

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

32E JAARGANG

WOENSDAG 29 JANUARI 1947

No. 1551

COMMISSIE VAN REDACTIE:*H. W. Lambers; N. J. Polak; J. Tinbergen;**H. M. H. A. van der Valk; F. de Vries;**J. H. Lubbers (Redacteur-Secretaris).**Assistent-Redacteur: A. de Wit.**Administratie: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Telefoon: Redactie 38040, Administratie 38340. Giro 8408.**Alle correspondentie betreffende advertenties te richten
aan de Firma H. A. M. Roelants, Lange Haven 141,
Schiedam (Tel. 69300, toestel 6).***INHOUD:**

	Blz.
De artikelen van deze week	83
Uit buitenlandsche bron	83
Grootwinkelbedrijf en zelfstandige winkelier door <i>Dr. F. L. van Muiswinkel</i>	84
Het stadsplan van Rotterdam door <i>Prof. W. E. Boerman</i>	85
Practische bedrijfsorganisatie door <i>A. van Wijnen</i> ...	88
De algemeene vrachtaart in 1946 door <i>C. Vermey</i>	90
Aanteekeningen:	
Het plan Monnet	92
Internationale notities:	
Steenkool	93
Duitschland	94
De daling van het prijsniveau in Frankrijk	94
Saneering van de Italiaansche staatsfinanciën	95
Het Engelsche witboek over de productie	95
Welvaart in Canada	95
Geld- en kapitaalmarkt	95
Statistieken:	
Verkeer en vervoer in Nederland	96
Bankstaten	97
Groothandelsprijzen in de Vereenigde Staten	98
Goudproductie	98
Stand van 's Rijks Kas	99

DEZER DAGEN

wordt men wijzer. In Frankrijk vonden de politieke partijen elkaar in een coalitiekabinet, dat, gewapend met het plan Monnet, een definitief begin gaat maken met het economisch herstel. Samenwerking op breeder basis kenmerkt eveneens het nieuwe Grieksche kabinet, onder Maximos — die echter voor het opstellen van de regeringsverklaring eenigen bedenktijd vroeg —, terwijl ook de Gasperi, opnieuw formateur in Italië, een coalitie nastreeft.

„We must all hang together, or assuredly we shall all hang separately”. Deze woorden van Benjamin Franklin kunnen de Amerikanen er toe hebben geïnspireerd, voor de controle op de atoomenergie een nieuw plan op te stellen, dat thans aannemelijk voor Rusland heet te zijn. Breedheid van visie kenmerkt ook recente uitlatingen van Amerikaansche politici: Generaal Marshall verklaarde niets voor binnenlandsche politieke verwickelingen te voelen — zal het hem gelukken, er vrij van te blijven? —, terwijl John Foster Dulles, adviseur van de Republikeinse partij voor buitenlandsche aangelegenheden, een plan voor industriele ontwikkeling en economische eenwording van Europa, met politieke decentralisatie van Duitschland, heeft ontvouwd.

Engeland verdiept zich, nu een dreigende verkoeling in de verhouding met Rusland door enkele wijzigingen van Stalin en Bevin is bezworen, in binnenlandsche economische problemen; het toont daarbij behoefte aan breede fundeering voor de „tough economic struggle”, die Sir Stafford Cripps voor de komende twee à drie jaren heeft aangekondigd. Op het witboek betreffende de noodzaak tot opvoering van de productie volgt thans een witboek, dat een nationaal bouwplan voor 1947 bevat.

Ook ons land gaat niet over één nacht ijs. Aan de commissie-generaal werd, al dan niet als lid of adviseur, een economisch deskundige toegevoegd. Er zijn echter — ondanks de te Batavia bereikte militaire overeenstemming — nog enkele wakken; zoo bestaat er nog geen eenstemmigheid over de vraag, of de commissie-generaal nu is of wordt uitgebreid, terwijl nu ook over het aftreden van den luitenant-gouverneur-generaal afwijkende inzichten blijken te bestaan. Op ander gebied evenwel keert men terug tot degelijke voorbereiding. Zoo is bij de Groote Vier te Londen een aanvullend memorandum ingediend, waarin de Nederlandsche eischen ten opzichte van Duitschland nogmaals in den breede worden toegelicht. Van de onderhandelingen te Den Haag met vertegenwoordigers van de Engelsch-Amerikaansche zone van Duitschland is ons land inmiddels wel wijzer, maar niet beter geworden; zij hadden een onbevredigend verloop. A wiser but a sadder man... Grondigheid kenmerkt voorts de plannen tot publiekrechtelijke organisatie van het bedrijfsleven: een door den minister van Economische Zaken ingestelde commissie uit de Stichting van den Arbeid zal thans een voorontwerp moeten uitwerken. Gewaardeerd, dat Nederlandsche gedegenheid in den vroeten wordt gewaardeerd, dat de werkdag Medexen's in den aan ons land om hulp bij een mond- en klauwzeerepidemie.

De redactie van „Economisch-Statistische Berichten” wil het hare bijdragen tot dit proces van nationale en internationale verruiming van inzicht. Met ingang van deze week heeft zij daarom, behalve een kort overzicht van den inhoud der artikelen, een tweetal internationale rubrieken in het leven geroepen. Zij vertrouwt, dat aldus de schaarste aan valuta, die den import van voorlichting uit het buitenland bemoeilijkt, door haar lezers minder nijpend zal worden gevoeld.

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK.

Dr. F. L. van Muiswinkel, *Grootwinkelbedrijf en zelfstandige winkelier.*

Gedurende den oorlog verkreeg het middenstandsbedrijf, wat de omzetten betreft, een voorsprong op het grootwinkelbedrijf. Deze beruiste in hoofdzaak op factoren van tijdelijken aard, zooals de relatief te groote voorraden in 1939, de gemakkelijker bevoorrading en de invloed van den oorlog op de koopgewoonten van het publiek.

Daarnaast zijn echter factoren van permanenten aard werkzaam, dank zij de toegenomen financiële en organisatorische kracht van het kleinbedrijf, die een meer duurzame verbetering beloven.

Prof. W. E. Boerman, *Het stadsplan van Rotterdam.*

Alvorens met begrip en kennis van zaken uiteindelijk vorm aan het stadsbeeld kan worden gegeven, dient de doelmatige bestemming daarvan te worden vastgelegd door een economisch deskundige of een studiegroep van deskundigen. Slechts op deze wijze kan een „basisplan” tot stand komen.

Het plan-1940 vormde, door de haast, waarmede het moest worden samengesteld, teveel een „correctie-plan”. Het tijdens den oorlog gerijpte inzicht in de verschillende problemen — o.a. het vraagstuk van de beteekenis van de binnenstad voor het bedrijfsleven — is in het plan-1946 verwerkt. Schr. concludeert, dat dit plan, hoewel onvolkomenheden niet kunnen worden vermeden, een goed uitgangspunt voor den wederopbouw van Rotterdam vormt.

A. van Wijnen, *Practische bedrijfsorganisatie.*

Het algemeen belang wordt niet gediend door vrije concurrentie. Regeling van het bedrijfsleven door de Overheid, eventueele nationalisatie daarvan, plaatst de Overheid voor een zware verantwoordelijkheid. Autonome bedrijfsorganisatie zonder of met geringe inmenging van de Overheid beteekent evenmin een harmonie tusschen eigen en gemeenschapsbelang.

Een synthese is te vinden bij bedrijfsorganisatie met sterken regeeringsinvloed. De bedrijfsorganisatie moet verticaal zijn. Het komt aan op een goed bestuur en den invloed van de Overheid.

C. Vermey, *De algemeene vrachtaart in 1946.*

Het jaar 1946 heeft voor de tramprederijen gunstige resultaten afgeworpen. Zoolang het huidige tekort aan scheepsruimte blijft bestaan — en dat zal ongetwijfeld in 1947 nog het geval zijn — zijn verdere gunstige bedrijfsresultaten te verwachten.

In een overzicht van het vrachtenpeil gedurende 1946 wordt o.a. de invloed van de Amerikaansche stakingen op de vrachtprijzen besproken.

De vooruitzichten op langeren termijn zijn onzeker. Als speciale moeilijkheden worden genoemd het wegvallen van de uitgaande kolenladingen, de stijging van de kolen- en oliebunkerprijzen, het vraagstuk van de Amerikaansche surpluscapaciteit en het streven van vroeger niet zeevarende landen om thans een eigen vloot op te bouwen.

UIT BUITENLANDSCHE BRON.

De zwarte markt in Nederland beweegt zich volgens de „Neue Zürcher Zeitung” van 21 Januari in dalende lijn. Bijv.:

Sigaretten	van f 5 per 20 stuks tot f 3 à f 3,50.
Boter	van f 18 per kg tot f 15.
Suiker	van f 6 per pond tot f 4,50.
Gouden tientjes	van f 95 per stuk tot f 80.
Dollarbiljetten	van f 7,25 per dollar tot f 6,50.

De rijsttoewijzing van Nederlandsch-Indië door de „Emergency Food Council” te Washington bedraagt voor het eerste semester van 1947 100.000 ton. „Economie” van 23 Januari meldt verder, dat de toewijzingen over het algemeen iets minder dan de helft bedragen van de behoeften van de importeerende landen. Enkele cijfers: aan Britsch-Indië 410.000 ton (vooroorlogse consumptie 40 miljoen ton), aan China 245.000 ton (vooroorlogse consumptie 48 miljoen ton).

Belastingverlaging, vooral van de directe belasting, wordt, naar „The Times” van 20 Januari meldt, bepleit door de federatie van Britsche industrieën, zelfs wanneer zulks ten koste moet gaan van een niet sluitende begroting. Motief: stimuleering der productie, die nu gebukt gaat onder te hooge belastingen.

De „small savings” in Engeland zijn volgens de laatste gegevens tusschen 14 en 20 Januari van £ 10 miljoen op £ 20 miljoen gekomen. Het geprojecteerde bedrag van £ 10 miljoen per week werd tot dusver steeds gehaald. Gelijk bekend, heeft de Engelsche Regeering de goedkoopgeldpolitiek ook doorgevoerd ten aanzien van deze „small savings”.

Het hoogste Engelsche geboortecijfer sinds 1921, werd, volgens „The Times” van 25 Januari genoteerd voor het jaar 1946, nl. 820.268 levend geboren. Dit komt neer op 19,1 per 1.000 inwoners, of 3 pro mille hooger dan in 1945 en het hoogste percentage sinds 1923.

Het consumptief crediet in de Vereenigde Staten bereikte volgens „The Commercial and Financial Chronicle” van 2 Januari een hoogtepunt in 1929. Het daalde gedurende den oorlog, doch steeg weer in 1944. Men verwacht het vooroorlogse maximum van \$ 10 miljard te overtreffen in het begin van 1947 en medio van het jaar te komen op \$ 12 miljard.

Het nationaal inkomen in Sovjet-Rusland is, volgens de berekeningen van Prof. A. Petrov, gepubliceerd in „Soviet News” van 25 Januari jl., gedurende 27 jaar, te beginnen met 1913, met het zesvoudige toegenomen. De cijfers, berekend op basis van de prijzen van 1926/27 zijn als volgt:

1913	.....	ca. 20 miljard roebel
1928 (begin 1e vijfjarenplan)	.....	25 „ „
1932 (einde 1e „ )	.....	45 „ „
1937 (einde 2e „ )	.....	96 „ „
1940 (3e jaar 3e „ )	.....	128 „ „

Russische belangstelling voor rubber uit Malakka wordt in kringen te Singapore geconcludeerd uit de aankomst aldaar van P. I. Sizov, den Russischen-handelsvertegenwoordiger in China. Volgens „The Times Weekly” van 22 Januari sprak Sizov de vermoedens tegen; hij zou gekomen zijn om de mogelijkheden van den handel tusschen Rusland en Malakka te onderzoeken.

Een nieuw Noorsch-Russisch handels- en betalingsaccord is, naar de „Neue Zürcher Zeitung” van 24 Januari mededeelt, tot stand gekomen op den 26en December 1946. Duur: 2 jaar met automatische verlenging van 1 jaar, indien 3 maanden voor de verstrijking van den geldigheids-termijn geen opzegging plaatsvindt. Bijzonderheden: betaling in Noorsche kronen. Dit jaar zullen o.a. door Noorwegen worden geleverd: 10.000 ton walvischvet, 1.500 ton levertraan, 12.500 ton gezouten haring, aluminium e.a.; door Sovjet-Rusland: 20.000 ton rogge, haver en gerst, 100.000 ton steenkolen en briketten, 15.000 ton chroomerts, 10.000 ton mangaaneris, hout, zout enz. Bedrag der leveringen: ca. 60 miljoen kronen.

De vermindering van de maisproductie in Roemenië, zoo meldt de „Neue Zürcher Zeitung” van 17 Januari, veroorzaakt aldaar een economische crisis. De productie in een goed jaar bedraagt 500.000 wagons, de binnenlandsche consumptie 200.000 wagons. Op het oogenblik wordt een import van 100.000 wagons noodzakelijk geacht.*

GROOTWINKELBEDRIJF EN ZELFSTANDIGE WINKELIER.

Merkwaardige verschuivingen in den omzet sedert 1940.

In de jaren vóór 1940 werd er allerwege veel aandacht besteed aan den strijd tusschen groot- en kleinbedrijf op het terrein van den detailhandel. Velen waren van meening, dat de zelfstandige winkelier in sommige branches het veld zou moeten ruimen voor het opdringende grootwinkelbedrijf. Met name dachtte men deze ontwikkeling in den detailhandel in kruideniers- en textielwaren. Het grootbedrijf scheen een steeds sterker greep te krijgen op de consumenten; die zich meer en meer van den middenstander afwendden. Een en ander ging gepaard met geruchtmakende „anti-poliep”-acties en een intense politieke agitatie.

In de oorlogsjaren is dit rumoer verstomd en ook na de bevrijding in Mei 1945 schijnt het eens zoo urgent geachte probleem veel van zijn beteekenis te hebben verloren. Het merkwaardige verschijnsel heeft zich namelijk voorgedaan, dat in alle branches, waarin het grootwinkelbedrijf naast de zelfstandige winkeliers optreedt, de omzetten van laatstgenoemden zich, sedert 1940, gunstiger hebben ontwikkeld dan die van de grootbedrijven.

De indexcijfers van de geldomzetten vertoonen namelijk het volgende beeld:

TABEL A.
($\frac{1}{12}$ jaarmet 1938 = 100)

Jaar	Detailhandel in kruideniers- waren			Detailhandel in textielwaren	
	Groot- winkel- bedrijf	Coöpera- ties	Zelfstan- dige win- keliers	Groot- winkel- bedrijf	Zelfstan- dige win- keliers
1939	108	103	108	116	115
1940	111	104	126	128	152
1941	102	106	137	118	153
1942	103	101	146	101	125
1943	96	89	145	97	122
1944	90	81	146	45	75
1945	61	69	137	38	72
1946					
Jan.	101	102	197	105	141
Juni	123	121	218	160	215

Bij het bestudeeren van deze indexcijfers komen aan vanzelf een tweetal vragen naar voren, te weten: aan welke factoren moet deze ontwikkeling worden toegeschreven en: zal het grootwinkelbedrijf de ontstane achterstand in de toekomst weer inhalen? Het zoeken naar een antwoord op deze vragen moet om tal van redenen (economische, politieke en sociale) belangwekkend worden genoemd.

Aangezien de eerste door ons gestelde vraag zich met de oorzaken van de omzetverschuivingen bezig houdt, zal het van meet af aan duidelijk zijn, dat het antwoord tevens van beteekenis moet zijn voor het oplossen van de in de tweede vraag aangeroerde kwestie. Nagegaan zal moeten worden, of deze oorzaken van permanenten, dan wel van tijdelijken aard zijn.

Belanghebbenden houden zich, zowel binnenskamers als in het publiek, intensief met deze aangelegenheid bezig. Onmiddellijk kan hieraan worden toegevoegd, dat een afdoende en bevredigende verklaring tot dusver niet werd gegeven.

De neiging bestaat om een en ander louter als een gevolg van de schaarschte aan goederen te beschouwen. Voorts doet in sommige kringen het argument opgeld, dat de zelfstandige winkeliers het wat minder nauw met de rantsoenerings- en prijsbeheerschingsmaatregelen zouden hebben genomen. Dit laatste argument moet o.i. als onbruikbaar worden verworpen. Tusschen leiders van grootbedrijven, filiaalchefs en zelfstandige winkeliers bestond in dit opzicht practisch geen verschil, terwijl in het algemeen mag worden aangenomen, dat het gevestigde detailhandelsapparaat over de geheele linie bona-fide was en is.

Het feit van de goederenschaarschte speelt o.i. echter een rol van beteekenis, en wel in dezen zin, dat het pousseeren der artikelen in de oorlogsjaren volkomen verdween als belangwekkende factor bij den verkoop. Wetenschappelijke en efficiënte verkoopmethoden waren niet meer noodig. Alleen de aanwezigheid van voorraden besliste over de grootte van den te bereiken omzet.

