

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

32E JAARGANG

WOENSDAG 24 DECEMBER 1947

No. 1598

COMMISSIE VAN REDACTIE:

H. W. Lambers; N. J. Polak; J. Tinbergen; F. de Vries;
J. H. Lubbers (Redacteur-Secretaris).

Assistent-Redacteur: A. de Wit.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

J. E. Mertens; R. Miry; J. van Tichelen; R. Vandeputte;
F. Versichelen.

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Telefoon: Redactie 38040, Administratie 38340. Giro: 8408.
Bankiers: R. Mees en Zonen, Rotterdam.
Redactie-adres voor België: Seminarie voor Gespecialiseerde Econ-
omie, 14, Universiteitstraat, Gent.
Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam-W.
Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

Abonnementprijs, franco per post, voor Nederland f 26* per jaar,
voor België/Luxemburg f 28 per jaar, te vorderen door terugbetaling
tegenwaarde in francs bij de Banque de Commerce te Brussel. Overzeese
gebiedsdelen (per zeepost) en overige landen f 28 per jaar. Abonnementen
kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per
ultimo van het kalenderjaar.

Aangelegende stukken in Nederland aan het Bijkantoor Westzee-
dijk, Rotterdam (W.).

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

INHOUD:

	Blz.
De artikelen van deze week	1023
Sommaires, summaries	1023
Erop of eronder door Mr H. F. van Leeuwen	1024
De werkzaamheden van het Internationale Monetair Fonds door Prof. Dr H. M. H. A. van der Valk	1025
Statistische gegevens over de haven van Hamburg na de oorlog door Mr W. F. Lichtenauer	1026
Begrotingsevenwicht en conjunctuur door Dr M. O. Loys	1028
De tankemarkt door C. Vermey	1030
Enige internationaal-rechtelijke aspecten van douane-unies en het Handvest voor de wereldhandel en de werkgelegenheid door Dr J. L. F. van Essen	1033
Boekbespreking:	
Dr Ir H. G. van Beusekom, De volkshuisvesting, bespr. door Mr J. Wilkens	1033
Mededeling van het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	1034
Internationale notities:	
De geldsanering in Rusland	1035
De les der Franse stakingen	1035
Goudimporten in de Verenigde Staten	1036
Het transatlantische luchtverkeer	1036
Een Amerikaanse visie op het Marshall-plan	1036
De Russische petroleumindustrie	1037
Ontvangen boeken	1037
Geld- en kapitaalmarkt	1037
Statistieken:	
Bankstaten	1038
Stand van 's Rijks kas	1038
Enge indexcijfers van de industriële productie in Nederland In- en uitvoer van Nederland	1039
Werkloosheid in België	1039
Emissies in November 1947	1039

DEZER DAGEN

spoedt zich elk zijns wegs om herberg te vinden. „Dan naar het Westen, dan naar het Oosten”: Het afbreken van de Conferentie te Londen heeft niet alleen ministers huiswaarts doen keren, het Duitse volk moet hen volgen. Het blijkt uit de snelle maatregelen van deze week, dat de scheiding der wateren zich voltrekt; op korte termijn bezien wordt de chaos Duitsland uiteengelegd in losse delen met een eigen bestaan. Tussen de Verenigde Staten en Groot Brittannië is een overeenkomst gesloten, waarbij de eerste 90 pCt van de kosten der importen in de gezamenlijke zônes zullen dragen. De tegenwaarde wordt zelfs niet diplomatiek uitgedrukt, zij worden de baas in huis. Minister Bidault heeft verklaard, dat Frankrijk volledige bewegingsvrijheid bezit; ook op zijn persconferentie's heeft hij zich steeds een handig diplomaat getoond.

In de Oostelijke zône tast Rusland door. De leider der Christelijk-Democratische Partij, die betwijfelde, of de waarheid aldaar nog herberg kan vinden, is afgezet. Velen der aldaar gevestigden trachten de weg naar de Westelijke zônes te vinden, voordat de tijd komt, dat zij worden opgeroepen om beschreven te worden. Nog echter wordt de desintegratie niet erkend. De laatste Russische eis was eenheid, de Amerikaanse pers, spreekt reeds over een nieuwe conferentie van vier in het voorjaar.

Een pure breuk door het trekken der twee grote machten, in de Duitsland omringende landen is het zo simpel niet. Daar voltrekt de splitsing zich in onder- en bovenstromen. De leiding der Engelse Arbeiderspartij heeft zich verplicht gevoeld te waarschuwen voor een mogelijke ondermijningsactie. De minderheid in het Centrale Franse Vakverbond heeft zich afgescheiden met de uitdrukkelijke bedoeling, afstand te nemen van de communistische leiding, hetgeen in een besluit van de Nationale Vergadering echo heeft gevonden. De Italiaanse volksvertegenwoordiging heeft, ondanks felle actie der communisten, het kabinet de Gasperi op verbrede grondslag gehandhaafd.

Worden de Verenigde Staten voor West Europa de herberg met het, gelukbrengende, hoefijzer? De President heeft het Congres ter overdenking bij het Kerstrees de officiële hulplannen overgelegd. Het is als bij elk zuiver gesteld theoretisch evenwichtsprobleem: een aantal voorwaarden tot en een aantal karaktertrekken van het plan moeten worden onderscheiden. De kern voor Europa: \$ 17 mrd. in goed vier jaar. De eerste indruk van de leider der oppositie Taft: te hoog, op de een of andere manier blijven ze altijd in leven. Een zin uit Dostojevski's „Misdad en Straf” schiet in de gedachte: „hij is een intelligent mens, maar om intelligent te handelen is verstand alleen niet voldoende.

„Een iegelijk naar zijn eigen stad”. Dr. Beel's beroep op de Republiek is mislukt. Zij wil niet aanvaarden, dat Nederland met zuivere bedoelingen een federatie van autonome staten wenst. Ook deze Kerstmis houdt Indonesië Nederlanders onder de wapenen.

