,—									
Diverse rekeningen		26.356.226,26									
		f 5.472.506.298,70									
Passiva.											
Kapitaal	f 20.000.000,—										
Reservefondsen	12.377.412,28										
Bijzondere reserve (winst waardeering goudvoorraad per 2 Juli 1945)	209.277.096,67										
Andere bijzondere reserves	76.798.079,95										
Pensioenfonds	15.509.152,10										
Bankbiljetten in omloop (oude uitgifte)	237.071.155,—										
Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgifte)	2.646.081.119,51										
Banksignaties in omloop	237.940,80										
Rekening-courant saldo's:											
's Rijks Schatkist	f 1.188.319.778,02										
's Rijks Schatkist: speciale rekening	110.548.500,—										
Geblokkeerde saldo's van banken	105.593.133,23										
Geblokkeerde saldo's van anderen	44.248.691,11										
Vrije saldo's	569.540.175,91										
		f 2.018.450.278,36									
Diverse rekeningen		236.703.628,54									
		f 5.472.506.298,70									

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

BANK VAN ENGELAND.
(Voornaamste posten in miljoenen ponden).

Data	Metaalvoorraad	Govt. debts and Govt. securities	Fiduciary issue	Biljetten in circulatie	
				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
4 Dec. '46	0,2	1.399,1	1.400	1.375,7	24,6
11 Dec. '46	0,2	1.449,1	1.450	1.398,2	52,0

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
4 Dec. '46	1,1	298,5	20,8	16,6	343,5	9,8	279,6
11 Dec. '46	1,2	258,0	27,2	16,4	336,9	14,9	265,6

DE NEDERLANDSCHE BANK.
(Voornaamste posten in duizenden guldens).

Data	Munt en muntmateriaal	Papier op het buitenland	Tegood bij corresp. in het buitenland en buitenlandse betaalmiddelen	Wissels, prom. enz. en open marktpapier	Beleeningen
28 Oct. '46	700.200	4.430.806	98.453	1	161.832
4 Nov. '46	700.224	4.430.806	91.216	1	162.357
11 " '46	700.311	4.430.806	73.842	1	153.697
18 " '46	700.316	4.430.806	113.732	1	153.188
25 " '46	700.612	4.430.806	76.680	6	157.931
2 Dec. '46	700.613	4.430.806	76.973	6	171.724
9 " '46	700.841	4.430.806	81.770	6	153.819
16 " '46	700.863	4.430.806	88.615	6	152.574

Saldi in rekening-courant

Data	Bankbiljetten in omloop	's Rijks Schatkist	Geblokkeerde saldi van banken	Geblokkeerde saldi van anderen	Vrije saldi
28 Oct. '46	2.576.500	1.222.262	68.530	50.500	663.204
4 Nov. '46	2.628.055	1.136.757	70.017	52.278	688.827
11 " '46	2.608.074	1.117.126	99.498	52.891	665.959
18 " '46	2.605.899	1.191.163	81.602	50.776	654.750
25 " '46	2.614.533	1.141.425	59.859	49.839	687.370
2 Dec. '46	2.668.391	1.233.458	50.655	46.352	578.003
9 " '46	2.655.096	1.216.671	89.883	43.798	558.023
16 " '46	2.646.081	1.188.320	105.593	44.449	569.540

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

Data	Totaal van de goudvoorraad ¹⁾	Ruilen-landsche devisa	Papier op België	Voorschotten op overzeesfondsen	Deel- en pasmunt	Vorderingen op den Staat
12 Dec. 1946	31.969	4.974	4.851	223	790	49.797
5 " 1946	31.953	5.212	5.131	216	807	49.872
28 Nov. 1946	31.809	4.894	4.854	199	852	49.882
21 " 1946	31.809	3.934	4.177	227	1.310	49.662
13 " 1946	31.809	3.981	4.235	246	1.234	50.147
7 " 1946	31.833	3.800	4.630	246	1.193	50.362
29 Oct. 1946	31.817	3.723	3.796	260	1.155	50.662