Het zal geen breed betoog behoeven, dat speciaal het grootwinkelbedrijf als gevolg van deze omstandigheden werd gehandicapt. De kracht van dezen bedrijfsvorm berustte in het verleden toch in aanzienlijke mate op de gevolgde reclametactiek. De voorsprong, die het grootwinkelbedrijf op dit punt bezat, ging door de goederenschaarschte volkomen teniet. Ook zonder reclame vlogen de artikelen weg. Verkoopreclame zou, indien toegepast, slechts ontevreden klanten hebben gemaakt, omdat toch niet bij benadering aan de vraag zou kunnen zijn voldaan.

Een der meest kenmerkende fouten van den zelfstandigen winkelier uit het verleden, te weten zijn *relatief te grooten voorraad*, veranderde in de oorlogsjaren in een deugd. Aanvankelijk verkreeg de zelfstandige winkelier aldus een voorsprong op het grootwinkelbedrijf, dat zijn voorraden sinds jaar en dag zoo klein mogelijk hield in verhouding tot zijn verkoop. Uit den aard der zaak was deze factor slechts van tijdelijken aard.

Op een ander punt, *de aanvulling van den voorraad*, verkreeg het middenstandsbedrijf in de oorlogsjaren evenwel een vrijwel permanenten voorsprong. Vele fabrikanten namen jegens den zelfstandigen winkelier namelijk een uiterst welwillende houding aan. Terwijl men op de uiteraard groote aanvragen van het grootwinkelbedrijf beknipte, was men in vele gevallen bereid om op de naar verhouding geringe aankopen van den middenstandswinkelier een minder vergaande beperking toe te passen. In het bijzonder heeft deze factor, naar het schijnt, een rol gespeeld bij de bevoorrading der detaillisten in de textielbranche.

Nauw verwant met de tot dusver genoemde factoren was in de oorlogsjaren het *verkeersvraagstuk*. Het grootwinkelbedrijf ondervond een en andermaal groote transportmoeilijkheden bij de bevoorrading der filialen van het centrale magazijn uit. Bij de zelfstandige winkeliers deed zich deze moeilijkheid in geringere mate gevoelen. In samenwerking met grossiers en particuliere vervoerders kwamen de zelfstandigen vele moeilijkheden op dit gebied vlotter te boven dan de grootbedrijven.

Ook op de koopgewoonten van het publiek had het verkeersvraagstuk een rechtstreekschen invloed. Tengevolge van het gebrekkige schoeisel, het verdwijnen der rijwielen, het opheffen van bus- en tramverbindingen gingen de consumenten er noodgedwongen toe over om hun inkoop in de naaste omgeving te verrichten. Uit den aard der zaak ondervond het grootwinkelbedrijf, met zijn in het algemeen meer centraal gelegen verkoopplaatsen, van deze ontwikkeling de grootste nadeelen, temeer waar de bezorging practisch was vervallen.

Tenslotte mag bij dit alles niet uit het oog worden verloren, dat het kleinbedrijf veelal gemakkelijker een sfeer van vertrouwen en gemoedelijkheid weet te scheppen dan het grootwinkelbedrijf. Gedurende de drukkende en enerveerende oorlogsomstandigheden bleek ook deze toestand in het voordeel van de middenstanders te werken.

Vatten wij het tot dusver opgesomde complex van oorzaken samen, dan mag de conclusie worden getrokken, dat de voorsprong door het kleinbedrijf, in de oorlogsjaren verkregen, veelal op factoren van tijdelijken aard berustte. De omzetonwikkeling werd grootendeels beheerscht door de voorraadpositie der detaillisten, die zich om de genoemde redenen gunstiger ontwikkelde voor het kleinbedrijf dan voor het grootbedrijf.

Er waren intusschen ook oorzaken van meer permanent karakter-werkzaam. Alvorens deze oorzaken nader uiteen

te zetten, moge eerst nog aandacht worden geschonken aan de ontwikkeling der omzetten sedert de bevrijding. Uit de in de voorafgaande tabel A gegeven indexcijfers blijkt namelijk, dat het grootwinkelbedrijf reeds een deel van den achterstand heeft ingehaald. Uit een vergelijking van den gemiddelden maandomzet in het jaar 1945 en den gemiddelden omzet in het eerste halfjaar 1946 blijkt namelijk het volgende:

TABEL B.

	Detailhandel in kruidenierswaren			Detailhandel in textielwaren	
	Grootwinkelbedrijf	Coöperaties	Zelfstandige winkeliers	Grootwinkelbedrijf	Zelfstandige winkeliers
Indexcijfer 1945	61	69	137	38	72
Indexcijfer Jan.-Juni 1946	116	116	216	140	197
Vooruitgang in punten	55	47	79	102	125
Vooruitgang in %	90 %	68 %	58 %	268 %	174 %

Het grootwinkelbedrijf stelt derhalve met succes pogingen in het werk om het verloren debiet te herwinnen. Naar de mate, waarin de goederenschaarschte afneemt, zullen deze pogingen waarschijnlijk meer resultaat afwerpen.

Intusschen bedenke men, dat er sedert het jaar 1940 nog andere verschuivingen zijn opgetreden in de verhouding tusschen grootwinkelbedrijf en zelfstandige winkeliers; verschuivingen, die hun ontstaan danken aan de inmiddels toegenomen financiële en organisatorische kracht van het middenstandsbedrijf. Met uitzondering van het jaar 1945 was de rentabiliteit van het kleinbedrijf aanzienlijk gunstiger dan in het verleden ooit het geval is geweest. De permanente druk, waaronder vele middenstanders in de jaren vóór 1940 leefden, werd in de oorlogsjaren weggenomen; een en ander schonk aan hen de gelegenheid om zich meer dan vroeger met bepaalde bedrijfsorganisatorische vraagstukken te bemoeien en zich meer dan voorheen te bezinnen op de problemen, die met de verhooging van de efficiëncy van het distributie-apparaat verband houden. Zoo maakten bijv. op het terrein van de kruideniersbranche de zoogenaamde „vrijwillige filiaalbedrijven” een merkwaardig groeiproces door, waarvan ook in de toekomst een opvallende versteviging van de positie van betrokkenen het gevolg zal zijn. Bovendien houdt men zich in vele branches van den detailhandel intensief bezig met het tot stand brengen van contact tusschen zelfstandige fabrikanten, grossiers en zelfstandige detaillisten. Het schijnt dan ook niet uitgesloten, dat tal van privaatrechtelijke overeenkomsten aan den middenstand een lang ontbeerden ruggesteun zullen verschaffen.

Ongetwijfeld begint ook het middenstandsonderwijs met betrekking tot de algemeene handelskennis en de vakbekwaamheid vruchten af te werpen. De belangstelling voor en de kennis van bedrijfseconomische problemen is gedurende de laatste jaren allerwege sterk toegenomen. In dit opzicht is de achterstand van het kleinbedrijf ten opzichte van het grootwinkelbedrijf belangrijk verkleind.

Hierbij komt nog, dat het overbezettingsprobleem van het distributie-apparaat sedert het in werking treden van de Vestigingswet Kleinbedrijf zeer veel van zijn scherpte heeft verloren. Vermoedelijk is het aantal verkoopplaatsen thans, ondanks de bevolkingsvermeerdering, aanzienlijk lager dan op het tijdstip van de bedrijfstelling per 31 December 1930. De rentabiliteitsvooruitzichten van het kleinbedrijf in den detailhandel kunnen met het oog op de gestegen geldomzetten dan ook niet ongunstig worden genoemd. Er dreigen bij het aanvullen van de voorraden weliswaar bepaalde financieringsmoeilijkheden, doch deze zijn o.i. niet zoo benauwend, dat daarvan een ernstige terugslag zal moeten worden verwacht. Het aanvullen der voorraden tot het vóóroorlogsche peil is toch slechts

denkbaar bij een opgaande conjunctuur. Voeg daarbij de verbeterde rentabiliteitsmogelijkheden en de gunstige resultaten van de oorlogsjaren en het zal duidelijk worden, dat de positie van het kleinbedrijf ook uit dezen hoofde aanmerkelijk is verbeterd. De fiscale maatregelen, en met name de vermogensaanwasbelasting, zullen weliswaar een remmenden invloed uitoefenen, doch de vrijstelling tot een maximum van f 15.000 aanwas is voor den zelfstandigen winkelier van zoo groote betekenis, dat men zich hierover geen al te groote zorgen behoeft te maken.

Conclusie.

Op grond van onze voorafgaande beschouwingen komen wij dan ook tot de gevolgtrekking, dat het grootwinkelbedrijf gedurende het tijdvak 1940—1945 tijdelijk is verzwakt, terwijl de zelfstandige winkelier zijn positie in het algemeen genomen belangrijk heeft weten te versterken. Naast oorzaken van tijdelijk aard zijn er tal van factoren van permanenten aard aan te wijzen, die het vermoeden wettigen, dat de tegenstelling tusschen grootwinkelbedrijf en kleinbedrijf in de toekomst minder scherp zal zijn dan in het verleden het geval was. Het komt ons voor, dat deze ontwikkeling om tal van redenen moet worden toegelicht. De efficiëncy van het distributie-apparaat kan er slechts wel bij varen, wanneer de verschillende bedrijfsvormen in den detailhandel zich zonder al te groote krachtsverschillen met elkander meten. Mede hierom zullen de distributieproblemen in de toekomst in een gezonder sfeer kunnen worden behandeld dan in het verleden vaak het geval was.

Dr. F. L. VAN MUISWINKEL.

HET STADSPLAN VAN ROTTERDAM.

Gebruikskunst — d.w.z. de kunstzinnige, aesthetische uitwerking bij de vormgeving van gebruiksvoorwerpen — heeft zich in de eerste plaats in de vormgeving te richten naar de doelmatigheid van het te scheppen object, in de tweede plaats te zorgen voor de juiste technische uitwerking, waarbij zoowel de deugdelijkheid als de kosten een rol spelen; in de derde plaats — maar daarom niet minder te waardeeren — komt pas de aesthetische, de kunstzinnige uitwerking van deze doelmatige en technisch verantwoorde vormgeving. Het spreekt vanzelf, dat dit niet als drie fasen, los van elkaar, moet worden opgevat. Overleg en groeiend inzicht zijn noodig en blijven noodig gedurende het ontwikkelingsproces.

Zoo is ook stedenbouw (planologie) te definieeren als de wetenschap, de techniek en de kunst van doelmatige, technisch verantwoorde en aesthetische vormgeving van de stad in het bijzonder en van woon- en werkgelegenheid van den mensch in het algemeen.

Wat de doelmatigheid van een stadsplan aangaat, deze houdt in, dat ook met een verder verwijderde toekomst, met zich wijzigende omstandigheden en gebruikseischen zooveel mogelijk rekening is gehouden. De eisch van doelmatigheid houdt dus in een met de grootste soepelheid toegepaste functioneele indeeling, een behoorlijke elasticiteit. Een levende stad regeneert zich voortdurend en zou dit nog veel sterker doen, als de mensch wat gemakkelijker zich van het oude, van het vertrouwd en dierbaar gewordenen zou kunnen losmaken en als de kosten van periodieke algeheele vernieuwingen zouden kunnen worden gefinancierd.

Daarom blijft de stedenbouw in verreweg de meeste gevallen beperkt tot in- en aanpassingsplannen, hetgeen zijn dienende functie slechts te scherper in het licht stelt. De stedenbouwer heeft niet te bevelen of voor te schrijven; hij heeft met begrip en kennis van zaken uiteindelijke vorm te geven aan de stad of het stadsdeel, waarvan de doelmatige bestemming tevoren op grond van deskundig vooronderzoek is vastgesteld en/of door dringende omstandigheden reeds vastligt.

Daarvoor moeten alle facetten van het stadsleven, en wel voor het geheele stadsgebied, zorgvuldig worden bestudeerd, bij voorkeur door daartoe competente personen en/of commissies. De functioneële geleding van de geheele stad moet scherp worden belicht, ontwikkelingskansen worden benaderd en gewogen, de behoeften en wenschen van de diverse sociale en economische groepen worden gekend. Er moet wederzijds begrip en vertrouwen zijn. Het bedrijfsleven moet in den stedebouwer vooral niet zijn natuurlijke tegenstander zien; de stedebouwer mag zich niet van het bedrijfsleven distantieeren. Evenzeer als tusschen den industrieel als bouwheer en den architect, die een fabrieksgebouw te ontwerpen krijgt! De architect begint pas aan het ontwerp na zich volkomen tot in details te hebben op de hoogte gesteld van ook zelfs de (schijnbaar) kleinste eischen en wenschen van den bouwheer, van het bedrijf, dat behuizing vraagt.

Volkomen analoog bij stedebouw. In de plaats van of als verbinding met den veelhoofdigen bouwheer dient dan een economisch deskundige te treden (of een studiegroep van deskundigen), die op grond van uit eigen onderzoek en uit nauw contact met het economisch leven verkregen inzicht in structuur en ontwikkelingstendities de richtlijnen aangeeft voor het eerste ontwerp van den stedebouwer. Kan dit tenslotte de instemming van partijen verwerven, dan is dit bestemmingsplan het richtplan geworden voor verdere uitwerking in zijn onderdeelen. In het Rotterdamse geval is dit dus het zgn. „basisplan”.

Dat het plan-1940 reeds trekken van basisplan in zich droeg, moge o.a. blijken uit het reeds daarin opgenomen centraalstation. Dit plan was trouwens ook in hoofdzaak een wegenschema. Dat het niettemin nog te veel correctieplan was, vloeide voort uit de haast, waarmee de ontwerper aan het werk toog om Duitsche bemoeienis te verwijderen. Maar daartoe kon ook te weinig worden gevaren op het kompas van het economisch leven. Het apparaat, dat de noodzakelijke richtlijnen moest verschaffen, was niet of niet voldoende ingeschakeld geworden.

Het moet ongetwijfeld eenvoudiger zijn een nieuwe stad te ontwerpen dan in levend stadslichaam correcties aan te brengen, of verwoeste vitale stadsdeelen opnieuw in juist verband met het geheel te herscheppen en tegelijkertijd aan modernere doelmatigheidseischen te doen beantwoorden.

Hoe moeilijk partieele correcties zijn, bewees destijds het Hofpleinvraagstuk, aan de oplossing waarvan Berlage en anderen hun krachten hebben gegeven, maar dat schier onoplosbaar was, wanneer niet tevens op grootscheepsche (en kostbare) wijze het probleem van de hoofdverkeerswegen naar dit nieuwe stadscentrum werd aangepakt en opgelost. En wij denken verder aan het plan van de Spoorwegen — vlak voor den laatsten wereldoorlog — om door doortrekken van de lijn van het Maasstation via het Haringvliet naar Station Beurs de noodzakelijke samenvoering van het treinverkeer op één centraal (D.P.-)station te bereiken.

Weliswaar heeft het vandenwerk der Duitschers op 14 Mei 1940 de ruimte en de vrijheid gebracht om voor vele problemen een oplossing te zoeken. Maar tenslotte blijft de stedebouwer ook thans nog gebonden aan het geblevene en . . . tot zekere hoogte nog aan de historische herinneringen. Slechts met moeite kan men zich van het verleden losmaken; er is tijd noodig om zich voldoende te kunnen distantieeren.

Zoo moest dan ook het door Ir. Witteveen opgestelde „Plan-1940” voor den wederopbouw van de Rotterdamse binnenstad noodzakelijkerwijze een „reconstructieplan”, tevens een „correctie op het verleden” zijn, schreven Burgemeester en Wethouders van Rotterdam op 29 Maart 1946 aan den tijdelijken Gemeenteraad.

Het ingediende en door den Raad aanvaarde nieuwe plan 1946 van Ir. Van Traa wordt door B. en W. gekwali-

ficeerd als te zoeken naar „een zoo goed mogelijken grondslag voor de toekomst”. Het is een „basisplan”.

De eerste herziening van 4 December 1941 gaf aan het plan een min of meer definitief karakter. Naarmate het echter duidelijker werd, dat de oorlog lang zou duren, werden verschillende elementen van het plan opnieuw bezien, w.ò. als voornaamste kunnen worden vermeld het verkeerswegensysteem en het schema der bestemmingen. . . .

„Naarmate men vrijer kwam te staan van de herinnering aan het beeld, dat verloren ging, kwam evenwel gaandeweg de overtuiging op, dat ook de richting, waarin de vorm voor de nieuwe stad zou moeten worden gezocht, een andere zou moeten zijn. De mogelijkheid om het plan naderhand in dezen zin te wijzigen, is intusschen aanmerkelijk beperkt door vele elementen, welke inmiddels reeds op de basis van het aanvankelijke ontwerp tot uitvoering waren gekomen en welke zooveel mogelijk gehandhaafd dienden te worden”.