„Wij, edelingen, blij van geest”, het klinkt thans als een van Vondel's hekeldichten.

EERSTE NEDERLANDSCHE

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

Gevestigd te 's-Gravenhage

ADMINISTRATIEKANTOOR DORDRECHT · BELLEVUESTRAAT 2, TELEFOON 5348

Personeels-Pensioenverzekering

verschafft directe fiscale besparing — afschrijving van toekomstige lasten — blijvende sociale voldoening
Vraagt U eens welgedocumenteerd advies aan ons
BUREAU VOOR COLLECTIEVE CONTRACTEN

Nederlandsch Indische Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

Alle Bank- en Effectenzaken



Behandeling van alle
bankzaken

* *

Bezorging van alle
assurantiën.

R. MEES & ZONEN

BANKIERS EN ASSURANTIE-MAKELAARS

AMSTERDAM · ROTTERDAM · 'S-GRAVENHAGE

DELFT · SCHIEDAM · VLAARDINGEN



GEMEENSCHAPPELIJK INSTITUUT v. TOEGEPASTE PSYCHOLOGIE

met medewerking der R.K. Universiteit en de Kath. Econ. Hogeschool

Nijmegen, Berg en Dalscheweg 97 · Heerlen, Stationsstraat 59

Tilburg, Wilhelminapark 25 · Eindhoven, Dommelhofstraat 8

Arbeidsanalyse - Personeelsselectie



N.V. KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

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

NEDERLANDSCHE BEDRIJFSBANK N.V.

KEIZERSGRACHT 706, AMSTERDAM

TELEF. 31634, 31173, 33454

KAPITAALVERSCHEFFING AAN
NEDERLANDSCHE BEDRIJVEN

RAADGEVENDE FUNCTIE BIJ BEDRIJFS-
FINANCIERING

NK F

N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEK

DELFT

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

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK.

Mr H. F. van Leeuwen, *Erop, of eronder.*

Een terugblik leert, dat Nederland in 1947 boven zijn stand heeft geleefd. Om de moeilijkheden te overwinnen, zij het volgende programma aanbevelen:

1. Afschaffing der subsidies en sluitend maken van het overheidsbudget door werkelijke versoering.
2. Een complex van maatregelen, waardoor de zwarte handel verdwijnt — de Overheid moet de zwarte markten nationaliseren — en de prikkel tot het verrichten van productieve arbeid wordt vergroot.
3. Beperking van het investeringsprogramma.

Prof. Dr H. M. H. A. van der Valk, *De werkzaamheden van het Internationale Monetair Fonds.*

- De voornaamste doeleinden van het I.M.F. zijn: het medewerken aan de instelling van een onbelemmerd multilateraal betalingsverkeer en het bereiken van stabiliteit van de wisselkoersen in de wereld. Het Fonds aanvaardt de nog bestaande belemmeringen in het internationale handels- en betalingsverkeer gedurende de overgangperiode, die in beginsel tot 1 Maart 1952 duurt, maar verwacht, dat de leden zullen trachten deze te verminderen. Inmiddels vervult het Fonds een belangrijke functie van economische en monetaire research, waarmee de adviserende taak ten nauwste is verbonden.

Mr W. F. Lichtenauer, *Statistische gegevens over de haven van Hamburg na de oorlog.*

Een overzicht van de inhoud van een publicatie, welke het „Statistisches Landesamt der Hansestadt Hamburg” aan de toestand en de ontwikkeling in de haven van Hamburg heeft gewijd. Deze publicatie, waarin een uitermate propagandistische strekking niet te miskennen valt, geeft o.a. een beeld van de omvang van de oorlogsschade in de Hamburgse haven, het havenherstel, de organisatie van de haven, de huidige omvang van het goederenverkeer (1946 = 16,4 pCt van 1939), de nadelen der zone-indeling van Duitsland en de zeevisserij.

Dr M. O. Loecys, *Begrotingsevenwicht en conjunctuur.*

Het traditionele standpunt, volgens hetwelk de primordiale taak van de Minister van Financiën culmineert in het jaarlijks sluitend maken van het budget, dient als overwonnen te worden beschouwd; het heeft plaats gemaakt voor de noodzaak van een cyclische evenwichtspolitiek. Naarmate het economisch leven meer normaal zal functioneren, zal deze politiek zich, bij het streven naar een meer gematigd conjunctuurverloop op een maximaal peil van materiële welvaart, sterker opdringen.

C. Vermey, *De tankermarkt.*

Gezien de ontoereikendheid van het aanbod van ruimte enerzijds en de sterke vraag anderzijds heerst op de tankermarkt een uitgesproken hausse. Daarbij is van belang, dat de huidige rol der Verenigde Staten als importeur van minerale oliën het vervoerprobleem tengevolge van de langere afstand — aanvoer uit het Midden-Oosten — nog accentueert. Het zal voor Europa niet eenvoudig zijn, het tekort aan tonnage te overbruggen.

Dr J. L. F. van Essen, *Enige internationaal-rechtelijke aspecten van douane-unies en het Handvest voor de wereldhandel en de werkgelegenheid.*

Het ontwerp-Handvest voor de wereldhandel en de werkgelegenheid betekent een belangrijke poging om in één multilateraal verdrag vast te leggen, wat in de loop der jaren in verschillende verdragen afzonderlijk werd geregeld. Ook douane-unies vinden daarom in het Handvest een plaats. Schr. schetst de betekenis van de betreffende gedeelten van het Handvest, gezien de internationaal-rechtelijke ontwikkeling van het begrip douane-unie.

SOMMAIRES.

Mr H. F. van Leeuwen, *Perspectives de l'économie des Pays-Bas.*

Les difficultés de la Hollande au cours de 1947 suggèrent le programme suivant: suppression des subsides gouvernementaux à l'alimentation, nationalisation du marché noir et réduction du programme des investissements.