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa ²⁾	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi van de Schatkist	van anderen	Besluitwet van 6 Oct. '44 ³⁾
12 Dec. 1946	641	158.643	72.052	2	4.111	623
5 " 1946	641	159.114	72.502	3	4.131	626
28 Nov. 1946	641	158.475	71.703	5	4.286	632
21 " 1946	641	157.270	71.602	1	4.092	634
13 " 1946	641	157.678	72.154	2	3.946	637
7 " 1946	641	158.094	72.382	0,3	4.133	638
29 Oct. 1946	641	157.410	71.439	3	4.350	644

- ¹⁾ Waarvan 10.493 miljoen francs. onbeschikbaar goudsaldo na herwaardeering van den goudvoorraad (Besluitwet no. 5 van 1-5-1944).
- ²⁾ Waaronder begrepen de post „Emissiebank te Brussel“, ten bedrage van 84.597 miljoen francs.
- 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
21 Nov. 1946	18.292	17.514	280	23.522
29 Nov. 1946	18.310	17.529	272	23.682

Data	F.R.-biljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt.	Member-banks
3 Dec. 1941	7.730	15.108	320	13.178
7 Juni 1945	22.860	17.350	352	15.432
21 Nov. 1946	24.676	17.752	633	16.098
29 Nov. 1946	24.780	17.749	665	16.131

BANK VAN FRANKRIJK.
(Voornaamste posten in miljoenen francs).

Data	Metaalvoorraad	Disconto's en voorschotten	Voorschotten aan den Staat		
			Vaste	Schatkist	Bezettingskosten Duitsch-land
31 Aug. 1939	97.893	27.080	30.577	5.466	—
31 Mei 1945	75.151	26.443	54.508	19.750	426.000
14 Nov. 1946	94.817	102.314	59.449	55.900	426.000
21 Nov. 1946	94.817	100.703	59.449	56.800	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
14 Nov. 1946	699.571	56.572	776	55.796
21 Nov. 1946	696.011	61.368	714	60.654

ZWEEDSCHE RIJKSBANK.
(Voornaamste posten in miljoenen kronen).

Data	Goud	Staatsfondsen		Saldi buitenland	Fondsen ter beschikking der staats-schuld	Regularisatie-rekeningen goud en diversen
		Eigen	Vreemd			
31 Dec. 1939	578	234	310 ¹⁾	—	—	335
31 Dec. 1945	1.062	421	840 ¹⁾	—	1.066	716
30 Nov. 1946	939	336	613	349	810	765
7 Dec. 1946	939	378	567	292	753	766

Data	Biljetten in circulatie	Deposito's				
		Direct opvraagbaar				
		Totaal	Staat	Banken	45 dagen	Buiten-landsche banken
31 Dec. 1939	1.422	424	267	153	0,1	23
31 Dec. 1945	2.782	952	831	80	302	98
30 Nov. 1946	2.576	1.046	900	47	236	155
7 Dec. 1946	2.551	938	788	43	236	164

¹⁾ Inclusief buitenlandsche banksaldi.

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

Data	Metaalvoorraad	Buiten-wissels	Disconto's en voorschotten	Effecten	Biljetten in circulatie	Andere credieten
31 Aug. 1939	2.419,5	287,7	96,3	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 Nov. 1946	4.921,3	148,1	110,8	54,9	3.898,3	1.051,7
7 Dec. 1946	4.950,5	146,4	107,1	54,9	3.857,4	1.107,7

EMISSIES IN 1946 (t/m November).
(Reële bedragen in miljoenen guldens).

Maand	Obligaties	Aan-deelen	Totaal	waarvan conversies	Nieuw geld
Januari	1.125	—	1.125	—	1.125
Februari	—	0,7	0,7	—	0,7
Maart	—	—	—	—	—
April	—	—	—	—	—
Mei	825	1,9 ¹⁾	826,9 ¹⁾	—	826,9 ¹⁾
Juni	—	100,2	100,2	—	100,2
Juli	—	4,1	4,1	—	4,1
Augustus	—	8,8	8,8	—	8,8
September	—	0,8	0,8	—	0,8
October	4,0	0,7	4,7	—	4,7
November	3,1	4,7	7,8	3,1	4,7
Totaal	1.957,1	121,9	2.079	3,1	2.075,9

¹⁾ In „E.-S.B.“ van 6 Nov. 1946: 0,4 lager. Reden: Schok-beton aand. B 0,42 moet zijn 0,84.