Alles overheerschend moest dus zijn voor de vormgeving een zoo juist mogelijk inzicht in de beteekenis van de binnenstad voor het bedrijfsleven, het cultureele leven en het vermaaksleven van Rotterdam als geheel, en de daarvoor noodzakelijke ruimte- en plaatsbepaling. Daarbij moest, zoals vanzelf spreekt, rekening worden gehouden met de woongelegenheid „als secundaire functie” voor de binnenstad, nl. voor diegenen, die er als neringdoenden belang bij hebben bij hun zaak te wonen, en voor dat deel van het personeel, dat noodzakelijkerwijs nabij de bedrijven moet wonen.

Hier komen wij tot het zwakke punt in de — tot op zekere hoogte door de omstandigheden (o.a. de onmogelijkheid van openlijk overleg) onvermijdelijke — werkelijkheid. Nog te snel — zonder voldoende breed sociaal-economisch en economisch-geografisch vooronderzoek en daardoor te weinig gedocumenteerd en geïnformeerd — was het eerste plan opgesteld. Zoo wilde het plan-1940 aanvankelijk iedere woonbevolking, de „slapers”, uit de binnenstad houden; pas later kwam men tot de conclusie, dat een zeker aantal gezinshoofden en alleenwonenden toch steeds uit hoofde van hun bedrijf of beroep permanente bewoners van de binnenstad blijven. Een beperkte woonfunctie is heusch niet zoo secundair.

Aan de klaarblijkelijke neiging van bepaalde bedrijven, om zich in elkaars nabijheid te vestigen, kan worden tegemoet gekomen door het plaats maken en reserveeren voor een grossierscentrum, een bodecentrum, een beurtvaartcentrum, een industriewijk. . . .

Reeds vóór den oorlog was het vraagstuk aan de orde, hoe bepaalde kleine tot middelgrote industriële bedrijven, die om een of andere reden een ligging in of nabij de city behoeven, door de stichting van collectieve bedrijfsgebouwen met verhuurbare afdelingen of verdiepingen aan Rotterdam konden worden gebonden. Er bestond toen een neiging bij zulke bedrijven om onze stad den rug toe te keeren. Voor de verwezenlijking van deze industriegebouwen was echter door de onwennigheid, waarmee men er tegenover stond, geen kapitaal te vinden. De noodoplossingen na het bombardement van 1940 bewezen echter de levensvatbaarheid ervan; o.a. de Industriestichting nam het initiatief voor den bouw van permanente, doelmatige industriegebouwen. Moesten nu alle kleine industriële bedrijven uitsluitend op deze wijze onderdak vinden?

Er waren in het verbrande stadsdeelte nog enkele bedrijven, die ook zonder de verwoesting t.z.t. bij goede terreinkeuze aan den stadsrand zeker eigener beweging reeds daarheen zouden zijn gemigreerd. Er waren er echter ook, die zich aan de binnenstad gebonden voelden, doch die op eenigerlei wijze moeilijkheden of hinder veroorzaakten. Wellicht konden deze bezwaren worden weggenomen met hulp van de techniek. . . . „maar men kan verwachten, dat de belemmering van het verkeer eer zou toe- dan af-

nemen. De eenige oplossing bestond derhalve in het verwijderen van alle bedrijven (behalve zulke, die naar hun aard in het centrum van de stad onmisbaar zijn) uit het centrum en herbouw in een bepaaldelijk hiertoe aangegeven gebied", zoo zegt de toelichting tot het plan. En op eenigere plaats lezen we: „Het ligt altemaal op de mogelijkheid om deze elementen uit het stadshart te elimineren met name (Wij cursiveeren! Waarom niet: o.a.?) door het ontworpen industrieterrein in den Spaanschen Polder”.

„Als plaats van vestiging voor de bedrijven, afkomstig uit het centrum, werd, gelijk reeds werd opgemerkt, aangewezen de Spaansche Polder, waarop lang vóór den oorlog het oog was geslagen als vestigingsplaats voor industrieën en waar aansluiting aan de netten der waterwegen, der spoorwegen en der interlocale verkeerswegen verzekerd is. . . .”

Wij hebben bezwaren tegen deze zinsneden.

In de eerste plaats wordt niet of onvoldoende gedacht aan industriele bedrijven, waarvoor „naar hun aard” een ligging in of nabij het centrum een primaire eisch zou zijn. Verder is de sprong centrum—Spaansche Polder voor bepaalde bedrijven te groot. Er behoort een ruimere vestigingsplaatskeuze mogelijk te zijn dan alleen in den Spaanschen Polder! (bijv. ook in Zuid!). En tenslotte: de Spaansche Polder was toch aanvankelijk bedoeld als attractie voor nieuwe industrieën.

Een gelukkige oplossing van moeilijkheden van voorheen geeft het „beurtvaartcentrum” in de doelmatig uitgebreide Leuvehaven. Wij kunnen moeilijk aannemen, dat dit beurtvaartbedrijf zal kunnen floreeren, als zich niet in de onmiddellijke nabijheid diverse industrieën en handelsbedrijven zouden bevinden, welke ook hunnerzijds meer of minder van het beurtvaartbedrijf kunnen profiteren.

Er was een tijd, toen men in Rotterdam een nieuwe wijk projecteerde, welke „droog” moest worden: geen café's! Alsof niet in iedere wijk een aantal kleinbuisden en alleenwonenden 's avonds of 's Zondags een oogeblik al of niet met vrienden en kennissen een gezellig zitje zoekt in een café of op een terras, waarvoor een kleine wandeling voldoende is. . . .

Thans is alles omgeslagen en viert de „wijkgedachte” hoogtij. Nu moet het groote stadslichaam worden geleed „in onzelfstandige eenheden (?), welke ondergeschikt blijven aan het stadsgeheel met zijn eigen hoofdcentrum”.

De toelichting tot het stadsplan 1946 spreekt van decentralisatie van de binnenstadsfuncties. Ik betwijfel of deze decentralisatie „systematischer en doelbewuster moet worden bevorderd” bij het omvangrijker worden der stad. Het ware beter te spreken van de vorming van secundaire centra en van de wenschelijkheid de meer of minder spontane vorming daarvan stedenbouwkundig tijdig en doelmatig op te vangen. Wie moet uitmaken, of verschillende elementen, die „vele en ernstige moeilijkheden voor een goed functioneren van de binnenstad” veroorzaken, daar al of niet „strikt ter plaatse thuisheoren”? En of zij zullen moeten worden verwijderd, dan wel of voor de moeilijkheden een technische oplossing moet worden gezocht?

De binnenstad met haar centrale functie — zoowel overdag als bij avond — zal in alle opzichten de daaruit voortvloeiende verkeersconcentratie moeten kunnen opvangen en verwerken.

Het is de verdienste van het plan 1946, dat hieraan bijzondere aandacht en zorg is besteed: ruime toegangswegen, doelmatige groote verkeerspleinen, parkeeruimten, expeditieruimten, winkelruimten, enz.

Uiteraard brengt de havenstad met haar waterfront en de bruggen hierbij weer bijzondere moeilijkheden om op te

lossen. En deze zijn des te grooter, omdat tegelijkertijd de waterkeering ook haar bijzondere zorg vraagt. Zoo moet het binnenhavenstelsel een open verbinding met de rivier behouden en toch met zijn kaden tegen storm- en springvloedoverstroming kunnen worden beschermd. Daardoor, welke bij normaal hoge waterstanden kunnen worden gesloten! Dit brengt mede, dat de naar het Oosten te verleggen Koninginnebrug en Willemsbrug, in het verlengde van de Oranjeboomstraat, hooger komen te liggen en de afrit naar de binnenstad door een verkeersplein op twee niveaux moet worden opgelost. Het is alleen jammer, dat dit beval naar het Oogstelsel en het plein van Hoogendorpplein geen directe verbinding geeft over den Admiraal de Ruyterweg (thans Mariniersweg!) naar het Hofplein, zoodat thans moet worden gevreesd voor een onnodige (over)belasting van den Coolsingel.

Uitnemend is de samen koppeling van den Hofplein en Stationsplein door de ruime stationsboulevard. Deze zal ongetwijfeld ook de ontwikkeling van de stad ten goede komen en onnoodige spanningen wegnemen. Wel zal er rekening mede moeten worden gehouden, dat het Centraal Station aan de Noordzijde toegankelijk blijft, hetzij door een eigen ingang, hetzij — en dit zou beter zijn — door een tunnel onder het station door naar de stationszijde.

Een toekomstige doorbraak van den stationsboulevard naar de Westkruiskade is rationeel. Doch de vraag doet zich voor, of het kruispunt bij den 's-Gravendijkwal dan het verkeer zal kunnen verwerken. Het maken van een vrije kruising van den grooten doorgangsweg Maastunnel—Beukeldijk tunnel ook op dit punt zal dan zeker aan het werk moeten voorafgaan.

Het opvangen van intercommunale autobussen in autobusstations nabij het Centraal Station kan slechts worden toegejuicht. Het parkeervraagstuk voor auto's heeft bij de ontwerpers de voorkeur aanschijn gehad. Wij vrezen echter, dat het stadscentrum rondom de Beurs in dit opzicht nog wel nadere uitwerking van dit probleem zal opvragen, bijv. door een of meer torengarages.

De ontwerpers zeggen, in verband met de onzekere toekomst, te hebben moeten „uitgaan van een plan tot stelselmatige afronding van de bestaande stad tot een agglomeratie, welke plaats biedt voor 700.000 inwoners. Mocht de bevolkingsaanwas boven dit aantal uitgaan, dan zal de verdere uitbreiding moeten worden ondergebracht in een of meer „satellietsteden”, gelegen in de nabijheid van Rotterdam, met zeer goede verkeerscontacten daarmede”.

Reeds voorzag het in 1938 uitgebrachte rapport van de „Streekplancommissie IJsselmonde” in de vorming van zulk een satellietstad tusschen Rhooen en Poortugaal. Maar verder mag worden aangenomen, dat in zekeren zin Vlaardingen, Maassluis, Delft, Gouda en Dordrecht ieder min of meer zullen medewerken aan het opvangen van een deel der Rotterdamsche bedrijfsbevolking.

Wij moeten niet té veel vergelijkingen maken met buitenlandsche voorbeelden, welke afmetingen zoo geheel van de onze afwijken en waar niet zomaar bij ons op zoo korten afstand van elkaar reeds vroeg zelfstandige steden zijn ontstaan en zich de eeuwen door hebben gehandhaafd. Thans vormen zij secundaire centra rondom de groote havenstad.

De redactie van „E.-S.B.” verzocht mij over het stadsplan 1946 te willen schrijven. Uiteraard is het moeilijk dit in een tijdschriftartikel op bevredigende wijze te doen. Het is niet mogelijk aan alle facetten recht te doen wederen. Zoo moest ik mij dan beperken tot meer algemeene beschouwing over dit plan, dat ongetwijfeld meer algemeene en waardeering afdwingt, ook al kan ik mij dan op enkele punten niet met de zienswijze van de ontwerpers vereenen.

In ieder geval hebben wij aan dit richtplan of „basisplan” een houvast en kan de herbouw van onze stad in dit kader een aanvang nemen. Moge de algemeene economische toestand een snelle wederopbouw gedoogen en stimuleeren. Wij zijn er zeker van, dat men zal inzien, dat het noodig is met groote soepelheid aan de wenschen en de behoeften van de gegadigden voor de nieuwe binnenstad tegemoet te komen. Er zullen altijd „fouten” worden gemaakt. Maar geven niet juist kleine onvolkomenheden veelal een groote aantrekkelijkheid aan iedere schepping?

W. E. BOERMAN.

PRACTISCHE BEDRIJFSORGANISATIE.

Te oordeelen naar de luidruchtigheid, waarmede van alle kanten de wensch tot dienen van het algemeen belang wordt uitgedragen, speciaal daar waar Overheid of leidende personen toeoorders zijn, zou men kunnen gaan aannemen, dat er op dit punt geen problemen meer zijn. Een zoo algemeen dienen van het algemeen belang zou alle vraagstukken van en om de bedrijfsorganisatie met één slag doen verdwijnen. Maar het feit, dat deze vraagstukken nog zeer actueel blijven, wijst er wel op, dat aan die wil tot dienen van het algemeen belang nogal het een en ander mankeert. In wat volgt moge een bijdrage worden gezien tot die nuchterheid en die praktische zin, die bij de beoordeeling dezer materie, het optrekken van het gebouw der bedrijfsorganisatie voor de toekomst, noodig zijn.

Wanneer men hoort van het willen dienen van het algemeen belang, dan is in dezen blooten wensch een zekere eenheid, die echter helaas niet verder reikt dan de aether de woorden wegdraagt. Deze woorden krijgen pas inhoud en betekenis, wanneer de praktische toepassing begint. Dan blijken de meeningen direct uiteen te loopen en dan komen deze zelfs lijnrecht tegenover elkaar te staan.

Er zijn drie hoofdgroepen van meeningen te onderscheiden. Zij zijn:

- a. het algemeen belang wordt het best gediend in het ergens vinden van evenwicht tusschen individuele krachten, die in vrije concurrentie tegenover elkaar staan; door uitwisseling, botsing en aanpassing dezer vrije krachten;
- b. individuele en groepsbelangen vallen samen met het algemeen belang. Gaat het 't bedrijfsleven goed, dan gaat het ook de gemeenschap goed. De Overheid geeft het bedrijfsleven vele en goede kansen; laat het zooveel mogelijk zelf doen en dan zijn er in feite geen tegenstellingen;
- c. het is louter toeval, dat algemeen belang en individueel of groepsbelang samenvallen. Het zijn belangen van gansch verschillende aard: gemeenschapsbelang en eigenbelang zijn in wezen tegendeelen.

Voortvloeiende uit dit verschil van inzicht en uitgangspunt zijn de aanbevolen middelen eveneens zeer uiteenlopend. In dezelfde volgorde is het levenselixer voor een gezonde maatschappij:

- a. geen inmenging van de Overheid in het spel der vrije krachten;
- b. autonome bedrijfsorganisatie met geen of zoo min mogelijk inmenging van de Regeering;
- c. regelen van het bedrijfsleven langs door de Overheid getrokken lijnen met achter de hand nationalisatie, waar daartoe aanleiding is.

Wanneer men nu deze drie standpunten toetst aan de hand van de vele ervaringen der practijk, dan kan men zich vaak alleen verwonderen over de demagogie, die ligt in het verdedigen van inzichten en verlangens. Het wordt dan moeilijk, volkomen goede trouw te blijven aannemen, wanneer men zoo over de werkelijkheden heen marcheert bij het verdedigen van hobby's, die voor den betrokkene soms meer zijn dan dat. Over meeningen, opvattingen, inzichten valt zwaar te discussieeren, met daarbij de volle

overtuiging gelijk te hebben; wanneer de werkelijkheden, de feiten zoo uit het dagelijksch gebeuren zijn af te leiden en op te halen, dan kan men alleen constateeren, dat er veel onnoodig wordt gediscussieerd of dat achter veel praterij andere motieven worden verborgen. Ontdaan van franje, kan men tot het volgende oordeel over de drie houdingen komen.

a. Individuen — personen en bedrijven —, midden in volle concurrentie, staan in een strijdhouding tegenover elkaar. Dat behoeft volstrekt niet altijd een persoonlijke strijdhouding te zijn en kan zich tot een zakelijke beperken (iets wat helaas zelfs lang niet altijd het geval is), het is in ieder geval een strijdhouding. En het is een strijdhouding, waarbij sterk den buurman ontzien bijna zeker eindigt met zelf het loodje te leggen. Op het terrein van productie, inkoop, verwerking en handel zijn zekere kwantums te verwerken en bepaalde resultaten te bereiken. Hierop wordt men met zijn allen losgelaten en de knapste zal het grootste deel naar zich toe halen, steeds ten koste van anderen, die in den wedloop misgrepen. Is hier filantropie, elkaar ontzien, in het algemeen mogelijk? Zeer zeker, er zijn branches, waar aantal en sterke gevestigdheid het concurrentie-element vervagen. Ze zijn uitzonderingen. Is het dan niet wat dwaas, in een maatschappelijk bestel, waar ellebogen gebruiken noodzaak is om bestaansmogelijkheid te hebben, te verwachten, ja, zelfs te verlangen, dat men onder die roezemoes der dingen volledig begrip zal hebben voor het algemeen belang en dit dan ook bij bedrijfshandelingen zal uitleven, een uitleven, dat, als de buurman-concurrent het niet doet, waarschijnlijk het eigen bestaan aantast? Laat ons nuchter blijven. In het algemeen gesproken is het dwaasheid, dit te veronderstellen, en demagogie, het te verkondigen. Dit open te erkennen houdt volstrekt geen schande in. Het is de harde realiteit der dingen met klare oogen aanzien, niets meer, niets minder.

Even punt b. overslaande, geeft de houding van hen, die het standpunt c. huldigen, aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Hierin komt tot uiting de volle aanvaarding van wat hierboven onder a. is betoogd. Een gelijk liggen van belangen van Overheid en bedrijfsleven bestaat niet. Aangezien de Regeering het algemeen belang primair moet stellen, moet de Overheid ingrijpen en daarbij den zekeren weg met een zeker radicalisme bewandelen en baas blijven, en, waar ze niet baas is, baas worden in het grootte geheel van het economisch en sociaal leven. Waar men in deze groep de tegenstelling van belangen, nl. gemeenschapsbelang en eigenbelang, zoo sterk voelt, dat een synthese daaruit niet is samen te stellen, komt zij tot het dirigeeren, in het uiterste geval nationaliseeren, van het bedrijfsleven.