Le professeur H. M. H. A. van der Valk, *La tâche du Fonds Monétaire International.*

Ayant pour but la réalisation d'un système complet de commerce multilatéral et la stabilité des échanges à travers le monde, le Fonds a déjà accompli un travail important tant par son activité de recherche que par son action consultative dans les domaines économique et monétaire.

Mr W. F. Lichtenauer, *Quelques données statistiques concernant le développement d'après guerre du port de Hambourg.*

L'auteur examine avec esprit critique une publication récente du Bureau statistique de Hambourg.

Dr M. O. Loecys, *L'équilibre du budget et le cycle.*

L'auteur montre la nécessité d'une politique suivant laquelle le budget s'équilibrerait dans le cycle.

C. Vermey, *Le transport par bateaux-citernes.*

Dr J. L. F. van Essen, *Les unions douanières et la charte de l'I.T.O.*

L'auteur analyse le concept d'union douanière en droit international.

SUMMARIES.

Mr H. F. van Leeuwen, *Holland's economic struggle.*

Holland's difficulties during 1947 suggest the following program: abolition of the Government food subsidies, nationalisation of the black market and curtailment of investment schemes.

Professor H. M. H. A. van der Valk, *The task of the International Monetary Fund.*

Pending the realisation of an unhampered system of multilateral trade and exchange stability throughout the world, the Fund has already done important work in the field of economic and monetary research and advising.

Mr W. F. Lichtenauer, *Some statistical data concerning the postwar development of the port of Hamburg.*

A critical analysis of a recent publication of the Hamburg Statistical Bureau.

Dr M. O. Loecys, *Budget equilibrium and trade cycle.*

The writer urges the necessity of a „cyclical” budget equilibrium policy.

C. Vermey, *The tanker freight market.*

Dr J. L. F. van Essen, *Customs unions and the I.T.O. Charter.*

The writer gives an analysis of the concept of customs unions in international law.

EROP OF ERONDER.

Nederland heeft in 1947 boven zijn stand geleefd. Dit is mogelijk geweest door inflationistische financiering, door intering op intern vermogen (o.a. onafgeschreven en slecht onderhouden huizenbezit), door het opnemen van buitenlandse credieten en door te gelde making van buitenlandse vermogensbestanddelen. Hiertegenover staat een gewin aan ons productie-apparaat en herstel van vermogensbestanddelen op velerlei gebied. Doch vast staat, dat tegenover de „overspending” maar zeer gedeeltelijk blijvende waarden staan, en dat een groot deel in de consumptie is vervlogen. Dit kan niet zo doorgaan en het allesbeheersende probleem voor de toekomst van ons vaderland is: hoe en wanneer zwenken wij af van de weg, die naar de ondergang voert.

Wij komen hier niet af door wat te prutsen aan enige verschijnselen, welke een gevolg zijn van een verstoord nationaal budget. Importbelemmering, exportbevordering door consumptiebeperking, prijsbeheersing roepen weer nevenverschijnselen in het leven, die vaak de goed bedoelde maatregelen weer geheel of gedeeltelijk illusoir maken. Hierbij wordt in het bijzonder gedacht aan de omstandigheid, dat door beperking van de vraag op velerlei gebied en door laaghouden van prijzen van goederen van essentieel belang de productie en de import gestimuleerd worden van andere goederen en diensten, die helemaal geen prioriteit behoren te hebben.

Een evenwichtig nationaal budget moet het doel zijn, doch met een groot tekort op het overheidsbudget is dit doel onbereikbaar.

Met versobering en meer doeltreffend beheer van de overheidsdiensten zal ongetwijfeld hier en daar iets zijn te bereiken, maar zonder afschaffing van de subsidies op het levensmiddelenpakket is een sluitende begroting niet denkbaar. Deze subsidies waren in de aanvang niet zinloos, al heeft er altijd een gespletenheid bestaan in een politiek ten aanzien van een destijds onnodige devaluatie van de gulden en het streven naar het behoud van een laag prijsniveau. Men heeft n.l. gedacht, dat de „postwar boom” spoedig door een prijsdaling zou worden gevolgd. Indien wij er dan in geslaagd zouden zijn door een subsidiestelsel onze prijzen laag te houden, zou ons bij dalende wereldmarktprijzen een deflatieperiode bespaard zijn gebleven, want dan zouden wij onder afschaffing van ons subsidiestelsel het prijs- en loonniveau constant hebben kunnen houden. Deze speculatie is echter mislukt en nu staan wij voor de eigenaardige consequentie, dat wij intern nog maar steeds doen of een gulden een gulden is, maar dat alle importprijzen sterk zijn gestegen, in onze ogen te sterker, omdat de 40 pCt wisselkoersverhoging op de prijzen komt. Intussen gaan wij door, het binnenlandse prijspeil, voornamelijk voor consumptiegoederen, door een systeem van subsidie en egalisatie te drukken. Verschillende sectoren van ons economisch leven zijn er aan te duiden, die zich nog in het geheel niet hebben aangepast aan het verhoogde niveau; op ander gebied hebben echter de importprijzen ten volle hun stempel op de kosten gedrukt. Een en ander maakt, dat een grote onevenwichtigheid in prijs-, loon- en kostenstructuur moet worden geconstateerd.

* *

De gekunstelde situatie heeft velerlei bezwaren. Op de begroting legt zij een dusdanige last, dat het ideaal van een sluitend budget niet te verwezenlijken is. Maar er is meer: wij leven daardoor in een wereld van schijn, waarin de werking van natuurlijke prijsvorming is uitgeschakeld, waarvoor prijszetting in de plaats is getreden. Maar in ons gefausseerde prijzensysteem dekken de privaat-economische calculaties de maatschappelijk juiste calculaties niet meer. Wanneer wij producten importeren tegen hoge prijzen en deze worden door subsidie of door prijsegalisatie met het binnenlandse product lager verkocht, dan zal

iedere fabrikant bij calculatie van exportprijzen niet de importprijs van de verwerkte grondstoffen, doch de door hem werkelijk betaalde prijs in aanmerking nemen. Evenzo zal hij uitgaan van de werkelijk betaalde lonen en daarbij niet in aanmerking nemen, dat deze door onvrijwillige subsidie van de zijde van de huiseigenaren kunstmatig laag zijn. Soms zelfs zal hij de fout maken, de afschrijvingen te calculeren op de historische kostprijs zoals de fiscus dit wil, in plaats van de afschrijvingen op basis van de reproductiewaarde in zijn calculaties te becijferen.