SPECIFICATIE VAN DE EMISSIES IN NOVEMBER 1946¹⁾.
(Bedragen in miljoenen guldens; koersen en rentevoeten in procenten).

Naam	Bedrag (nominaal)	Koers	Bedrag (reëel)	Rentevoet	Looptijd
Obligaties.					
<i>Overheid.</i>					
Gem. Arnhem (conversie)	3,1	100	3,1	3	39 jaar ²⁾
Aandelen.					
Chem. fabriek Naarden.	0,4	120	0,48	—	
Ned. Bank voor Zuid-Afrika N.V.	3	140	4,2	—	

¹⁾ Aansluitend op de emissiestatistiek in „E.-S.B.” van 6 November 1946, blz. 738. De daaar geplaatste noot 2: Herstelbank aandelen A bij den Staat geplaatst ad f1 miljoen, moet zijn f100 miljoen.

²⁾ Behoudens vervroegde of gedeeltelijke aflossing, doch niet vóór 16 December 1949.

Beschikbare krachten

Jong econ. drs.

zou graag tewerk gesteld worden in het buitenland, voor het verrichten van economisch research of commercieel werk. Representatief, goede talenkennis, eenige ervaring. Br. onder no. 781 bureau van dit blad, postbus 42, Schiedam.

Vacatures

INDUSTRIELE ONDERNEMING

in het centrum des lands zoekt een

ADMINISTRATEUR

Vereist: grondige bekendheid met moderne bedrijfsadministratie en met correspondentie in de moderne talen; veel initiatief, organisatievermogen, commerciële zin; opleiding: M.O. Boekhouden of S.P.D. en diploma's correspondentie moderne talen. Aangeboden wordt een levenspositie met zeer aantrekkelijke werkkring. Candidaten, die daarvoor in aanmerking komen, zullen worden uitgenodigd voor een psychologisch onderzoek op 14 Januari '47 door de NEDERLANDSCHE STICHTING VOOR PSYCHOTECHNIEK Wittevrouwenkade 6, Utrecht

Eigenhandig geschreven brieven met volledige inlichtingen omtrent godsdienst, levensloop, leeftijd en salariseisen, vergezeld van twee nieuwe pasfoto's (van voren en opzij) te zenden aan Advertentiebureau ALTA te Utrecht vóór 28 December a.s. met vermelding in linkerbovenhoek van brief, op foto's en envelop: ESB 4950 met daaronder naam, adres en leeftijd in drukletters.

Werkgeversvereniging op vervoersgebied in het midden des lands vraagt

secretaris

bij voorkeur Mr. in de Rechten. Salaris nader overeen te komen. Brieven onder no. 783 bureau van dit blad, postbus 42, Schiedam.

Het Curatorium van het „Instituut voor Onderzoek en Voorlichting ten dienste van Overheid, Bedrijfsleven en Algemeen Belang” (I.O.V.) roept sollicitanten op voor de plaats van
DIRECTEUR
dezer Instelling.

Het I.O.V. is een Instituut te algemeen en nutte, welk werd opgericht op initiatief van de Orde van Organisatie- en Efficiency-Adviseurs met medewerking van vooraanstaande personen uit het bedrijfsleven.

Het stelt zich ten doel het verrichten van onderzoekingen en het geven van voorlichting betreffende algemeene bedrijfs-economische vraagstukken en andere algemeene problemen van het bedrijfsleven, voor zoover die liggen buiten het terrein van de techniek in engeren zin.

Tot de taak van den Directeur behoort het leidinggeven aan uitgebreide onderzoekingen door samenwerkende gespecialiseerde deskundigen en het onderhouden van contracten met overheidsinstanties en ondernemingen van het bedrijfsleven.

Slechts zij, die een universitaire of gelijkwaardige andere opleiding hebben genoten, over ervaring op het gebied der organisatie- en efficiency-vraagstukken beschikken en als zodanig een gevestigde reputatie hebben, komen voor benoeming in aanmerking.

Sollicitaties te richten aan den Secretaris van het Curatorium, Mr. H. de Nies, Vondelstraat 154, Amsterdam W.