Het is niet waarschijnlijk, dat men aan deze zijde de bezwaren, hieraan verbonden, niet zou zien. Men neemt deze echter, omdat men de bezwaren van het heden zoo sterk aanvoelt, in het nieuwe op den koop toe.

Hierachter zit naast het zuiver zakelijke ook een ideeële achtergrond. Immers, de felle concurrentie, de laatste 100 jaar sterk gesteund door de mogelijkheden, die de techniek aan de financieel sterken geeft, heeft een geestesgesteldheid, op eigen belang ingesteld, doen ontstaan, welke als een zuurdeesem het geheele samenleven van menschen doortrekt. Ieder voor zich en God voor ons allen, waarbij de nadruk op het eerste komt. Hebzucht, wangunst, heerschzucht, eerezucht, zijn eigenschappen, die uit zoo'n leerschool voortvloeien. Rechtvaardigheid, saamhoorigheid, vertrouwen hebben slechte „kansen”. De vaste overtuiging is bij hen, die in dezen gang der dingen het noodlot onzer samenleving zien, dat het veranderen van de zakelijke basis in onze samenleving stimulerend zal werken op het geestelijk bezit, de geestelijke instelling en houding. In feite berust op deze verwachting alle hoop, menschelijkheid en cultuur te kunnen opbouwen resp. behouden.

De bezwaren van het stelsel zijn niet gering. De omvang van de taak der Overheid wordt enorm groot en de verantwoordelijkheid stijgt daarmede evenredig. Zal zij er de krachten voor kunnen vinden en de hoogstaande figuren, boven aanvallen en verleiding verheven? Een open vraag.

En omdat zulks een vraag is, gaan de gedachten naar punt b. In een samenwerking van Overheid en bedrijfsleven. In een synthese van het dienen van het bedrijfsalgemeen belang met de terreinkennis en uitvoeringskracht van het bedrijfsleven moet het hoogst bereikbare zijn te verkrijgen.

Maar wil hier kans van slagen zijn, dan zal toch de analyse scherp en zuiver moeten worden gesteld en de uitvoeringstreng aan deze analyse moeten worden aangepast. Deze analyse is niet, zoals deze algemeen wordt gesteld in het bedrijfsleven en zoals zij hiervoor ook is geformuleerd, nl., dat algemeen en individueel of groepsbelang samenvallen, wanneer men het bedrijfsleven maar goede kansen geeft, het zooveel mogelijk zelf te laten doen. Dit is een zoodanig verdoezelen van werkelijkheden, die hiervoor reeds zijn aangegeven, dat niet veel inzicht, noodig is om het gevaarlijke hiervan voor de gemeenschap te begrijpen. Zou langs deze lijnen het gebouw van de bedrijfsorganisatie worden opgetrokken, dan komt de Overheid in de grootste moeilijkheden. De factor eigenbelang, die men in een maatschappij, opgebouwd als de onze, nog niet kan en mag veronachtzamen, omdat ze een realiteit is, wordt samengeklonterd in groepen. Het privé-eigenbelang wordt groeps-eigenbelang, en waar het privé, het individuele bedrijfs-eigenbelang een ontlading vindt in den strijd tegen den individueel ook zulke, als het groeps-eigenbelang — zeer zeker — ook zich weleens keeren tegen concurrerend groepsbelang, maar in hoofdzaak zal zij haar ontlading vinden in strijd met de Overheid om de grootste portie van het totaal, dat de gemeenschap voor haar samenstellende deelen kan beschikbaar stellen. En dit gecombineerde eigenbelang in groepsverband kan een levensgevaar voor de Overheid worden.

Zoo dus zeker niet. De eenige weg, die aldus overblijft, is: rekening houden met werkelijkheden en geen stap verder gaan.

Deze werkelijkheden zijn:
dat het algemeen belang, het welzijn der geheele samenleving, primair is;
dat het bedrijfsleven daaraan tegenstrijdige elementen bevat.

Dit aanvaardende, vallen allerlei zijpaden weg, waarop men, luisterende naar fraaie redeneeringen, kan komen, en blijft slechts over de bedrijfsorganisatie met sterken regeeringsinvloed er boven resp. er in en er achter. Zal ook dit niet lukken door kortzichtigheid en weerstand uit eigenbelang, dan zal het experiment van c. slechts overblijven, misschien dan met strengheid en vergaande vrijheidsbeperking toegepast. De wereld laat zich niet meer terugdraaien naar de vrijheden in het bedrijfsleven in het verleden, gezien hoe deze gesteund door de geweldige vorderingen der techniek huis hebben gehouden in de materiele verhoudingen en het geestelijke peil der menschen. Een wereld, aan den rand van beschaving en ondergang is er het sprekend beeld van.

De taak van de verticale bedrijven, de eenige vorm voor dit doel, zijn vele, ook dan nog, eerder juist dan, wanneer het dienen van het individueel eigenbelang van de bedrijfsgeenoten sterk wordt afgeremd en de instelling veel meer het karakter krijgt van het dienen van het algemeen belang, waarvan het dienen van het bedrijfsbelang een onderdeel is en zeker geen gering onderdeel. Dan wordt de taak van de verticale bedrijven de redelijkheid en rechtvaardigheid te betrachten tusschen bedrijfsgeenoten onderling en tusschen bedrijfsleven en Overheid. Dan is hun groote opgave het plaatsbepalen van het bedrijfsleven in het maatschappelijk geheel, hiermede wer-

kende aan het scheppen van een zekere harmonie in deze uiteengeslagen wereld. De bedrijven mogen niet worden een orgaan van geven en nemen tusschen Overheid en bedrijfsleven; leiders van een kat-en-muis-spel met als gevolg kritiek van beide zijden.

De bedrijven moeten niet werken in een eeuwige onzekerheid over bestaan, doel en wegen, waarbij elke actie allerlei reactie wekt. Duidelijke taak- en doelstelling is noodig.

De bedrijven mogen niet blijven hangen tusschen onmisbaarheid en overbodigheid — dit geldt voor de bedrijven, die in de voedingsector reeds werken — met het resultaat: mikpunt van kritiek. Projecten van milde bejegening, wanneer zij veel over hun kant laten gaan, en van felle aanvallen, wanneer men zijn zin niet krijgt.

Dit is negatief. En nu ook positief: de bedrijven moeten, speciaal in alle branches, waarin een meer of minder groote verscheidenheid van belangen aanwezig is, zoals reeds gezegd, verticaal zijn. Het zoo lastige eigenbelang, waarmee men in de wereld zooveel te kampen heeft, kan hier als krachtige hulp worden binnengehaald. Bij de behandeling in de onderste horizontale laag van het gebouw spelen deskundigheid en eigenbelang samen weleens een spelletje, maar de pro's en contra's worden daarvoor scherp gesteld. In de stijgende laag, waar reeds samenvoeging plaats heeft, gaat de groote schaar van het op elkaar schurend eigenbelang werken en het onderhavig project bewerken. Het komt dan al tamelijk gepolijst aan het eindpunt, het bestuur, waar het, omgeven met de argumentaties voor en tegen, een geheel vormt; dit opent een goede mogelijkheid — mogelijk — en het is de eenige goede mogelijkheid — beslissingen te nemen, en aan de Overheid om al of niet het fiat er aan te geven.

Een goed bestuur, daarop komt alles aan. De regeeringsinvloed vorenbedoeld kan den wagen niet in het spoor houden, als het bestuur detailleerend stuurt. De samenstelling daarvan in een verticale organisatie met haar vele belangengroepen baart steeds zorgen. Het mag niet worden de resultante, de gemeene deeler, van veel gekrakeel, geduw, gekonkel, ellebogen- en vuistenwerk. Zoodra het dien kant op gaat, is dit een demonstratie van toekomstige onmacht tot besturen. Dit heteroöone gezelschap zal pracht-werk kunnen leveren, wanneer het personen zijn met ruimen blik en den wil de argumenten van voor en tegenstanders uit de belangenwereld eerst te wegen op hun zwaarte en dan te laten wegen bij hun oordeel.

En hier moet als volkomen onmisbaar de Overheid krachtig en uiteindelijk domineerend staan, die haar belangen bewaakt en toeziet, dat niet hier of daar het addertje van eigenbelang uit het doosje springt. Dat beesf laat zich nu eenmaal niet zoo gemakkelijk opbergen!

De Overheid dient haast te maken met dit deel van haar beleid. Met een bedoeling wordt hier gesproken over een „deel” van haar beleid en niet het gewone woord „onderdeel” gebruikt. Het organiseren van, het eenigszins leiding geven aan, het samenwerken met het bedrijfsleven, is een groote taak, die goede vruchten kan afwerpen, maar eveneens ongelukken maken. Niets doen is ook iets doen in deze op dit punt bijzonder dynamische wereld. Dan lossen zich de dingen anders op. Wil men deze samenwerking een goeden kans geven, dan staké men het redeneeren er over; men stopt het aldoor rommelend geluid, dat men van achter de schermen over deze materie hoort, en doet een daad. Er wacht veel op.

A. VAN WIJNEN.

DE ALGEMEENE VRACHTVAART IN 1946.

Algemeen overzicht.

Het jaar, dat achter ons ligt, was ongetwijfeld een gunstig jaar voor die reederijen, welke de algemeene vrachtvaart uitoefenden, zelfs indien men in aanmerking neemt, dat in de verschillende zeevarende landen slechts een deel der beschikbare tonnage kon worden bevracht op de open markt, waar, zooals vanzelf spreekt, de hoogste vrachten konden worden bedongen. Ook wanneer „directed voyages” moesten worden uitgevoerd, waren de vrachten toch steeds zoodanig, dat de reizen redelijke overschotten lieten. In dit verband moge er aan worden herinnerd, dat de U.M.A. (United Maritime Authority) op 2 Maart jl. definitief werd geliquideerd. In de plaats der internationale contrôle op vrijwel alle vrachten kwam toen de contrôle, welke de verschillende landen zelf op het vrachtenpeil uitoefenden; veelal werden de door de U.M.A. vastgestelde vrachtcijfers als maxima aangehouden. Het ware nochtans onjuist uit de bevredigende resultaten te concludeeren, dat de trampreeder zich niet voor problemen zag geplaatst. De exploitatiekosten zijn in vergelijking met 1939 zeer aanzienlijk gestegen en bewegen zich thans, ruw geschat, op een niveau, dat 200 pCt. boven dat van vóór den oorlog ligt. Dit avans wordt weliswaar opgevangen door de stijging der vrachten, maar zooals men in de kringen der Engelsche „tramp”-reeders terecht opmerkt: „it is obvious this cannot continue and our headache today is to gauge how far these two all important items will fall”. Dat de vrachten zich niet duurzaam op het huidige peil kunnen handhaven is duidelijk. Er bestaat alleen geen enkele zekerheid omtrent het tijdstip, waarop de neerwaartsche beweging zal inen doorzetten. Men mag o.i., zonder zich aan misplaatst optimisme schuldig te maken, aannemen, dat ook 1947 een voor de algemeene vrachtvaart bevredigend jaar zal zijn. Er is nog steeds een tekort aan scheepsruimte. De aderlating, welke de handelsvloot in verschillende landen — wij komen nog nader terug op de tijdens den oorlog in Amerika gebouwde schepen — door oorlogshandelingen heeft ondergaan, is nog allerminst door nieuwe tonnage gecompenseerd, zij het, dat in de verschillende van oudsher zeevarende landen krachtige pogingen in het werk worden gesteld om hun vloot wederom op peil te brengen. Aanzienlijk langer oponthoud in tal van laad- en loshavens, waar de „despatch” belangrijk achter blijft bij dien van vóór den oorlog, stakingen e.d., verlengen den reisduur. Uitgestelde reparaties en „surveys”, die op hun beurt als regel veel meer tijd vorderen dan weleer, zijn oorzaak, dat een niet onbelangrijke tonnenmaat uit de vaart is. Het vervoer van kolen van Amerika naar Europa legt bij voortdurend op een groot aantal schepen beslag. Het zijn deze factoren, die een optimistische beoordeeling der vooruitzichten voor de naaste toekomst wettigen. Wanneer echter de thans in aanbouw zijnde tonnage geleidelijk in de vaart komt en de bovengenoemde omstandigheden voor meer normale plaats maken, zullen de vraag naar en het aanbod van scheepsruimte meer in evenwicht komen en zal de omvang van den wereldhandel beslissend zijn voor de ontwikkeling der vrachtenmarkt.

Vrachtenpeil.

De vraag naar ruimte voor het vervoer van kolen van de Vereenigde Staten naar Europa en Zuid-Amerika was bij voortdurend levendig. Naar Europeesche bestemmingen lagen de vrachten gemiddeld 10 pCt. beneden de door de „War Shipping Administration” vastgestelde cijfers. Vóór de mijnwerkersstaking werd ca. \$ 10 van Noord-Amerika naar Rotterdam resp. Antwerpen betaald; tijdens de laatste kolenstaking bedroeg de vracht voor anthraciet van Noord-Amerika naar deze bestemmingen slechts \$ 8. Eenzelfde verloop hadden de kolenvrachten van Noord-Amerika naar Scandinavië. Globaal lagen deze

10 pCt. beneden de W.S.A.-vracht, t.w. op ca. \$ 11,16, maar de groote vraag naar ruimte voor Europeesche bestemmingen deed de vracht na het einde der kolenstaking geleidelijk tot ca. \$ 13 voor December/Januari aflading oploopen. Na het einde der U.M.A.-periode werd op „netform”-basis — vrij laden en lossen etc. — van Noord-Amerika naar Frankrijk/België/Holland ca. 22½/23 dollarcenten per kubieke voet „bale space” betaald, ofschoon enkele schepen in gunstige positie 25 cents konden bedingen. Thans bewegen deze vrachten zich op het vrij stabiel niveau van ca. 22 cents. Voor U.N.R.R.A.-ladingen werden af en toe, wanneer voor bepaalde posities dringend scheepsruimte noodig en het aanbod gering was, zeer aantrekkelijke vrachten betaald. Als voorbeeld diene de bevrachting van enkele schepen van ca. 250.000 kubieke voet „bale capacity” van Noord-Amerika naar West-Italië op basis eener „lump sum” van \$ 140.000. Het effect der Amerikaansche stakingen op de vrachtenmarkt blijkt uit de daling der „net charter”-vracht van Noord-Amerika naar Portugal tot ca. 25 dollarcenten tegen 30 dollarcenten vóór de eerste mijnwerkersstaking. Het beeld, dat de La Plata markt toonde, was vrij stabiel. Een der eerste bevrachtingen na de opheffing van de U.M.A. werd effectueerd op basis van \$ 18 van niet boven San Lorenzo naar Antwerpen of Rotterdam, terwijl een vrij recente bevrachting — het schip werd in verband met de mijnwerkersstaking in ballast van Noord- naar Zuid-Amerika gedirigeerd — op basis van \$ 17 tot stand kwam. Gedurende de eerste Amerikaansche mijnwerkersstaking was het aanbod van tonnage overigens gering. Voor ladingen naar Italië en Griekenland moest de U.N.R.R.A. niet slechts de volle U.M.A.-vracht, maar bovendien nog \$ 1.000 per dag voor de uitgaande ballastreis betalen, teneinde reeders van motorschepen resp. oliestokers te animeeren. Denemarken betaalde voor Amerikaansche tonnage \$ 18/19. Zweden bevrachtte verschillende „Liberty” schepen op basis van \$ 22, terwijl Noorwegen eveneens voor Amerikaansche schepen \$ 20,50 van de La Plata-rivier betaalde. De Pacificmarkt was eveneens het geheele jaar vast gestemd. Van den Noord-Pacific bedroeg de vracht op basis van vrij laden en lossen naar het Vereenigd Koninkrijk ca. 100/-. Onlangs werden enkele schepen voor het vervoer van graan van Vancouver naar Rotterdam op basis van \$ 20 met vrij lossen bevracht. Met vrij laden en lossen werd \$ 20,50 van den Noord-Pacific naar Holland betaald. Chili betaalde ca. 100/- voor salpeter naar Nederland, 103/- naar het Vereenigd Koninkrijk/Frankrijk, terwijl ca. Kr. 100 naar Denemarken werd betaald. Van de Philippijnen werd o.a. een „Liberty” schip naar Antwerpen op basis van \$ 171.000 vrij laden en lossen bevracht. Afdoeeningen van Britsch-Indië en Australië waren gering in aantal. Groote bedrijvigheid heerschte daarentegen op de Zuid-Afrikaansche kolenmarkt. Vrijwel gedurende het geheele jaar was er een gestage uitwisseling van maïs etc. van en kolen naar Zuid-Amerika. De vrachten voor maïs naar Zuid-Afrika — waar de oogst zeer teleurstellend was en ontoereikend om in de eigen behoeften te voorzien — varieerden van 80/- tot 100/-. Als typisch voorbeeld van een „old timer”, die ook in figuurlijken zin den wind mee had, moge de bevrachting van een in 1866 gebouwd barkschip worden gereleveerd, dat meer dan 80/- wist te bedingen voor de reis van Buenos Ayres naar Zuid-Afrika en 57/- secureerde voor een retourlading kolen. Een alleszins profijtelijke rondreis! Ook naar andere bestemmingen, t.w. West-Italië, Suez, Port Said enz. kwamen veelvuldig afdoeeningen tot alleszins redelijke vrachten tot stand. Vermelding verdient voorts de vrachten, welke voor „general cargoes” van Brazilië naar het Continent werden betaald, t.w. \$ 17/18 vrij laden en lossen.