En zo worden winsten en schijnwinsten gemaakt, gedeeltelijk op de rug van de Overheid, gedeeltelijk op die van huiseigenaren en van bedrijven, die zgn. voor de binnenlandse markt werken en aan prijzencontrole onderworpen zijn. Soms zijn de winsten in werkelijkheid verliezen uit een oogpunt van de nationale economie bezien.

Dit gehele complex van omstandigheden beperkt zijn invloed niet tot begroting, huiseigenaren en andere gedupeerden, maar verstoort het nationale budget, omdat door de een voor winst wordt aangezien, wat verlies is voor de ander, welke laatste dit verlies alleen maar door interen en niet door bezuiniging kan opvangen.

Men pleegt het bekende gat in onze betalingsbalans wel als een min of meer op zichzelf staand verschijnsel voor te stellen, dat door maatregelen tot verhoging van export en tot vermindering van import zou kunnen worden opgevangen. Niets is minder waar. Een betalingsbalans, welke alleen maar door het opnemen van buitenlands crediet kan worden sluitend gemaakt, is een symptoom van een economie, waarin boven de krachten wordt geleefd. Zij is symptoom van een niet-sluitende begroting, waardoor koopkracht moet worden gecreëerd. Want de besparingen zijn onvoldoende om enerzijds het begrotingstekort te dekken en anderzijds te voorzien in de kapitaalsuitgaven in de private sector voor herstel en expansie van het productie- en vervoersapparaat, van woonelegenheden enz. Bij een systeem van vaste wisselkoersen zal de inflationistische financiering zich moeten openbaren in een gat in de betalingsbalans, welk gat door buitenlands crediet, resp. door intering op vermogens in het buitenland moet worden gevuld, indien men althans op hetzelfde bestedingsniveau wil doorleven.

* *

Hoe komen wij nu uit het complex der geschilderde moeilijkheden?

Het volgende program zij hiervoor aanbevolen:

- 1e. Afschaffing der subsidies en sluitend maken van het overheidsbudget door werkelijk versobering.
- 2e. Een complex van maatregelen, waardoor de zwarte handel verdwijnt en de prikkel tot het verrichten van productieve arbeid wordt vergroot.
- 3e. Beperking van het investeringsprogramma.

Afschaffing van subsidies en verhoging van huishuren heeft ongetwijfeld een derde loonronde tot gevolg. Dit is onvermijdelijk, maar zal met veel omzichtigheid moeten worden gedaan, opdat niet opnieuw een surplus aan koopkracht ontstaat, hetgeen hetzij niet-bereidheid tot werken, hetzij het ontstaan van zwarte markten tot gevolg heeft.

De zwarte markten zullen moeten worden bezworen, doordat de Overheid die nationaliseert. Wie meer wil dan een matig rantsoen, zal daarvoor extra moeten betalen, maar niet aan de zwarte handelaar, doch aan het distributiekantoor en wel minstens op basis van de hoogste importprijzen. Het geld wordt hierbij in zijn distribuerende functie gedeeltelijk in ere hersteld. Wanneer de zwarte handel kan worden beperkt, zal de schaarste op de arbeidsmarkt tevens verminderen.

Met die schaarste is het een eigenaardig geval. Er is alom een „cry” voor industrialisatie, om emplooi te kunnen

geven aan de arbeidskrachten van de toenemende bevolking. Maar de huidige waarheid is deze, dat talloze bedrijven onderbezet werken, m.a.w. *niet* het zo groot mogelijke nuttig effect uit het bestaande productie-apparaat halen wegens gebrek aan arbeidskrachten. Beperking van het investeringsprogramma is dan ook niet alleen nodig ter beteugeling van de over-expansie van het nationale budget en het nadelig saldo van de betalingsbalans, maar ook om een eind te maken aan de „over-employment”, welke maakt, dat het bestaande productie-apparaat niet volledig kan worden benut.

De tijden zijn er niet naar om aan planners de vrije hand te laten, prachtige opzetten te verwezenlijken op het gebied van stedenbouw, scholenbouw, verkeer en industrieprojecten, die een verstandig calculerende ondernemer niet aandurfte; zij zijn er niet naar om nu te komen tot verlengde leerplicht en vervroegde pensioenen. Nogmaals, wij moeten halen uit onze arbeidskracht en ons productie-apparaat wat erin zit; is dit hier en daar wat verouderd, dan moet de vindingrijkheid erop gericht zijn, dit met eenvoudige middelen zodanig te verbeteren, dat het nog een tijdje mee kan. Een typisch voorbeeld van gebrek aan gevoel voor de vereiste soberheid leveren de voorschriften omtrent huizenbouw. Men houdt hier bijv., in tegenstelling met wat elders het geval is, vast aan een minimumhoogte van vertrekken, welke door niets wordt gerechtvaardigd en welke het bouwen duurder maakt. Talloze voorbeelden kunnen ervan gegeven worden, dat de geest van versobering voornamelijk in de publieke doch ook in de private sector niet is doorgedrongen; wij waren een rijk land en zijn heden arm. De rijkdom kan niet op de wijze der bedelaars, maar alleen door noeste arbeid volgens economische principes worden herkregen, waarbij moet worden gewaakt, dat men zich niet verstrikt in de door onszelf opgebouwde complicaties.

Amsterdam.

Mr H. F. VAN LEEUWEN.

DE WERKZAAMHEDEN VAN HET INTERNATIONALE MONETAIRE FONDS.