Bij financiële instelling is plaats voor een

onderlegde kracht

met belangstelling voor financieel-economisch onderzoek. Betrokkenen moeten in staat zijn te assisteren bij het samenstellen van financiële rapporten en de leiding op zich kunnen nemen van het financieel-economisch archief.

Vereischten: Goed stylist, praktijkervaring, initiatief. In aanmerking komen o.a. zij, die in gelijkwaardige postjes zijn werkzaam geweest in het bankbedrijf of bij andere financiële instellingen of bij de financiële redactie van een courant. Bij gebreken geschiktheid goede vooruitzichten, ook voor universitair opgeleide krachten.

Brieven Directie N.V. Hollandsche Belegging en Beheer Maatschappij, Heerengracht 320, A'dam-C.

ZWANENBERG'S FABRIEKEN N.V. TE OSS vraagt voor spoedige indiensttreding:

A. CHEF VOOR HAAR PRODUCTIE-BUREAU

bij voorkeur doctorandus in de economie met praktijkervaring, initiatief en organisatie-talent. Voor goede kracht aantrekkelijke positie.

B. ERVAREN COMMERCIEELE KRACHT

voor haar verkoopafdeling. Praktijk in verkooporganisatie, marktanalyse en marktresearch, alsmede ruime algemeene ontwikkeling en kennis der moderne talen vereischt.

C. ADMINISTRATIEVE KRACHT VOOR HAAR STATISTIECH-ECONOMISCHE AFDEELING

Practische ervaring en administratief inzicht.

Uitvoerige schriftelijke sollicitaties met opgave van te genwoordige en vroegere werkkringen, leeftijd, opleiding en verdere bijzonderheden te richten aan de Directie.

Afgestudeerden van de Economische Faculteit van Amsterdam, welke de informatiekaart niet hebben ontvangen of niet hebben geretourneerd, worden dringend verzocht hun adressen ten spoedigste op te geven bij ons Secretariaat, Weysenbruchstraat 89, 's-Gravenhage, Tel. 774718.

Amsterdamsche Kring van Economen.

„HOLLANDIA”

HOLLANDSCHE FABRIEK VAN MELK-
PRODUCTEN EN VOEDINGSMIDDELEN N.V.

HOOFDKANTOOR TE
VLAARDINGEN



N.V. KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

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

rijnlansche
betonbouw maatschappij n.v.

nieuwe plantage 29 - delft - tel. 2685

N.V. Louis Dobbemann
Waddinxveen

KOFFIE

THEE

STORK

HENGELO



MODERNE
LAND- EN
SCHEEPS-
INSTALLATIES

Abonneert U op

DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van Prof. P. Hennipman, Prof. P. B. Kreukniet, Th. Ligthart, Prof. N. J. Polak, Prof. J. Tinbergen, Prof. H. M. H. A. van der Valk, Prof. C. A. Verrijn Stuart, Prof. G. M. Verrijn Stuart, Prof. Mr. F. de Vries.

Abonnementsprijs f 22,50; franco p. post f 23,30; voor studenten f 19,—; franco per post f 19,80.

Abonnementen worden aangenomen door den boekhandel en door de uitgevers

DE ERVEN F. BOHN TE HAARLEM

N.V. LANKHORST
TOUWFABRIEKEN
SNEEK TEL. 3041-3042

SPINNERIJ—TOUWSLAGERIJ SEDERT 1803

I. B. M. elektrische administratie-machines
(Hollerith Systeem)
ELECTROMATIC volledig elektrische schrijfmachine
INTERNATIONAL registrerende werk- en personeel-
contrôle-apparaten

International Business Machines Corporation, New York

In Holland vertegenwoordigd door de:

Internationale Bedrijfsmachine Mij N.V.
Frederiksplein 34, Amsterdam-C., Tel. nrs. 33406, 33656, 31856

N.V. LEVENSVZERKERING-MIJ.



DE
ARNHEM

LEVENSVZERKERING

BOVENBERGSTRAAT 7

ARNHEM

Huygen & Wessel c.v.

VERWARMING
VENTILATIE
LUCHTBEHANDELING

Amersfoort - Amsterdam
Apeldoorn - Rotterdam - Leeuwarden