Een groot aantal bevrachtingen kwam op „time charter” basis tot stand. Aanvankelijk bevrachtte de Fransche Regeering 7.000/8.000 tonners op basis van ca. 18/6 per

ton draagvermogen per maand, betaling gedeeltelijk in sterling en gedeeltelijk in dollars, voor een tweearig charter en op basis van ca. 22/3 voor schepen van 3.000/4.000 ton draagvermogen, maar als spoedig bleken reeders bereid deze vrachten ook voor slechts 12 maanden te accepteren.

Uiteindelijk betaalde de Fransche Regeering — vooral Grieksche schepen werden bevracht — 17/4½ tot 17/10½ voor 7.000/9.000 tonners en voor een duur van 11/13 maanden. Voorts werden voor Engelsche rekening een aantal schepen op „bare boat”-basis, waarbij dus alle exploitatiekosten voor rekening der bevrachters zijn en deze dus uitsluitend het schip te hunner beschikking krijgen, bevracht. De laagste „huur” bedroeg 2/- per ton draagvermogen voor 10.000/15.000 tonners met een snelheid van 10/11 mijlen resp. 1/6 voor een duur van 5 jaren.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van hoogste, laagste, en huidige vrachten van enkele der voornaamste verschepingscentra.

en dat deze schepen in 1933, d.w.z. tijdens het dieptepunt der crisis, slechts £ 10.000 opbrachten!

Het wegvalen der uitgaande kolenladingen, weleer — ik heb hierop reeds eerder gewezen ¹⁾ — de basis voor een rondreis, vormt één der vele problemen. Daarnaast zijn zoowel de kolen- als oliebunkerprijzen allerwegen gestegen, terwijl de kwaliteit niet steeds reden tot tevredenheid geeft. Ter illustratie van de huidige bunkerprijzen — onderstaande tabel geeft enkele cijfers — releveer ik die, welke te Rotterdam voor Westfaalsche kolen gelden, t.w. 54/6 indien uitgaande kolen worden geladen en 78/- in alle andere gevallen.

Ook de oliebunkerprijzen en in het bijzonder de stookolieprijzen zijn niet onbelangrijk gestegen, terwijl in verband met de mogelijkheden, die de nieuwste catalytische kraakmethoden bieden om „Bunker C” stookolie in benzine etc. om te zetten, het aanbod van stookolie eerder zal af- dan toenemen, hetgeen een verder aantrekken van de prijzen voor stookolie waarschijnlijk maakt.

Het probleem der Amerikaansche handelsvloot is voorts

Van	Naar	Lading	Vrachtbasis	Hoogste vracht	Laagste vracht	Tegenwoordige vracht
La Plata	Vereenigd Koninkrijk	tarwe/maïs	per ton van 20 cwt.	81/—	—	81/—
La Plata	Nederland/België	tarwe/maïs	per ton van 20 cwt.	\$ 19	78/—	\$ 17
Noord-Amerika	Nederland/België	graan	per quarter van 480 lbs.	13/10½	9/7½	9/7½
Noord-Amerika	Nederland/België	kolen	1.016 kilo's	\$ 12,65	\$ 8	\$ 10,55
Canada	Vereenigd Koninkrijk	tarwe	per quarter van 480 lbs.	12/9	9/9	—
Casablanca	Nederland	phosphaat	per ton van 20 cwt.	29/6	27/—	28/—
Westkust van Noord-Amerika	Vereenigd Koninkrijk Antwerpen	tarwe	per ton van 20 cwt.	\$ 20	92/6	\$ 20
Philippijnen	Rotterdam Middell. Zee, Vereen. Kon. Continent	copra etc.	per 60 kub. voet vrij laden en lossen.	107/6	69/6	—

Van	Uitgaande kolenvrachten.		Laagste vracht	Tegenwoordige vracht
	Naar	Hoogste vracht		
Rotterdam	West-Italië	25/—	17/6	17/6 per ton van 20 cwt.

Vooruitzichten.

Indien men het oor te luisteren legt in de kringen der ervaren Engelsche „tramp”-reeders, wordt men getroffen door de terughoudendheid, de groote reserve, waarmede de toekomstperspectieven worden beoordeeld, en door de geringe bereidheid om op eenigszins groote schaal tot het plaatsen van bestellingen voor nieuwbouw over te gaan. Om alle misverstand te vermijden zij er nog eens met nadruk op gewezen, dat hier geen sprake is van lijn- maar van zgn. „wilde vaart”-rederijen. Dit is niet een simpele kwestie van optimisme of pessimisme; men is noch optimist noch pessimist, maar eenvoudig gereserveerd en voorzichtig geworden door de harde lessen van het verleden. In tegenstelling met de lijn-rederijen, die, willen zij haar „goodwil” handhaven, *verplicht* zijn de verloren gegane tonnage, ongeacht de hooge bouwkosten, zoo snel mogelijk te vervangen, kunnen zij zich de vrijheid permitteeren een afwachtende houding aan te nemen. Zooals een Engelsche trampreeder het uitdrukte: „On the whole our fraternity has preferred to refrain from ordering ships at present high prices with delivery one to two years hence. But don't you believe we have gone out of business! We are just waiting for a drop in prices and better delivery. As soon as all the liners and specialists have had their fill and it is possible once more to bargain which one cannot to-day, we shall come into the market and shall doubtless find some little change to the good from our viewpoint”. Men is nog niet vergeten, dat in 1920 twee jaar oude schepen van rond 8.200 ton draagvermogen grif voor £ 280.000 van eigenaar verwisselden

nog allerminst opgelost. Los van de activiteit op „lijn” gebied, is er — de Rotterdamsche havenbeweging, om dicht bij huis te blijven, toont dit duidelijk — een veel grootere deelneming van Amerikaansche zijde aan het vervoer van kolen- en graanladingen. Indien men de „fixture lists”

Prijzen der bunkerkolen.

Haven	Prijzen der bunkerkolen.	
	Prijs per ton op 1 Jan. 1940	Prijs per ton op 1 Jan. 1947
Rotterdam	f 12,50	78/—
Algiers	47/—	87/—
Oran	46/—	87/6
Port Said	58/6	ca. 120/—
Bombay	R. 22	R. 39,12
Karachi	R. 27	R. 70
Newport News	\$ 5,15	\$ 8,03
New Orleans	\$ 5,35	\$ 10,24
Buenos Ayres	61/—	148/9
Dakar	56/6	96/—
Las Palmas	56/6	96/—
Fremantle	31/3	61/1
Sydney N.S.W.	31/4	40/3

volgt, ziet men dit duidelijk. St. John/Halifax or Northerns-Middle East, grain (Amerikaansch schip) Northerns/Ceuta, coal (Amerikaansch schip) Cagliari/New Orleans, zinc/ore (Amerikaansch schip) North Pacific/U.K.Cont.grain (Amerikaansch schip) etc. De vraag, wat er uiteindelijk met de overtollige ruimte, waarover Amerika beschikt, zal geschieden — de kwestie van subsidieering der Ameri-

¹⁾ Vgl.: „De vrachtenmarkt” in „E.-S.B.” van 13 November 1946, blz. 748.

kaansche trampvaart is nog niet definitief van de baan — houdt trampreeders bij voortduring bezig. Men is er zeker niet met de bewering, dat de Amerikaansche handelsvloot grosso modo ondeugdelijk en dat de Amerikaansche belastingbetaler niet bereid is de subsidies te financieren. Los van het Amerikaansche probleem zijn daar landen als Zuid-Afrika, Australië, Britsch-Indië en de Latijnsch-Amerikaansche landen, die alle een eigen vloot ambieeren en gedeeltelijk reeds een begin van uitvoering aan hun plannen hebben gegeven.

Men ziet: problemen zoowel op kort als langer zicht te over!

Nederland, van oudsher zeevarend land „par excellence”, kan bogen op oude tradities en groote ervaring. Onze reederijen zijn bij uitstek deskundig en voortvarend. De wederopbouw van onze zoozeer geteisterde vloot is met voortvarendheid ter hand genomen ²⁾. Indien men zich reken-schap geeft van het aandeel der Nederlandsche reederijen vóór den oorlog in de dekking van het negatief saldo der betalingsbalans, t.w. 50 pCt. of rond f. 170 miljoen, zijnde een achtste deel van de waarde van onze uitvoer voor den oorlog, dan behoeft het geen betoog, dat ons land ten nauwste betrokken is bij het wel en wee der wereldscheepvaart.

Indien de verwachtingen voor de scheepvaart ten aanzien van 1947 in vervulling gaan, dan hebben wij zeker geen reden tot klagen.

C. VERMEY.

²⁾ Vgl.: „De Nederlandsche koopvaardij in 1946” door Mr. J. J. Oyevaar in „E.-S.B.” van 1 Januari 1947.

AANTEEKENING.

HET PLAN MONNET ¹⁾.

In Frankrijk is onder voorzitterschap van Jean Monnet door een „Commissariat général du plan de modernisation et d'équipement” een programma opgesteld, dat tot rechtsnoer moet dienen bij het economisch herstel van Frankrijk.

Dit plan Monnet beoogt:

1. het productiepeil van 1938 te herstellen aan het eind van 1946;
2. het peil van 1929, dat 25 pCt. hooger ligt dan dat van 1938, te bereiken tegen het midden van 1948;
3. in 1950 een peil te halen, dat 25 pCt. hooger is dan in 1929.

Zes productietakken vooral worden noodzakelijk geacht ter bereiking van de gestelde doeleinden, t.w. steenkolen, electriciteit, staal, cement, landbouwmachines en transportmiddelen. Alle beschikbare middelen moeten eerst worden aangewend voor deze sleutelindustrieën. Daarna komen achtereenvolgens:

1. de agrarische productie, met het oog op de verbetering van den voedseltoestand en ter verlichting van de betalingsbalans;
2. de woningbouw;
3. de export, vooral van machines en textiel;
4. de industrie van machines, werktuigen e.d.

Gedetailleerde programma's voor de jaren, die door het plan worden bestreken, nl. 1947-1950, zijn opgemaakt, met dien verstande, dat zij imperatief zijn voorzoover zij betrekking hebben op de zes sleutelindustrieën en indicatief voor de andere takken van productie. Het programma voor de sleutelindustrieën ziet er als volgt uit (zie volgende kolom bovenaan).

In het plan zijn berekeningen gemaakt van verschillende hulpmiddelen, noodig voor de uitvoering van de ontworpen productieschema's.

Energie. De behoefte aan steenkolen voor de industrieën,

¹⁾ De volledige tekst van het plan Monnet is gepubliceerd in: „Bulletin mensuel d'information économique” van Dec. 1946 en Jan. 1947. Resumé's zijn o.a. opgenomen in „The Economist” van 14 Dec. 1946 en de „Neue Zürcher Zeitung” van 18 Jan. 1947.

	Eenheid	1929	1938	1947	1948	1949	1950
Steenkolen	mln. ton	55	47,6	55,5	59	62	65
Electriciteit	mld. kwh	14,4	20,7	26	30	33	37
waarvan hydro-electrisch	mld. kwh	6,5	11,6	14	16	19	20,5
IJzer en staal:							
staal	mln. ton	9,7	6,2	7	9	10	11
gietijzer	mln. ton	1,8	0,7	1,2	2	2,5	2,7
Cement	mln. ton	5,3	3,8	6	8	11,5	13,5
Landbouw-machines	1.000 ton	—	2,7	18,3	—	—	16 ¹⁾
Transport:							
spoorwegen	mln. ton	224	133	160	190	220	240
waterwegen	mln. ton	50,2	45	28	40	54	58
andere ²⁾	capaciteit in 1.000 ton	—	1.100	1.060	1.220	1.340	1.470

¹⁾ Partieel cijfer (tractoren nog niet vastgesteld).

²⁾ Voertuigen van 2 ton capaciteit en meer.

Voor de niet-agrarische industrieën en den landbouw zijn de volgende indicaties gegeven:

	Eenheid	1929	1938	1947	1950
Motorolie (in Frankrijk geraffineerd)	mln. ton	2,8	6	4,9	8,1
Werktuigen	1.000 ton	—	15	38	46
Auto's	1.000 ton	253	224	197,7	475
Bouwmaterialen:					
kalk	mln. ton	2,3	1,5	1,5	1
pleister	„ „	—	0,7	1,5	2,2
baksteen en pannen	„ „	—	4,7	6,6	8,7
steen	„ „	5	1,3	7,5	14
zand en grint	„ „	9,5	15	20	42
Textiel:					
katoen	1.000 ton	246	220	220	280
linnen	„ „	—	25	28	42
wol	„ „	117	100	120	140
zijde	„ „	—	25	36	46
stapelvezel	„ „	—	—	25	72
rayon	„ „	—	—	43	76
Gebouwen en publieke werken	mld. francs	380	220	275	550

	Eenheid	Productie	
		Gemiddelde 1934—1938	1950
Tarwe	1.000 quintalen	81.500	82.000
Haver	„ „	45.600	40.000
Andere granen	„ „	27.620	38.000
Aardappelen	„ „	158.000	168.500
Suikerbieten	„ „	86.940	105.000
Beetwortelen voor veevoer	„ „	397.532	466.000
Oliezaden	„ „	60	800
Gedroogde groenten	„ „	2.550	3.240
Versche groenten	„ „	30.680	52.000
Voeder	mln. eenheden	19.730	27.100
Druiven	1.000 hl.	62.770	50.000
Fruit	1.000 quintalen	8.500	12.000
Vee:			
koeien	kudde	8.717	9.000
andere	„	6.983	7.500
Schape	„	9.760	7.000
Varkens	„	7.080	7.400
Paarden	„	2.770	2.000

die in het plan zijn opgenomen, voor andere industrieën en voor huisbrand zal in 1947 73,6 miljoen ton bedragen en 87 miljoen ton in 1950 (5 pCt. lager dan in 1929). Het programma voor de steenkolenindustrie beoogt de opvoering van de productie tot 55,5 miljoen ton in 1947 en 65 miljoen ton in 1950.

Import zal derhalve noodzakelijk zijn en wel uit het Ruhrgebied tot 10 à 15 miljoen ton per jaar, vooral in den vorm van cokes.

Aan electriciteit zal er een tekort zijn van 1,3 milliard kWh in 1947 en 1 milliard in 1950. Invoer uit Duitsland en Oostenrijk is ook hier onvermijdelijk.

Staal. Vormden steenkolen tot het midden van 1946 een belangrijke „bottle neck”, op het oogeblik behoort staal tot de schaarsche grondstoffen. De benoedigde hoeveelheden bedragen 7,5 miljoen ton in 1947 en 11 miljoen ton in 1950. Hiervoor moet de productie worden uitgebreid en de invoer van ijzerhoudende metalen worden gestimuleerd.

Vreemde valuta. Voor de financiering van den import zijn vreemde valuta's noodig, die uit den export moeten

worden verkregen. Voor 1947 is een export geprojecteerd van 150 milliard francs, die in 1950 een hoogte moet bereiken van 265 milliard. Ook dan blijft echter een tekort bestaan van 163 milliard voor de jaren 1946—1949. Voor een deel hoopt men dit tekort aan te vullen door een leening bij de Internationale Bank, bij welke een aanvraag in behandeling is tot een bedrag van 60 milliard. Men verwacht, dat de ongunstige betalingsbalans geen hinderpaal zal vormen voor de uitvoering van het plan. Hieronder volgt een schatting van de betalingsbalans in de periode 1946—1950.

	1946	1947	1948	1949	Totaal
	in milliarden francs				
<i>Loopende rekening:</i>					
Import	277	312	299	271	1.159
Vrachten	35,5	17,5	9	7	69
Diversen	33	31	37	38	139
Totaal	345,5	360,5	345	316	1.367
Export	80	147	192	240	659
Tourisme	3	18	33	36	90
Diversen	14,5	7,5	5	4	31
Totaal	97,5	172,5	230	280	780
Saldo	- 248	- 188	- 115	- 36	- 587
<i>Kapitaalrekening:</i>					
Saldo loopende rekening	248	188	115	36	587
Financieele rekening ¹⁾	38	—	—	—	38
Totaal	286	188	155	36	625
Vreemde valuta ²⁾	120	60	48	12	240
Leening Ver. Staten	122,5	54	12	—	188,5
Leening Canada	24	—	—	—	24
Diversen	9,5	—	—	—	9,5
Totaal	276	114	60	12	462
Saldo betalingsbalans	- 10	- 74	- 55	- 24	- 163

¹⁾ Bijdrage aan het kapitaal van het Internationaal Fonds en de Internationale Bank en terugbetaling van een Engelsche leening.