Het Internationale Monetaire Fonds werkt, maar voor een belangrijk deel in stilte. Dit is o.a. één van de redenen, dat over zijn werkzaamheden in het algemeen weinig bekend is. En het wekt daardoor de indruk, dat het Fonds temidden van de hevige monetaire crisis in Europa enkel en alleen toeschouwer in plaats van helper is. Mede in verband met de voorgestelde hulpverlening van de Amerikaanse Regering aan Europa is er aanleiding de functie van het Fonds en zijn werkzaamheden nader te beschouwen.

Doeleinden.

De voornaamste doeleinden van het I. M. F. zijn:

1. het medewerken aan de instelling van een onbelemmerd multilateraal betalingsverkeer, voorzover het de lopende posten van de betalingsbalans betreft;
2. het bereiken van de stabiliteit van de wisselkoersen in de wereld.
Voor dit laatste is nodig:
 - a. het invoeren en handhaven van een code van faire gebruiken op dit gebied en het raadplegen en adviseren van zijn leden in monetaire vraagstukken;
 - b. het onder bepaalde voorwaarden beschikbaar stellen van deviezen aan zijn leden om tijdelijke onevenwichtigheden in de betalingsbalans te overbruggen en onfaire praktijken te vermijden.

Het eerstgenoemde doel impliceert nog niet het tweede. Een onbelemmerd multilateraal betalingsverkeer is mogelijk in een wereld met fluctuerende wisselkoersen. Om-

gekeerd kan bij afwezigheid van een multilateraal betalingsverkeer stabiliteit van de wisselkoersen bereikt worden door middel van deviezencontrôle, zoals duidelijk uit de na-oorlogse verhoudingen op monetair gebied blijkt. De wederinvoering van een onbelemmerd multilateraal betalingsverkeer is niet alleen een monetair, maar eveneens een handelspolitiek vraagstuk. Zonder afschaffing of vermindering van de talrijke handelspolitieke belemmeringen in de wereld is dit doel niet te bereiken. De oprichting van een internationale handelsorganisatie (I.T.O.), waarover de conferentie van Havana in de komende weken zal beslissen, is daarom van grote betekenis voor het Fonds. Beide instellingen zullen elkaar op dit gebied volkomen moeten aanvullen.

Het doel van een onbelemmerd multilateraal betalingsverkeer was door de convertibiliteit van het pond sterling in Juli een stap nader gekomen. Ook al zou het mogelijk zijn geweest, deze convertibiliteit te handhaven, dan zou het ideaal nog lang niet bereikt zijn. Immers, bijna overal in de wereld wordt het betalingsverkeer nog belemmerd door kwantitatieve handelsrestricties, deviezenrestricties, meervoudige koersen, enz.

Het Fonds aanvaardt deze belemmeringen in het betalingsverkeer voor de overgangsperiode, die in beginsel tot 1 Maart 1952 duurt, maar verwacht, dat de leden alles zullen doen om tot vermindering ervan te geraken. Zonder een intern evenwicht in de volkshuishouding is dit doel niet te bereiken. De overgangsperiode moet voor het herstel van dit evenwicht worden gebruikt¹⁾.

Vaststelling der pariteiten.

Eén van de eerste eisen hiervoor is de juiste vaststelling van de wisselkoersen ten opzichte van goud of van de huidige goudwaarde van de dollar. De overeenkomst van Bretton Woods bepaalt, dat de pariteiten van de wisselkoersen van de landen, die lid zijn van het Fonds, moeten worden vastgesteld in overleg met het Fonds. Daarna mogen zij slechts veranderd worden met zijn goedkeuring, tenzij de verandering binnen de marge — en dit geldt slechts voor eenmaal — van 10 pct van de pariteitskoers blijft.

Het eerste belangrijke contact van het Fonds met zijn leden betrof de vaststelling van de pariteiten. Op 12 September 1946 verzocht het Fonds zijn leden de aanvangspariteiten van hun valuta's mede te delen. In December 1946 werden de door 31 leden opgegeven pariteiten — door acht landen werd uitstel van de opgave van de aanvangspariteit gevraagd — zonder wijziging goedgekeurd. Deze goedkeuring betekent niet, dat de aanvangspariteiten als definitief kunnen worden beschouwd. Zowel in het eerste jaarverslag als in officiële uitspraken van de managing director van het Fonds, de heer C. Gutt, is er op gewezen, dat de aanvangspariteiten onder gewijzigde omstandigheden onverenigbaar kunnen blijken met de werkelijke pariteiten. Het Fonds is zich ervan bewust, dat de opgegeven wisselkoersen aanzienlijke dispariteiten in de prijs- en kostenniveaus van een aantal landen vertonen. Deze dispariteiten hebben echter in de huidige omstandigheden niet dezelfde betekenis als in normale tijden. In de eerste plaats wordt de export van bijna alle landen beperkt door moeilijkheden in productie en transport en het grote verschil, dat in sommige landen bestaat tussen de invoerwaarde en de opbrengst van de uitgevoerde goederen, zou niet aanzienlijk vernauwd kunnen worden door veranderingen in de vastgestelde pariteiten. Verder is te verwachten dat in de sterk door de oorlog getroffen landen de toenemende productiviteit zich langzamerhand bij het kosteniveau van de andere landen zal aanpassen. En tenslotte zou een depreciatie de reeds aanwezige inflatietendenties versterken.

Dit betekent echter niet, dat de aanvangspariteiten

¹⁾ De Amerikaanse hulpverlening aan Europa zal waarschijnlijk ok tot dat jaar lopen.

onveranderd, zullen blijven. Op een mogelijke wijziging van de pariteiten is reeds in het eerste jaarverslag gewezen, zoals uit de hieronder volgende passage blijkt.

„We recognize that in some cases the initial par values that are established may later be found incompatible with the maintenance of a balanced international payments position at a high level of domestic economic activity. Because the entire world is in need of goods, some countries may maintain foreign exchange values for their currencies which are not for the time being a great handicap to the sale of their exports, but which prove to be too high when production is revived all over the world and the immediate shortage of import goods is in large part met. Such countries may later find difficulty in selling sufficient exports to pay for needed imports. When this occurs, the Fund will be faced with new problems of adjustment and will have to recognize the unusual circumstances under which the initial par values were determined. It is just at such times that the Fund can be most useful in seeing that necessary exchange adjustments are made in an orderly manner and competitive exchange depreciation is avoided”.

Buitenlandse goudtransacties tegen agio.

In het belang van de handhaving van stabiele wisselkoersen heeft het Fonds in de zomer van dit jaar stelling genomen tegen de verkoop van goud naar het buitenland tegen agio in enkele landen, welke lid zijn van het Fonds. Immers, als een land goud tegen een hogere dan de met de pariteitwaarde overeenkomende prijs naar het buitenland verkoopt, verkrijgt het een groter bedrag in vreemde valuta dan overeenkomt met de wisselkoers op dat land, hetgeen dus overeenkomt met een depreciatie van de valuta van het land. Bovendien worden door deze verkoop van goud, dat wordt opgepot, de monetaire reserves in de wereld vermindert of nemen zij niet toe in die mate als anders het geval zou zijn geweest. Het Fonds zal zich daarentegen niet verzetten tegen binnenlandse transacties in goud tegen agio, mits deze niet tot gevolg hebben, dat de waardeverhouding van de landsvaluta ten opzichte van andere valuta wordt beïnvloed en derhalve ook, dat de positie van andere landen niet wordt geschaad.

Research en adviserende taak.

Het Fonds verricht een belangrijke taak op het gebied van economische en monetaire research, die zich uitstrekt tot vrijwel alle landen van de wereld, maar in het bijzonder gericht is op de volkshuishoudingen van de aangesloten landen. In verband met de snelle beslissingen, welke genomen moeten worden als een land zich om steun tot het Fonds wendt, is het niet mogelijk op dat moment een uitgebreid onderzoek te beginnen, dat dagen eventueel weken kan duren. Het Fonds moet *blijvend* van de economische en monetaire toestand van een land op de hoogte zijn, wil het zijn beslissingen, die op zeer korte termijn genomen moeten worden — ingeval van een voorstel tot een beperkte verandering van de pariteit van de valuta van een lid kan het Fonds zijn beslissing binnen 72 uur moeten bekend maken — kan verantwoorden, niet alleen met het oog op de zaak zelve, maar ook in verband met zijn internationale monetaire politiek.

„Nauw met de researchfunctie is de adviserende taak verbonden. In de huidige moeilijkheden op monetair gebied is er een aantal landen, welke gaarne gebruik maken van de ervaring en inzichten van het Fonds. Om deze functie goed tot haar recht te laten komen, is een wederzijds contact nodig. Dit contact vindt allereerst plaats in de jaarlijkse vergadering van gouverneurs. Voor urgente problemen is een veelvuldiger contact, vaak ter plaatse, nodig. Daarvoor moeten de leden van de directie en de staf persoonlijk verschillende landen bezoeken. Deze bezoeken hebben de vorm van contactreizen of van reizen van feiten verzamelende commissies.

De contactreizen zijn korte bezoeken, tijdens welke de problemen in algemene lijnen besproken worden. Bij de reizen van feiten verzamelende commissies, welke van langere duur zijn, valt, naast het contact van de hoogste autoriteiten, het accent op het werk van de technici. Deze hebben het probleem vaak van tevoren bestudeerd, d.w.z. feiten verzameld, analyses gemaakt enz., maar gaan ter plaatse hun inzicht verdiepen en verbreden. Want het doel van al deze studies is gericht op het voeren van een monetaire politiek, d.w.z. op het invoeren of afschaffen van bepaalde maatregelen enz.

Het laatste jaarverslag maakt melding van een dergelijke reis, die de betekenis van het Fonds op dit gebied zeer goed illustreert. De Regering van Ecuador heeft het Fonds geraadpleegd over de dringende noodzaak de reeds sterk gedaalde monetaire reserves van het land te behouden. Voor dit doel vroeg de Regering de goedkeuring van het Fonds voor de aanpassing van het door dit land gevoerde stelsel van meervoudige koersen door middel van de invoering van een deviezenbelasting bij de invoer van niet-essentiële goederen. De opbrengst van deze belasting zou gebruikt worden voor de aankoop van staatsobligaties. Het Fonds heeft het gebruik van dit middel voor een korte tijd toegestaan, omdat daardoor niet alleen de vraag naar importgoederen vermindert, maar ook het geïnfleerde credietvolume afneemt. Daar deze maatregel evenwel niet afdoende was om het evenwicht in de betalingsbalans van Ecuador te herstellen, heeft de Regering maatregelen genomen voor een aanpassing van prijzen en lonen, voor de invoering van een belangrijke hervorming van de monetaire en credietpolitiek en voor de versterking van de volkshuishouding in haar geheel. Een technische commissie van het Fonds heeft al deze vraagstukken ter plaatse bestudeerd.

Uit dit bericht, blijkt, dat voor een herstel van het evenwicht in de betalingsbalans niet alleen de interne en externe monetaire politiek, maar ook de economische politiek (aanpassing van prijzen en kosten) van dit land aan een herziening wordt onderworpen. Het bovenstaande is enigszins uitvoerig toegelicht om aan de hand van de officiële publicaties te laten zien, welke taken het Fonds te vervullen heeft.

Aan de transacties van het Fonds, welke uiteraard op het ogenblik de meeste belangstelling hebben, zal een afzonderlijk artikel worden gewijd.

Washington, 19 November 1947.

v. d. V.

STATISTISCHE GEGEVENS OVER DE HAVEN VAN HAMBURG NA DEN OORLOG.

Inleiding.

Het „Statistisches Landesamt der Hansestadt Hamburg” heeft als Sondernummer 3 in haar serie uitgaven „Aus Hamburgs Verwaltung und Wirtschaft” een interessante uiteenzetting gegeven omtrent den toestand en de ontwikkeling in de haven van Hamburg na den oorlog.