²⁾ Mobilisering van overheids- en particulier bezit aan vreemde valuta.

Arbeidskracht. Voordat de arbeidsproductiviteit tot een behoorlijke hoogte komt, is het noodzakelijk, dat het aantal arbeiders wordt vermeerderd. De schattingen dienaangaande zijn: 480.000 arbeiders voor het einde van 1947, 220.000 eind 1950 plus 500.000 ter vervanging van krijgsgevangenen. De demobilisatie alleen zal niet voldoende zijn om hieraan tegemoet te komen. Import van vreemden arbeid is noodig en verder het tewerkstellen van vrouwen. Al deze berekeningen zijn gebaseerd op de veronderstelling, dat een 48-urige arbeidsweek in acht wordt genomen. Indien men zou uitgaan van een werkweek van 44 uren, zouden nog eens 500.000 arbeiders noodig zijn.

De volgende schattingen zijn gemaakt van het aantal arbeiders in de verschillende belangrijke industrieën:

	1938			1950 ¹⁾	
	Aantal in 1.000	Werk- uren per week	Acti- viteit 1938 = 100	Aantal in 1.000	Productiviteit 1938 = 100
Steenkolen	260	41,7	137	312	113
Staal	160	39,5	188	170	146
Auto's	121	40	200	128	157
Bouwmateriaal	69	39	270	110	137
Textiel	720	35	150	665	120
Woningbouw en publieke werken	970	31,5	250	1.240	140
Landbouw	7.140	—	111	6.250	127

¹⁾ Werkweek van 48 uren.

De financiering van het plan.

De uitvoering van een productieschema als in het plan neergelegd, brengt uiteraard financieringsproblemen met zich.

Een bedrag van frs. 3.000 milliard — aldus de raming — moet in de 4 jaren tusschen 1947—1950 worden geïnvesteerd, d.i. gemiddeld frs. 750 milliard per jaar. In dit bedrag zijn noch de militaire uitgaven noch de overzeesche beleggingen begrepen.

Het nationale inkomen in Frankrijk wordt voor het

jaar 1947 op frs. 3.000 milliard geschat en in 1950 op frs. 3.700 milliard.

Uit een en ander volgt, dat ongeveer een kwart van het nationale inkomen jaarlijks aan kapitaalsuitgaven moet worden besteed. Dit beteekent, dat Frankrijk voor de uitvoering van het plan Monnet in belangrijke mate tot sparen zal moeten overgaan. Wel heeft men gedacht tot de volgende bronnen ook middelen te kunnen putten:

1. De besparingen van de boeren, voorzover het gaat om uitgaven ten behoeve van de agrarische mechanisatie.

2. Een groot deel van de industrieele uitgaven moet door de betrokken bedrijfstakken zelf worden gedragen.

3. Een deel van de kapitaalsuitgaven van den Staat moet worden gefinancierd met buitenlandsche leeningen en Fransche buitenlandsche investeringen.

4. Een lage-rentepolitiek — vooropgesteld dat het prijsniveau betrekkelijk stabiel blijft — zal de staatsuitgaven in belangrijke mate verlichten.

5. Bankcredieten hoeven niet inflationistisch te zijn, indien zij uitsluitend worden aangewend voor den aanschaf van kapitaalgoederen.

Uiteindelijk echter zullen de middelen moeten komen van de besparingen op het nationale inkomen. En de mate, waarin gespaard zal worden, is weer afhankelijk van de begrooting. Zoolang deze niet sluitend is, zal zij een ongunstigen invloed hebben op het sparen. Vandaar, dat een sluitende begrooting door het plan als een dringende noodzaak wordt aangemerkt.

Slot.

Het plan is opgesteld door het „Commissariat général”, in nauwe samenwerking met 18 commissies, die gevormd zijn uit ambtenaren, industrieelen, vertegenwoordigers zijt den landbouw en de vakbeweging en tenslotte enkele deskundigen.

Bij de uitvoering van het plan wenscht men op dezelfde wijze voort te gaan.

De Regeering zal instructies moeten geven aan alle departementen en genationaliseerde industrieën, met inbegrip van spoorwegen, kolenmijnen en electriciteitsbedrijven. Periodiek moeten rapporten worden ingediend over de behaalde resultaten.

Particuliere industrieën van grooten omvang moeten verbintenissen met den Staat aangaan, met het doel, dat zij zich houden aan de schema's en richtlijnen van het plan. Landbouw en woningbouw dienen onder regionale controle te worden gebracht.

Aldus hoopt men door samenwerking tusschen verschillende sectoren van het economisch leven het gestelde doel te bereiken. In dit verband spreekt het plan liever van „économie concertée” dan van „économie dirigée”.

Met dat al acht men controle noodzakelijk van alle schaarsche grondstoffen, vooral steenkolen en staal, den bouw van woningen, fabrieken en dergelijke, werkgelegenheid, wisselkoersen, de credietverleening, rantsoenerings-schema's en tenslotte het prijsniveau.

Overigens zijn de opstellers van het plan van meening, dat even belangrijk als de mobilisatie en coördinatie van alle materiele hulpmiddelen de gesteldheid van den geest is, waarmee door alle betrokkenen het herstelwerk wordt aangevangen en voortgezet. „La modernisation n'est pas un état de choses, c'est un état d'esprit”.

INTERNATIONALE NOTITIES.

STEENKOOL.

Het gebrek aan steenkool doet zich overal in het geïnternationaliseerde na-oorlogse Europa gevoelen.

Allereerst in Duitschland, waar de productie nog niet zodanig is, dat aan de behoeften van nijverheid en huis-

brand kan worden voldaan. De landen, die aanspraak maken op de leverantie van Duitsche steenkool, zooals Nederland, België, Frankrijk, ondervinden daarvan uiteraard den invloed. Wat Nederland betreft, brengt het handelsaccoord met Polen, dat o.a. de levering van kolen op zich heeft genomen, eenige verlichting, maar afdoend is de zaak nog niet opgelost, ondanks de behoorlijke productie der eigen mijnen. In België heeft men een commissie ingesteld teneinde het probleem van de brandstoffenbesparing in studie te nemen. Volgens mededeelingen van Minister de Grootte beteekent het nutteloos laten branden van een lamp van 60 Watt gedurende één uur een verkwisting van 100 gram kolen. Met elke ton gespaarde kolen kan men $\frac{1}{2}$ ton staal, of $3\frac{1}{2}$ ton baksteen of cement, of 300 m² glas of 1 ton meststoffen produceren. Eén ton steenkolen beteekent ook het verbruik van een ton gedurende één jaar.

Frankrijk hoopt nog altijd op een definitieve regeling ten aanzien van het Ruhrgebied. Het door Frankrijk beheerde Saargebied heeft de vooroorlogsche productie op een vierde na bereikt, maar Frankrijk moet deze steenkolen in een gemeenschappelijke pot brengen en het vreest, dat het mettertijd meer zal inbrengen dan het eruit krijgt. Ook het door Blum met zooveel voortvarendheid met Engeland bereikte accoord schijnt op dit punt nog geen definitieve regeling te hebben gebracht. En Frankrijk heeft met het oog op de uitvoering van het plan Monnet de steenkolen hard nodig.

In deplorabelen toestand verkeert Oostenrijk, vooral in Steiermarken. Menige tak van industrie is daar verlamd.

Ook in Engeland is de toestand ernstig. De komende 6 weken worden er als critiek beschouwd. De voorraden bij de industrie zijn gering, zoodat de verlaging van de rantsoenen zich onmiddellijk doet gevoelen.

Italië, dat altijd gebrek had aan kolen, ziet zich thans bijzonder gehandicapt. Zoo zou het o.a. aan Nederland meer industriele artikelen, zooals textiel en schoenen, kunnen leveren bij een betere kolenpositie.

Alom hoopt men op het einde van den winter, op toename van de productie en op grooter leveranties uit de Vereenigde Staten, die van plan zijn hun door de stakingen van de mijnwerkers veroorzaakte achterstand in den export in te halen.

DUITSCHLAND.

Nu men te Londen bezig is met voorloopige besprekingen te voeren over het Duitsche probleem, zijn verschillende landen uitgenoodigd hun wenschen kenbaar te maken. Nederland heeft dit gedaan in een tweetal memoranda. Enkele desiderata zijn: de invoer van Nederlandsche landbouwproducten in Duitschland, de stimulering van den Duitschen boschbouw, het plaatsen van de Duitsche handelspolitiek in een Europeesch kader. Een belangrijk punt voor Rotterdam is het weder inschakelen van het transitoverkeer via deze haven. Dit houdt in: verbod van subsidies aan spoorwegen in het Ruhrgebied, verbod van kunstmatig lage tarieven, in één woord het tegengaan van het onnatuurlijke verkeer van het Roergebied naar de Noordzee, in plaats van langs Rotterdam. Verder de exploitatie van enkele kolenmijnen.

Ook België heeft thans nota's overhandigd. De Belgische economische wenschen zijn o.a.: de leverantie van 6,6 miljoen ton steenkolen per jaar, elektrische centrales overeenkomend met een stroomlevering van 750 miljoen kWu per jaar, circa 1 miljoen bruinkoolbriketten, 500.000 m³ hout, 100.000 ton kalizouten, 27.000 ton bariumsulfaat, het geheel gedurende een periode van 40 jaar. Ook eischt België een beperking van de Deutsche Rijnvloot. Hangende de definitieve regeling van het Duitsche probleem, heeft men voorloopige verbeteringen trachten te brengen in den bestaanden toestand. Zoo vergaderde een Britsch-Amerikaansche delegatie in Den Haag met Nederlandsche vertegenwoordigers. Het ging om het

zenden en doen verwerken van Nederlandsche grondstoffen in Duitschland, den invoer van landbouwproducten, het vereenvoudigen van de procedure van den handel tusschen Nederland en de Britsch-Amerikaansche zone en natuurlijk ook het gebruik van Nederlandsche havens voor het transitoverkeer naar Duitschland. Deze beprekingen hadden een teleurstellend verloop.

Met de Fransche zone heeft Nederland reeds overeenstemming bereikt. Op den 20sten Januari trad de gesloten handelsovereenkomst in werking.

Tusschen de verschillende zones onderling is men ook tot nauwere samenwerking kunnen komen. Zoo zal eerlang een vrijer verkeer tot stand komen tusschen de Russische zone enerzijds en de Britsch-Amerikaansche anderzijds. De Engelschen en Amerikanen zullen de Russische zone voorzien van ijzer, staal, kleurstoffen, pharmaceutische en chemische producten, afgekeerd zullen zij van de Russen ontvangen bruinkoolbriketten, tarwe, aardappelen, buna, suiker, vensterglas en dergelijke.

Ook tusschen de Fransche en Britsch-Amerikaansche zone is het tot samenwerking gekomen. Gedurende het eerste kwartaal van 1947 zullen goederen ter waarde van 66 miljoen mark over en weer worden uitgewisseld op basis van de in 1938 geldende prijzen.

Wanneer zal het contact volgen tusschen de Russen en Franschen?

DE DALING VAN HET-PRIJSNIVEAU IN FRANKRIJK.

De „Neue Zürcher Zeitung” van 22 Januari jl. bevat een overzicht van den ommekeer in de Fransche economische politiek, ingeleid door Blum's actie tot prijsverlaging. Hoewel nog vele moeilijkheden moeten worden overwonnen, valt het niet te ontkennen, dat de maatregelen van Blum in eerste instantie succes hebben gehad, daar de inflatiepsychose geheel is verdwenen.

De door de Regeering beoogde verlaging van de prijzen met 5 pCt. is een feit geworden, althans in de steden. Van het platteland wordt zelfs een daling van de prijzen voor vee, gevogelte en eieren met 20 à 25 pCt. gemeld. Vele boeren weigeren echter hun producten te verkoopen, zoodat o.a. de vleeschvoorziening te Parijs is vastgelopen. In het algemeen kan momenteel worden gesproken van een heftige prijsstrijd tusschen consumenten en producenten.

Op de zwarte goud- en valutamarkt kwam eveneens een dalende tendentie tot uiting. De „napoléon” (een gouden muntstuk van 20 frs.) noteerde einde December 1946 nog 4.700 frs, op 17 Januari jl. 3.725 frs; dollarbankbiljetten einde December 1946 350 frs, op 17 Januari jl. gedaald tot 295 frs. Bij de veilingen van de stedelijke bank van leening te Parijs (Mont-de-Piété) zijn de prijzen voor gouden sieraden van 500 à 520 frs tot 420 à 430 frs per gram gedaald.

Op de Parijsche effectenbeurs bereikten de koersen einde December 1946 een maximum; sindsdien is het koerspeil met gemiddeld 10 à 15 pCt. gedaald. Vooral de heroriëntering van de Fransche credietpolitiek trekt op de beurs belangstelling. Terwijl aan de verhooging van den discontovoet weinig betekenis wordt gehecht, daar deze slechts gering is geweest, bestaat in beurskringen de overtuiging, dat de politiek van credietdiscriminatie, die de Regeering thans voorstaat, teneinde die credieten, die het aanhouden van ongerechtvaardigde voorraden mogelijk maken, te beperken, een algemeene credietrestrictie zal veroorzaken. Aan de credietbeperking zijn echter, zoo zegt de „N.Z.Z.”, graven gesteld, daar rekening moet worden gehouden met de financiering van den wederopbouw en de behoeften van den Staat. Bovendien is de huidige credietpolitiek erop gericht, de liquidatie van achtergehouden voorraden te bespoedigen.

Andere symptomen voor het einde van de haussebeweging zijn de daling van de verzekeringpremies en de verlaging van de courtages op de effectenbeurs.

SANEERING VAN DE ITALIAANSCH-STAATSFINANCIËN.

Kort geleden heeft de Italiaansche minister van Financiën, Scoccimarro, een nieuw driejarenplan aangekondigd voor de saneering van de Italiaansche staatsfinanciën en de financiering van den nationalen wederopbouw.

De begroting voor het gewone budget 1947/48 is reeds opgesteld; de inkomsten zijn geraamd op ongeveer 400 milliard lires. Aangezien de voorwaarden voor het evenwichtsherstel van het gewone staatsbudget volgens den Minister aanwezig zijn, moet het door hem ontworpen plan dienen ter saneering van het buitengewone budget. Het plan beoogt vnl., aldus de „Neue Zürcher Zeitung” van 19 Januari 1947, opvoering van de directe progressieve belastingontvangsten, achterhaling van de „regime”, oorlogs- en conjunctuurwinsten, de uitgifte van nieuwe staatsleeningen.

In het kader van het driejarenplan overweegt men ook om de staatsuitgaven te financieren in den vorm van een aan de heffing van de buitengewone progressieve vermogensbelasting te verbinden obligatieleening. Mocht het experiment gelukken en zou de Staat het verwachte bedrag van minstens 300 milliard lires binnenkrijgen, dan zou de financiering van den wederopbouw sneller kunnen plaatsvinden.

De minister van Financiën hecht groote waarde aan het onderscheid tusschen het gewone en het buitengewone budget. De poging om de buitengewone kosten van den wederopbouw te dekken met gewone inkomsten, moet men zijns inziens in de toekomst consequent bestrijden, daar het ondemocratisch en niet rechtvaardig is het grootste deel van deze kosten te leggen op de schouders van de minderbemiddelde klassen.

Volgens Scoccimarro zijn de opgestelde plannen zeker voor verwezenlijking vatbaar; hij zal dan ook, na goedkeuring, zoo spoedig mogelijk tot uitvoering overgaan. Bij een juiste economische politiek, die zich richt op verhooging van de industriële productiviteit, is het mogelijk het nationale inkomen van 2.000 op 2.500 milliard lires te brengen. Al vloeit van het nationale inkomen ook een derde naar den Staat, toch zullen er genoeg middelen overblijven om het particuliere initiatief te financieren. Het offer, dat men van de belastingplichtigen zal vragen, schijnt dus, aldus de Minister, niet te groot; integendeel, deze plannen zullen ertoe bijdragen om het economisch en financieel ontredde land weer gezond te maken.

HET ENGELSCH- WITBOEK OVER DE PRODUCTIE.

Onder den titel „Statement on the economic Considerations affecting relations between Employers and Workers” publiceerde de Engelsche Regeering de vorige week een witboek, dat in feite neerkomt op een analyse van den geheelen economischen toestand in Engeland. Deze toestand wordt als „extremely serious” aangemerkt. Zoowel „The Economist” als de „New Statesman and Nation” hebben in hun nummers van 25 Januari jl. dan ook een hoofdartikel aan dit Witboek gewijd.