Het is werkelijk opmerkelijk en — laten we eerlijk zijn — bewonderenswaardig, wat men in deze door den oorlog zo zwaar getroffen stad met een zodanige uitgaaf heeft gepresteerd.

Helaas moet daartegenover worden gesteld, dat dit ogenschijnlijk zo wetenschappelijke en serieuze werkstuk toch ook trekken vertoont van den bekenden wolf in de schaapsvacht. Een uitermate propagandistische strekking is in deze op het eerste gezicht streng theoretische beschouwingen bij nadere kennisneming niet te miskennen. En de Duitse „grondigheid” blijkt niet zó objectief te zijn, dat zij de stellers heeft vermogen te weerhouden van onjuist concluderen in hun voordeel.

Op grond van het bovenstaande moet het aan den enen kant zaak geacht worden, dat allen, die belang stellen in het wel en wee van de Nederlandse zeehavens; met

aandacht kennis nemen van de bedoelde monografie, aan den anderen kant moet hun daarbij het nodige critische vermogen worden toegewend. De ontdekkingen, welke zij daarbij zullen kunnen doen, zullen wellicht mede kunnen dienen als richtsnoer voor de vaststelling van de houding van Nederland in verschillende thans aanhangige internationale verkeersvraagstukken.

Hieronder moge een poging worden gedaan om een eersten greep te doen uit de rijke schikering van gegevens en daaraan enige voorlopige beschouwingen vast te knopen.

Retrospectieve gegevens.

De uitgaaf begint met een reeks indrukwekkende cijfers over de betekenis van de haven van Hamburg vóór den oorlog. Met vette letters wordt gedrukt, dat zij in 1938, toen 18.149 zeeschepen binnenkwamen met 20,6 miljoen netto registerton inhoud, welke 25,6 miljoen ton goederen ter waarde van 6,1 milliard Reichsmark in beide richtingen vervoerden, de derde plaats onder de grote havensteden der wereld innam, slechts overtroffen door New York en Londen.

Deze conclusies in de eerste de beste kolom van een ogenschijnlijk exact wetenschappelijk werk zijn eenvoudig verbazingwekkend. Het feit, dat de haven van Rotterdam, zelfs wanneer men de kleinere havens in het gebied van den Nieuwen Waterweg niet mederekent, in het jaar 1938 in menig opzicht niet alleen Hamburg, maar zelfs Londen sloeg, wordt hier eenvoudig genegeerd. Voor het gehele gebied van de Rijn-Maasdelta bedroeg in 1938 het aantal binnengekomen schepen 17.269 met een netto tonnage van 27.809.541 ton en een goederenverkeer van 46.765.150 ton. Voor de enkele haven van Rotterdam waren deze cijfers 15.366 schepen met een inhoud in-netto registerton van 24.744.472, en een goederenverkeer van 42.370.990 ton. Waardecijfers voor deze havenbeweging zijn helaas niet bekend, omdat de doorvoer over Nederland niet naar de waarde statistisch is vastgelegd. De vorengenoemde cijfers rechtvaardigen evenwel ten volle de conclusie, dat de havenstreek aan den Nieuwen Waterweg en desnoods ook de enkele haven van Rotterdam in 1938 na New York mocht gelden als tweede zeehaven van de wereld. Daarna volgde Londen en eerst op de vierde plaats Hamburg. Bescheidenheid....!

Oorlogsschade.

De omvang van de oorlogsschade van de haven van Hamburg en het herstel daarvan tot en met het eerste halfjaar van 1947 kunnen blijken uit de onderstaande gegevens:

Onderdelen van de haven	Percentage van de verwoesting vergeleken met den tijd vóór den oorlog	Percentage van het herstel vergeleken bij het totaal van de beschadigingen
kademuren	9,5 %	3 %
havenloodsen	85,5 %	20 %
opslagruimte	71,6 %	4 %
havenspoorwegen	67,8 %	49 %
spoorwegbruggen	29 %	40 %
andere verkeersbruggen	45 %	50 %
landingssteigers	54,5 %	64 %
kranen	72 %	38 %

Na den wapenstilstand lagen in de havenbekkens en in de toegangswateren tot de haven 1.500 wrakken.

De koopvaardijvloot ter zee van Hamburg, welke vóór den oorlog 1.538 zeeschepen met 2,28 miljoen bruto registerton inhoud omvatte, is gedaald tot 250 schepen met een bruto tonnage van 63.201 ton, dat is dus tot 2,8 pCt van 1938 (de Duitse tekst geeft hier mijns inziens ten onrechte het getal 2,6 pCt).

De Hamburgse binnenvloot omvatte vóór den oorlog 3.033 schepen met 1,05 miljoen ton draagvermogen. Hier van zijn slechts 1.081 vaartuigen met 419.521 ton draagvermogen over, uitmakende ongeveer 40 pCt.

Van de schuiten e.d. vaartuigen, welke vóór den oorlog zich steeds binnen het Hamburgse havengebied bewogen (te vergelijken met het vletwerk in Rotterdam), is ruim 40 pCt verloren gegaan.

Van de 66 vaartuigen, welke de Hamburgse „Fischdampferflotte" vormden (24.340 bruto registerton), zijn er slechts 33 over (10.896 bruto registerton), voor, drierde verouderde eenheden.

Havenherstel.

Mede doordat ook te Hamburg veel aan de boeien werd gewerkt, is de overgebleven capaciteit van de havens groter dan uit de bovengegeven percentages zou moeten worden opgemaakt. Men hoopt, dat tegen het einde van 1949 de haven weder 70 pCt van het goederenvervoer in 1936 zal kunnen praesteren (dat betekent 15,4 miljoen ton). Men rekent daarbij op herbouw van: 6,3 km kademuur, 5,6 km ligplaatsen aan ducdalven, 340.000 m² loodsoppervlakte, 152.000 m² veemruimte, 60 km havenspoor en 345 laad- en loswerktuigen; voorts op 23 miljoen m³ baggerwerk.