Tengevolge van den oorlog is het Engelsche economische leven gedesorganiseerd. Vele kapitaalgoederen zijn vernietigd, minstens de helft van de Engelsche buitenlandsche beleggingen is geliquideerd, Engeland heeft schulden moeten aangaan en „is still running into debt abroad”. De betalingsbalans is nog steeds ongunstig. Het wordt een gebiedende eisch, dat de Engelsche productie wordt opgevoerd. Dit is een gemeenschappelijke taak van Regeering, producenten en arbeiders.

Zoolang de Engelsche productie nog niet belangrijk is toegenomen, blijft de vrees bestaan, dat de stabiliteit van het prijsniveau moeilijk is te handhaven. Illustratief is de mededeeling, dat tegenover een inkomen (na aftrek van inkomstbelasting) van ruim £ 7 milliard slechts een bedrag van £ 6 milliard aan goederen en diensten staat.

Verhoging van de productie, zoowel voor den export als voor de binnenlandsche markt, is derhalve noodzakelijk.

Het moeilijkste probleem hierbij is het algemeen tekort aan arbeidskrachten. Einde November 1946 bedroeg het totaal aantal arbeiders circa 20.324.000 of 570.000 meer dan medio 1939. Dit beteekent echter allermint, dat er voldoende arbeiders beschikbaar zijn voor de huidige behoeften. Immers, de gewapende macht, regeeringsbureaux, brandweer, politie e.d. vereischten medio 1939 4.170.000 man tegen bijna 5 millioen in November 1946. Uiteindelijk krijgt men een totaal aantal arbeiders van circa 15,5 millioen in 1939 en 15,3 millioen in November 1946 of een vermindering van bijna een kwart millioen. Voor de komende jaren zullen door de demobilisatie meer arbeiders beschikbaar komen, maar dit zal nog niet toereikend zijn. Er zijn bovendien 2 nadeelige factoren: de verhooging van den schoolgaanden leeftijd van 12 tot 15 jaar, in 1947, en het effect van de lage geboortecijfers in de 30-er jaren, dat zich in 1948 zal beginnen te doen gevoelen.

Bovendien is het tekort niet gelijkelijk verdeeld. Eenige vitale industrieën zijn meer onderbezet dan de industrie in haar geheel.

Toch zal dit probleem moeten worden opgelost. Meer arbeid is noodig, waarbij verhooging van loonen alleen mogelijk zal zijn bij stijging der arbeidsprestaties.

Slaagt Engeland er in te zijn productie op te voeren, dan zal het tevreden moeten zijn met een lagere levensstandaard.

WELVAART IN CANADA.

Tegen den toestand in vele Europeesche landen teekent zich het economisch gebeuren in Canada gunstig af.

De minister van Financiën, Douglas Abbott, kondigde aan, dat het fiscale jaar zal eindigen (op 31 Maart) met een sluitende rekening. Aan het eind van de eerste acht maanden is er een surplus van \$ 200 millioen in plaats van het verwachte tekort van een gelijk bedrag.

Een bescheiden belastingverlaging wordt dan ook tegemoet gezien.

Het prijsniveau heeft zich kunnen handhaven. Het is gedurende 18 maanden met slechts 6½ pCt. gestegen. Kleinhandelsomzetten bereikten in 1946 een record — dank zij Kerstmisinkopen — van meer dan \$ 5 milliard, het nationaal inkomen bedroeg \$ 9,4 milliard, de Canadeesche export liep op tot \$ 2,3 milliard, de import tot \$ 1,9 milliard. De groote handelspartners waren de Vereenigde Staten, die bovendien 20 millioen toeristen naar Canada stuurden. Zij verteeden er \$ 200 millioen.

De vooruitzichten voor 1947 schijnen zelfs nog beter. De Canadeesche papierfabrieken hebben 7 millioen ton papier voortgebracht met een waarde van \$ 700 millioen en nog vraagt de wereld naar meer. Zoo ook ten aanzien van auto's, trucks, graan, visch, vleesch en andere.

Natuurlijk zijn er nog enkele ongeriefelijkheden. Vleesch is nog gerantsoeneerd, er zijn nog niet genoeg koelkasten, wasmachines en huizen. Met recht echter kon „Time” van 13 Januari jl., waaraan deze gegevens zijn ontleend, schrijven: „Canada looked in the mirror... and liked the ruddy cheeks it saw”.

RECTIFICATIE.

In het artikel van Dr. E. L. Kramer over: „De betekenis van de industrie voor den Nederlandschen export” in de voorlaatste alinea werd vermeld, dat het Centraal Reguleerend Bureau i.o. als taakstelling voor onzen industrieelen export in 1947 een bedrag van f 900 millioen had geraamd. Dit moet zijn f 600 millioen. Red.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Aan het einde der week overheerschte min of meer het aanbod van schatkistpapier, zoodat met name de disconto's voor de korte termijnen iets opliepen. Maartpapier kon

worden verhandeld tegen $17\frac{1}{16}$ pCt., driemaandspromessen tegen $19\frac{1}{16}$ pCt., en halfjaarspapier tegen $15\frac{1}{8}$ pCt. Voor de langere termijnen was de notering ongeveer $15\frac{1}{8}$ pCt. tot $11\frac{1}{16}$ pCt. Deze noteringen zijn echter veelszins nominaal

wegens de zeer geringe omzetten. De indruk bestond, dat de banken over het algemeen een iets grotere liquiditeit nastreefden i.v.m. de te verwachten stortingen der levensverzekeringmaatschappijen op de $3\frac{1}{2}$ pCt. schat-

STATISTIEKEN.

VERKEER EN VERVOER IN NEDERLAND.

Omschrijving	Eenheid	Jul 1946	Aug. 1946	Sept. 1946	Oct. 1946	Nov. 1946
Indexcijfer vervoer wilde binnenvaart	maandgem. 1938 = 100	148	132	149	155	156
Vervoer wilde binnenvaart	1.000 t.	1.355	1.212	1.364	1.424	1.430
waarvan brandstoffen	"	531	502	497	369	414
Wilde binnenvaart, prestatie	mill. t/km., maandgem.	192	182	207	227	206
Indexcijfer eigen vervoer te water	1938 = 100	89	90	93	127	
Eigen vervoer te water	1.000 t.	534	540	558	764	
Idem, prestatie	mill. t/km., maandgem.	40	43	45	49	
Indexcijfer internationale binnenvaart (laadverm.)	1938 = 100	31	32	26	31	31
Binnengekomen schepen	Aantal	1.770	1.841	1.681	1.819	1.883
Laadvermogen	1.000 t.	918	864	804	861	939
Lading	"	499	453	410	459	423
waarvan onder: Nederlandsche vlag	"	399	374	303	353	319
" " Belgische vlag	"	94	123	102	101	97
Vertrokken schepen	Aantal	1.694	1.999	1.695	1.874	1.997
Laadvermogen	1.000 R.T.	911	982	840	890	978
Lading	"	430	377	376	400	393
waarvan onder: Nederlandsche vlag	"	297	265	251	288	270
" " Belgische vlag	"	111	92	93	98	112
Schepen in doorvaart	Aantal	863	914	671	916	854
Laadvermogen	1.000 R.T.	614	662	492	675	631
Lading	"	338	352	253	307	246
waarvan onder: Nederlandsche vlag	"	99	93	58	79	73
" " Belgische vlag	"	186	207	141	163	126
Indexcijfer zeevaart (inhoud)	maandgem. 1938 = 100	31	32	29	29	27
Binnengekomen zeeschepen	Aantal	636	646	598	637	616
Bruto inhoud	1.000 R.T.	1.274	1.437	1.315	1.241	1.183
Idem, alleen geladen schepen	"	1.150	1.306	1.207	1.113	1.097
waarvan in lijnvaart	"	332	543	565	497	538
Vertrokken zeeschepen	Aantal	662	610	555	620	601
Bruto inhoud	1.000 R.T.	1.505	1.404	1.278	1.323	1.212
Idem, alleen geladen schepen	"	729	685	727	829	767
waarvan in lijnvaart	"	438	476	495	536	557
Goederenverkeer ter zee:						
Gelost bij invoer	1.000 t.	656	907	800	762	616
" " doorvoer	"	215	146	99	131	56
Geladen bij uitvoer	"	78	86	87	110	150
" " doorvoer	"	155	156	137	102	102
Indexcijfer goederenvervoer Ned. Spoorwegen	maandgem. 1938 = 100	90	81	87	106*	109*
Goederenvervoer Ned. Spoorwegen, totaal	1.000 t.	1.084	981	1.047	1.283*	1.315*
waarvan grensoverschrijdend	"	188	160	149	202*	242*
Reizigerskilometers Ned. Spoorwegen	1 miljoen	528	701	526	460	443
Tramwegen, vervoerde reizigers	1 miljoen	51,9	54,6	50,6	51,2	49,3*
Interloc. autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	11,5	13,4	11,9	12,3	
Locale autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	5,2	5,9	5,8	6,6	
Indexcijfer verkeer op de rijkswegen	maandgem. 1938 = 100	129	138	138	136	134
Slachtoffers verkeersongevallen:						
Overleden	Aantal	109	126	99	108	88
Ernstig gewond	"	615	624	644	599	493
Licht gewond	"	579	564	572	508	451
Indexcijfers:	maandgem. 1938 = 100					
Overleden	"	168	194	152	166	135
Ernstig gewond	"	167	170	175	163	134
Licht gewond	"	63	61	62	55	49

* Voorloopig cijfer

DE NEDERLANDSCHE ZEEVAART BUITEN NEDERLAND.

De maandelijks door het C.B.S. gepubliceerde zeevaartstatistieken hebben tot nog toe uitsluitend betrekking gehad op de vaart van en naar Nederland. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar vlaggen, soort schepen (stoom, motor e.d.), wijze van bedrijfsvoering (lijn- of trampvaart), Nederlandsche havens van aankomst en vertrek, buitenlandse havengebieden van herkomst resp. bestemming. Aan de hand van deze statistiek kan dus o.a. worden nagegaan, in welke mate de Nederlandsche koopvaardijvloot aan de zeevaart op het eigen land deelneemt. Het verkeer, dat door deze vloot echter wordt verricht, zonder daarbij een Nederlandsche haven aan te doen, dus bijv. een reis van een Nederlandsche trampvaarder van New York naar Kaapstad, viel tot dusverre buiten de statistische waarneming.

Voor ons land, dat zoo nauw met de zee is verbonden en dat in de internationale zeevaart steeds een min of meer belangrijke positie heeft ingenomen, zou een systematisch inzicht in de totale activiteit van de eigen vloot, vooral onder de huidige na-oorlogse omstandigheden, waarin onze zeevloot nog zeer gehavend is en allerwege de neiging tot uitbreiding der nationale vloeten waarneembaar is, van groote waarde zijn.

Het zijn deze overwegingen, welke liet C.B.S. ertoe hebben geleid, te streven naar een uitbreiding van de Nederlandsche zeevaartstatistiek. Het eerste doel hierbij was te komen tot een volledig overzicht van de verkeersverrichtingen van de Nederlandsche vloot in regionaal verband.

Het verkrijgen van de gegevens van de zeereizen, welke in Nederland aanvangen of daar eindigen, levert geen bijzondere moeilijkheden op, aangezien aan de douane, belast met de uit- resp. inkomring der schepen, o.a. alle havens moeten worden opgegeven, welke op

de reis zullen worden of zijn aangehouden. Voor de gegevens van de reizen, waarbij geen Nederlandsche haven wordt aangedaan, is men echter aangewezen op de scheepvaartberichten van verschillende transporttijdschriften, vermeldende de aankomst van schepen in diverse havens, speciaal ten behoeve van belangstellenden bij de vrachtenmarkt. Deze berichten bevatten vele aanwijzingen omtrent de beweging van de Nederlandsche koopvaardijvloot buiten Nederland, aangezien de schepen er steeds met name in worden genoemd.

Met behulp van deze bronnen, speciaal van de opgaven, voorkomende in het Dagblad Scheepvaart en in Lloyds List, welke voor dit doel het meest doelmatig bleken, is het C.B.S. in staat overzichten samen te stellen van de geheele beweging van alle in de vaart zijnde Nederlandsche zeeschepen. Deze overzichten zullen voortaan regelmatig worden gepubliceerd in de Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in den vorm van een relatief statistiek, waarbij de havens der wereld worden ingedeeld in hiervoor ontworpen havengebieden.

Ter illustratie volgen nog eenige cijfers van het resultaat der bewerking over October 1946. In totaal werden door Nederlandsche schepen 1.423 reizen gemaakt, waarbij 1.598.847 R.T. bruto inhoud werd gebruikt. Hiervan werd op 472 reizen met 621.487 R.T. bruto geen Nederlandsche haven aangedaan. In Oost-Afrikaansche havens vingen 12 Nederlandsche schepen (92.277 R.T. bruto) een reis aan, waarvan 2 (16.419 R.T.) met bestemming Nederland, 2 (15.195 R.T.) naar Britsch-Indië, 1 (7.178 R.T.) naar Atlantische havens van Afrika en 7 (53.485 R.T.) naar andere Oost-Afrikaansche havens. Van de Atlantische havens van Canada en de Vereenigde Staten uit vertrokken 13 Nederlandsche schepen (61.792 R.T. bruto) met andere eindbestemming dan Nederland, terwijl er in deze havens 10 schepen (48.646 R.T. bruto) aankwamen op een reis, welke niet in Nederland was begonnen.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

kistbiljetten met vijfjarigen looptijd per 1 Februari a.s. Gepubliceerd zijn thans de voorloopige koersen voor effecten welke voor de aangifte der V.A.B. zullen gelden. Voor binnenlandsche obligaties zijn deze gelijk aan het koerspeil van 1 October jl., terwijl voor binnenlandsche aandelen een reductie van ongeveer 20 pCt. op dit koerspeil is toegepast. Voor Amerikaansche fondsen zijn koersen vastgesteld, welke ongeveer 10 pCt. beneden het niveau van 31 December 1945 liggen. De nadruk moet hierbij liggen op het voorloopig karakter van deze regeling, welke wel bedoeld zal zijn om voorloopige aanslagen op korten termijn te kunnen opleggen. Daar echter het koerspeil van binnenlandsche aandelen het niveau van, 1 October jl. reeds weer ten naaste bij heeft bereikt, moet een wijziging niet uitgesloten worden geacht. Een belangrijk element van onzekerheid uit dezen hoofde blijft dus nog boven de beurs hangen.

In de Vereenigde Staten zijn in de afgelopen week de „margin requirements” voor het aankopen van effecten van 100 pCt. op 75 pCt. gebracht, zoodat 1/4 van de aankopen thans met bankcrediet kan geschieden. Wellicht vreezen de monetaire autoriteiten daar te lande een verdere daling van het koerspeil op grond van de ontwikkeling der algemeene conjunctuur, welke op haar beurt deze algemeene conjunctuur weer in ongunstigen zin zou beïnvloeden. Deze maatregel, welke ongetwijfeld de tendens heeft het koerspeil te steunen, komt voor Nederland i.v.m. een eventueelen verkoop van Amerikaansch bezit niet op een ongelegen moment.

Het koerspeil ter beurze van Amsterdam vertoonde in de afgelopen week slechts weinig schommelingen; alleen op den laatsten beursdag viel een zwakke tendens waar te nemen, met name bij de Indische fondsen.

	17 Jan. 1947	24 Jan. 1947
A.K.U.	145	140½
v. Berkel's Patent	125 G.B.	—
Kon. Ned. Hoogovens	131	140
Lever Bros Unilever C. v. A.	240	239
Philips G. b. v. A.	323	322
Koninklijke Olie	357	353
H.A.L.	156	152½
N.S.U.	142	143 G.L.
H.V.A.	202½	201
Deli Mij. C. v. A.	130½	129
Amsterdam Rubber	144½	138

STATISTIEKEN.

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

Data	Munt en muntmateriaal	Papier op het buitenland	Tegoeft bij corresp. in het buitenland en buitenlandsche betaalmiddelen	Wissels, prom. enz. en open marktpapier	Beteelingen
16 „ '46	700.863	4.430.806	88.615	6	152.574
23 „ '46	700.875	4.434.786	84.103	6	155.552
30 „ '46	700.876	4.434.786	100.816	6	153.109
6 Jan. '47	700.879	4.434.786	125.126	6	152.235
13 „ '47	700.880	4.434.786	174.970	6	154.095
20 „ '47	700.875	4.459.991	147.657	6	153.178
27 „ '47	700.909	4.459.991	140.115	6	153.178

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldi in rekening-courant			
		's Rijks Schatkist	Geblokkeerde saldi van banken	Geblokkeerde saldi van anderen	Vrije saldi
9 Dec. '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
23 „ '46	2.711.418	1.099.241	127.053	43.165	585.156
30 „ '46	2.744.151	1.099.855	90.071	43.706	590.158
6 Jan. '47	2.736.834	1.071.526	115.467	46.490	623.780
13 „ '47	2.701.167	1.305.562	84.475	45.950	633.673
20 „ '47	2.674.196	1.244.821	61.829	46.598	643.788
27 „ '47	2.681.281	1.276.605	55.488	50.103	598.065

DE NEDERLANDSCHE BANK.
Verkorte balans op 27 Januari 1947.

Activa.	
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto	f 5.000,—
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art. II, 1e lid, sub 3 van de Bankwet 1937 i° art. 4 van het Koninklijk besluit van 1 October 1945, Staatsblad No. F 204)	f —
Beteelingen: (incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand)	f 143.467.475,80
Op effecten, enz.	f 151.699.761,35
Op goederen en ceelen	f 150.981.660,71
Voorschotten aan het Rijk (art. 16 van de Bankwet 1937)	f 718.100,64
Munt en muntmateriaal:	f 151.699.761,35
Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 699.760.324,80
Zilveren munt, enz.	f 1.148.431,75
Papier op het buitenland	f 4.459.990.630,03
Tegoeft bij correspondenten in het buitenland	f 124.446.413,79
Buitenlandsche betaalmiddelen	f 15.668.144,45
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	f 70.709.547,40
Gebouwen en inventaris	f 3.000.000,—
Diverse rekeningen	f 29.556.477,36
	f 5.555.984.730,93

Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefondsen	f 12.377.412,28
Bijzondere reserve (winst herwaardeering goudvoorraad per 2 Juli 1945)	f 209.277.096,67
Andere bijzondere reserves	f 76.798.079,95
Pensioenfonds	f 15.498.861,64
Bankbiljetten in omloop (oude uitgifte)	f 236.855.870,—
Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgifte)	f 2.681.281.490,—
Bankassigaties in omloop	f 243.460,14
Rekening-courant saldo's:	f —
's Rijks Schatkist	f 1.276.604.834,37
's Rijks Schatkist speciale rekening	f 110.564.000,—
Geblokkeerde saldo's van banken	f 55.488.472,50
Geblokkeerde saldo's van anderen	f 50.103.188,95
Vrije saldo's	f 598.065.398,19
Diverse rekeningen	f 2.090.825.894,01
	f 5.555.984.730,93

1) Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen f —

2) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad no. 99) 42.165.200,—

Circulatie der door de Bank namens den Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten 152.929.714,—

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

Data	Metaalvoorraad	Govt. debts and Govt. securities	Fiduciary issue	Biljetten in circulatie	Biljetten in Banking Dept.
8 Jan. '47	0,2	1.449,1	1.450	1.402,0	48,2
15 Jan. '47	0,2	1.449,3	1.450	1.385,6	64,7
22 Jan. '47	0,2	1.449,2	1.450	1.371,5	78,7

Data	Gouden en zilveren munten	Govt. securities	Other securities		Deposits		
			Disc. and advances	Securities	Totaal	Public deposits	Banken
1 Jan. '47	1,3	344,7	13,9	19,1	389,5	8,9	320,4
8 Jan. '47	1,1	321,2	17,7	18,1	388,2	13,9	314,5
15 Jan. '47	1,0	297,2	18,4	18,0	381,1	23,2	298,7
22 Jan. '47	1,0	261,7	23,4	17,8	364,3	17,5	288,5

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

Data	Totaal van den goudvoorraad ¹⁾	Buitenlandsche deviezen	Papier op Belgijë	Voorschotten op overheidsfondsen	Deel en pasmunt	Vorderingen op den Staat
12 Dec. 1946	31.969	4.974	4.851	223	790	49.797
19 " 1946	31.980	5.199	4.823	206	719	49.597
26 " 1946	32.226	5.648	4.953	214	698	49.158
2 Jan. 1947	32.241	5.633	5.559	213	795	49.888
9 " 1947	32.256	5.320	5.303	177	861	49.138
16 " 1947	32.047	6.708	5.406	209	903	48.473
23 " 1947	31.677	7.542	4.561	211	777	48.318

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa ¹⁾	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi		Besluitwet van 6 Oct. '44 ³⁾
				van de Schatkist	van anderen	
12 Dec. 1946	641	158.643	72.052	2	4.111	623
19 " 1946	641	158.617	71.769	3	4.374	616
26 " 1946	637	159.377	72.165	1	4.482	614
2 Jan. 1947	637	161.002	73.891	4	5.979	613
9 " 1947	637	160.412	73.858	2	5.374	611
16 " 1947	637	160.144	73.480	5	5.443	608
23 " 1947	637	159.543	73.077	3	5.219	604

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

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

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

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

Data	Metaalvoorraad	Disconto's en voorschotten	Voorschotten aan den Staat		
			Vaste	Schatkist	Bezettingskosten Duitschland
26 Dec. 1946	94.817	118.302	59.449	67.900	426.000
2 Jan. 1947	94.817	117.324	59.449	72.100	426.000
9 Jan. 1947	94.817	124.613	59.449	63.100	426.000
16 Jan. 1947	94.817	118.897	59.449	62.400	426.000

Data	Bankbiljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Staat	Diversen
26 Dec. 1946	721.865	63.458	765	62.693
2 Jan. 1947	733.797	60.027	765	59.262
9 Jan. 1947	732.057	59.922	766	59.156
16 Jan. 1947	724.866	59.895	864	59.031

ZWEEDSCHE RIJKSBANK.
 (Voornaamste posten in miljoenen kronen).

Data	Metaal		Staatsfondsen		Saldi buitenland	Fondsen ter beschikking der staats-schuld	Promessen staats-schuld
	Goud	Overwaarde goud ¹⁾	Eigen	Vreemd			
31 Dec. 1946	839	532	1.544	504	284	94	182
7 Jan. 1947	839	532	1.549	509	261	94	182
15 Jan. 1947	806	511	1.438	504	177	94	182
23 Jan. 1947	773	490	1.445	502	276	94	182

Data	Biljetten in circulatie	Deposito's					Regularisatierekening ¹⁾
		Direct opvraagbaar					
		Totaal	Staat	Banken	45 dagen	Buitenlandsche banken	
31 Dec. 1946	2.877	875	706	84	230	174	7
7 Jan. 1947	2.750	934	679	173	230	171	5
15 Jan. 1947	2.642	929	654	189	230	170	4
23 Jan. 1947	2.556	916	643	190	230	177	4

¹⁾ De rekening „Regularisatierekeningen goud en diversen” is gesplitst in: „Overwaarde goud” en „Regularisatierekening”.

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

Data	Metaalvoorraad	Buiteni. wissels	Disconto's en voorschotten	Effecten	Biljetten in circulatie	Andere credieten
31 Dec. 1946	4.949,9	158,0	238,7	52,7	4.090,7	1.163,7
7 Jan. 1947	4.938,8	158,7	150,5	52,7	3.964,7	1.156,4
15 Jan. 1947	4.931,1	155,9	119,1	52,7	3.834,7	1.246,9
23 Jan. 1947	4.932,2	158,8	102,3	52,7	3.801,2	1.255,4

GROOTHANDELSPRIJZEN IN DE VEREENIGDE STATEN¹⁾.
 1913—1946.

Producten	Prijseenheid	Jan. 1913	Jan. 1920	Jan. 1939	Dec. 1946 ²⁾
Metalen:					
ijzer (ruw)	\$ per gross ton	16,35	37,00	20,50	30,00
lood (ruw)	\$cts. per lb.	4,35	8,75	4,85	12,55
tin	\$cts. „ lb.	50,45	63,00	46,50	70,00
zink	\$cts. „ lb.	7,10	9,10	4,50	10,50
koper (electrolytisch)	\$cts. „ lb.	17,00	19,25	11,13	19,38 ³⁾
Petroleum					
(ruwe)	\$cts. „ bbl.	2,05	5,00	1,68	3,55
Dierlijke producten:					
runderen	\$ per 100 lb.	7,85	14,05	10,50	23,50
varkens	\$ „ 100 lb.	7,40	14,70	7,35	22,30
huiden(runder-)	\$cts. per lb.	18,75	40,00	11,50	27,00
wol	\$ „ lb.	0,72	2,30	0,73	1,17
Plantachtige producten:					
tarwe	\$ per bushel	0,89	2,93	0,76	2,17
mais	\$ „ bushel	0,50	1,49	0,52	1,41
suiker	\$cts. per lb.	3,48	13,04	2,75	5,94 ⁴⁾
rubber					
(plantage-)	\$ per lb.	1,12	0,55	0,16	0,23
katoen	\$cts. per lb.	12,50	40,25	8,62	31,50
koffie	\$cts. „ lb.	15,50	25,50	7,50	26,00

¹⁾ Bron: „Guaranty Survey” van de „Guaranty Trust Company” December 1946, blz. 18.

²⁾ Nominaal.

³⁾ Door de Regeering vastgestelde maximumprijs.

⁴⁾ Voor de Novembertcijfers zie „E.-S.B.” van 1 Januari 1947, blz. 18.

GOUDPRODUCTIE¹⁾.

(in 1.000 dollars van circa \$ 35 per ounce fijn).

Jaar	Zuid-Afrika	Vereen. Staten ²⁾	Canada ³⁾	Australië ⁴⁾	Totaal gerapporteerd ⁵⁾
1939	448.753	196.391	178.303	56.182	1.020.297
1940	491.628	210.109	185.890	55.878	1.094.264
1941	504.268	209.175	187.081	51.039	1.089.395
1942	494.439	130.963	169.446	42.525	966.132
1943	448.153	48.808	127.796	28.560	760.527
1944	429.787	35.778	102.302	16.310	682.061
1945	427.862	32.511	92.794	16.450	645.323
1946 Jan.	35.892	3.984	8.346	1.470	55.758
Febr.	32.971	3.283	8.013	1.330	50.981
Maart	30.871	3.639	8.677	1.400	50.656
April	34.793	3.226	8.338	1.435	53.900
Mai	36.740	3.158	8.412	1.610	55.857
Juni	35.732	3.416	8.203	1.540	54.749
Juli	36.657	3.993	8.384	1.785	
Aug.	35.553	8.310	8.092	3.080	
Sept.	34.509	6.798	8.047	1.925	

¹⁾ Ontleend aan: „Federal Reserve Bulletin” van December 1946.

²⁾ Exclusief Sovjet Rusland.

³⁾ Inclusief Philippijnen. Jaarcijfers: „U.S. Mint”. De jaarcijfers zijn schattingen van de „U.S. Mint”; de maandcijfers schattingen van het „American Bureau of Metal Statistics”. Voor 1945 is het totaal van de maandcijfers van het „American Bureau of Metal Statistics” gelijk gemaakt aan het jaarcijfer van de „U.S. Mint”.

⁴⁾ Te beginnen met 1945 zijn de Can. cijfers onderhevig aan eventuele officiële revisie.

⁵⁾ Te beginnen met Dec. 1941 werden de gegevens verschaft door het „American Bureau of Metal Statistics”. Voor de periode Dec. 1941—Dec. 1943 hebben de cijfers betrekking op Australië; van Jan. 1944 af alleen op West-Australië.

Ook voor Beschikbare Krachten is een annonce in „Economisch-Statistische Berichten” de aangewezen weg. Annonces, waarvan de tekst 's Maandags in ons bezit is, kunnen, plaatsruimte voorbehouden, in het nummer van dezelfde week worden opgenomen.

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen	15 Jan. 1947	7 Jan. 1947
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 1219.373.750,21	f 1138.070.686,97
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	774.820,68	17.274,80
Kasvorderingen wegens creditverstrekking aan het buitenland	16.012.028,—	16.012.028,—
Daggeleening tegen onderpand	—	—
Saldo der postrekeningen van Rijkscomptabelen	379.025.682,75	285.918.988,88
Voorschotten op ult. Dec. '46 resp. Nov. '46 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keeren belastingen	—	—
Vordering in rek.-courant op: Nederlandsch-Indië	568.939.595,19	567.856.534,49
Suriname	4.830.154,19	4.828.116,69
Curacao	7.410.419,47	7.410.419,47
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	—	—
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	—	—
Andere staatsbedrijven en instellingen	451.478.267,92	458.615.432,24
Verplichtingen		
Voorschot door De Nederlandsche Bank verstrekt	—	—
Voorschot door De Nederlandsche Bank in rekening-courant verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop (rechtstreeks bij De Nederlandsche Bank is geplaatst nihil)	f 511.174.800,—	f 511.174.800,—
Schatkistpromessen in omloop (rechtstreeks bij De Nederlandsche Bank is geplaatst nihil)	5605.400.000,—	5545.800.000,—
Daggeleeningen	—	—
Muntbiljetten in omloop resp. Nov. '46 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keeren belastingen	153.319.453,50	154.535.103,—
Schuld in rek.-courant aan: Nederlandsch-Indië	—	—
Suriname	—	—
Curacao	—	—
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	21.796.418,20	24.564.187,22
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	457.956.313,09	341.294.922,51
Andere staatsbedrijven	3.412.004,86	3.534.821,95
Schuld aan diverse instellingen in rekening met 's Rijks Schatkist	3179.013.983,75	3160.627.445,57

MAAKT GEBRUIK van de rubriek „Vacatures” voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies.

◆ Beschikbare krachten ◆

Verantwoordelijke zelfstandige werkring gezocht

door jong commercieel directeur van grote landelijke organisatie, die zijn ruime praktische ervaring en theoretische kennis meer productief wil maken!

- Stuwende organisatorische kracht
- Overtuigd spreker
- Uitstekend stylist
- Allround salespromotor

Brieven onder nummer 812, aan het bureau van dit blad, postbus 42, Schiedam!

Announces, waarvan de tekst 's Maandags in ons bezit is, kunnen, plaatsruimte voorbehouden, in het nummer van dezelfde week worden opgenomen.

Ir. H. Vos

Enige kwantitatieve onderzoeken over de betrekkingen tussen overheidsfinanciën en volkshuishouding

38e publicatie van het Nederlandsch Economisch Instituut

Prijs f 9.—*

(Prijs voor leden en donateurs van het N.E.I. f 6.75)

Verkrijgbaar in den boekhandel en bij de uitgevers
DE ERVEN F. BOHN N.V. — HAARLEM

Egalisatiefondsen en monetaire politiek in Engeland, Nederland en de Vereenigde Staten

door
Dr. H. M. A. VAN DER VALK

PRIJS
f 2.—*

Publicatie No. 30 van het N.E.I. (Prijs voor donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut f 1.50, te bestellen bij het N.E.I.) Van dit boek zijn nog eenige exemplaren van den eersten en tweeden druk beschikbaar

UITGAVE:
De Erven F. BOHN N.V. — HAARLEM



NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ N.V.

Hoofdkantoor: Amsterdam
76 Kantoren in Nederland

GEBLOKKEERDE TEGOEDEN

kunnen onder bepaalde omstandigheden dienstbaar worden gemaakt aan de

FINANCIERING VAN UW BEDRIJF

Wij verstrekken gaarne inlichtingen

NEDERLANDS ECONOMISCH HERSTEL

samengesteld onder leiding van M. Weisglas. Met een voorwoord van Dr. G. W. M. Huysmans, Minister van Economische Zaken.

De namen van de 15 medewerkers, welke het boek tot den besten bundel van de huidige Nederlandsche herstel-periode maken, zijn borg, dat dit boek het beste semi-officieele geschrift is na de bevrijding. Het is een zakelijke behandeling van het herstel, vermeldende de meest recente cijfers, derhalve geen beschouwing over de al of niet noodzakelijkheid van ordening. Een uitvoerig prospectus wordt U gaarne door Elsevier, Spuistraat 118a-b te Amsterdam of Uw boekhandelaar toegezonden.

Verkrijgb. bij den erkenden boekhandel à f 6,90 gebonden

Vacatures

N.V. DE BATAAFSCHE PETROLEUM MAATSCHAPPIJ, Carel van Bylandtlaan 30; 's-Gravenhage vraegt eenige

ACCOUNTANTS

in het bezit van volledige bevoegdheid (VAGA, NIVA of N Br.v.A.), Leeftijd tot 35 jaar. Sollicitaties, uitsluitend schriftelijk, te richten aan de Afd. Personeel van bovengenoemde Maatschappij.

PREIJER & DE HAAN

Accountants

vragen ter uitbreiding van hun
Economische Afdeling

eenige

Doctorandi Economie

en eenige vergevorderde

assistent-accountants.

Zij, die uit ervaring bekend zijn met admin. organisatorische vraagstukken en het wetenschappelijk economische research-werk, genieten de voorkeur.

BRIEVEN met volledige inlichtingen in te zenden aan: Preijer & de Haan, Economische Afdeling, Emmastraat 36, A'dam-Z.

Annonces voor het volgend nummer

dienen uiterlijk Maandag 3 Februari a.s. in het bezit te zijn van de administratie, Lange Haven 141, Schiedam

"HOLLANDIA"

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

HOOFDKANTOOR TE
VLAARDINGEN

N.V. Louis Dobbelmann
Waddinxveen

KOFFIE

THEE

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

Huygen & Wessel c.v.

VERWARMING
VENTILATIE
LUCHTBEHANDELING

Amersfoort - Amsterdam
Apeldoorn - Rotterdam - Leeuwarden

N.V. LEVENSVZERKERING-MIJ.

DE
ARNHEM

LEVENSVZERKERING

BOVENBERGSTRAAT 7

ARNHEM