Tevens wordt in het rapport sterk aangedrongen op het opstellen van de gelegenheid om weder tot scheepsbouw te geraken, omdat in de haven steeds werven nodig zullen zijn, al ware het slechts vóór het herstel van beschadigde schepen. Overigens wordt in dit verband verwezen naar den bouw van 100 nieuwe vissersschepen, welke reeds moet zijn toegestaan, en naar den aanbouw van kleine vrachtschepen, waarvan het bezit bij de overeenkomst van Potsdam niet uitdrukkelijk zou zijn verboden. Voorts wordt de aandacht gevestigd op de betekenis van werven als deviezeninbrengende activa van de haven. Het „Handelsstatistisches Amt" noemt twee tot drie „Grosswerfte" benodigd. Zoals de zaak op het ogenblik staat, is de realiteit intussen, dat Blohm & Voss in 1946 is vernietigd, en dat den overigen werven in de haven hetzelfde lot schijnt te wachten.

Organisatie van de haven.

De verschillende oude Hamburgse haveninstellingen (Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft, Verwaltung für Strom und Hafenaufbau, Oberhafenamt, Hafenzollamt, Feuerwehramt, Freihafenamt, Handelsstatistisches Amt, Hafendampfschiffahrtgesellschaft en Gesamthafenbetrieb) zijn verenigd in de „Hamburg Port Authority", zonder dat zij tot een enkele organische eenheid zijn samengevoegd. In Hamburg hoopt men, dat na de praktische samensmelting ook de organisatorische zal volgen.

Zeescheepvaart.

In Hamburg werken 11 scheepvaartlijnen van 18 rederijen voor het kustverkeer binnen de Duitse grenzen. Vreemde havens mogen niet worden aangelopen, behalve Rotterdam, voor het afhalen van Ruhrkolen ten behoeve van Noord-Duitsland. Een enkele vreemde rederij, de „General Steam Navigation Company", is weder in Hamburg gevestigd, daarnaast 10 Britse cargadoors, één uit de Verenigde Staten en één uit Nederland, welke ondernemingen alle volgens de onderhavige verhandeling zijn onderworpen aan de aanwijzingen van het Britse Ministry of Transport, dat een bureau in Hamburg onderhoudt. Uiteraard wordt met kracht aangedrongen op het wederopenstellen van de mogelijkheid, dat Duitse schepen vreemde havens bezoeken.

In 1946 bedroeg het goederenverkeer ter zee over de haven van Hamburg 16,4 pCt van 1938. Dit resultaat werd bereikt met een scheepsverkeer, dat nog slechts 11,6 pCt bedroeg. In het bijzonder wordt er op gewezen,

dat de aanvoeren van levensmiddelen ten dele ook bestemd zijn voor het Westen van de Britse zône, waar het Rijn- en het Ruhrgebied „op gronden, welke ontleend zijn aan de besparing van deviezen in een groteren omvang (dan vroeger) over Hamburg wordt bediend”. In 1946 omvatte de totale aanvoer van goederen over zee 3.181.596 ton, waarvan 11,4 pCt bestemd voor de bezettingstroepen.

Overigens wijst het rapport er op, dat de betekenis van het transoceanische verkeer voor de haven van Hamburg ook relatief is achteruitgegaan, doordat veel meer dan vroeger Groot-Brittannië is ingeschakeld in de overzeese goederenstromen, mede als gevolg van het verdwijnen van de Duitse handelsvloot.

De uitvoer over Hamburg, welke in 1946 slechts 998.010 ton bedroeg, heeft zich later dan de invoer weder ontwikkeld. Hij is eerst op gang gekomen in de tweede helft van 1946, toen Tsjechoslowakije op grond van handelsverdragen met de Noordse landen uitvoer daarheen over Hamburg ging ontwikkelen. Ander doorvoer verkeer was in Hamburg nog niet aanwezig. Dat met Tsjechoslowakije verschilt geheel van den doorvoer vóór den oorlog, toen dit land zich elders placht te voorzien van grondstoffen, welke het thans over Hamburg betreft. De doorvoer van en naar Tsjechoslowakije is mede een steun voor de Elbevaart, welke naar de Russische zône nog niet mogelijk is.

Nadeel door de zónale begrenzing.

Het rapport beklagt zich bitter over de nadelen, welke Hamburg ondervindt door de Russische zónegrens. Vóór den oorlog gingen naar en van de Russische zône en de tegenwoordig Poolse gebieden 41,7 pCt van het totale Hamburgse goederenverkeer aan de binnenzijde („Binnenverkeer”), zijnde meer dan het verkeer met de Britse zône, dat toen 40,9 pCt bedroeg. Door deze zónale begrenzing wordt Hamburg dan ook veel meer getroffen dan Bremen en Emden en zelfs meer dan Lübeck, waarvoor vóór den oorlog de Britse zône altijd nog een weinig gewichtiger was dan de Oostelijke gebieden.

Visserij.

Zeer veel aandacht wordt in het rapport ook gewijd aan de zeevisserij. Teneinde niet te uitvoerig te worden, volsta ik met de mededeling, dat in het bijzonder ook het verlies van de walvisvaart wordt betreurd, en dat wordt betoogd, dat Duitsland, evenals Japan, weer daartoe moet worden toegelaten.

De relatieve positie van Hamburg, o.a. ten aanzien van Rotterdam.

Aan het eind van de litanie wordt er op gewezen, dat Hamburg de zwaarste verliezen heeft geleden van alle Duitse zeehavens: de omvang van de vervoeren is teruggegaan tot dien in het jaar 1880. Het aandeel van de stad aan het Duitse zeehavenverkeer is van 58 pCt vóór den oorlog geslonken tot 39 pCt. De verhouding van het vervoer van en naar zee tussen Hamburg en Bremen is gedaald van 3 : 1 tot 1,1 : 1.

Voorlopig schijnt men het meest bevreesd te zijn voor de concurrentie van Triëst en de Poolse havens. Veel zal wat de laatste betreft afhangen van de vraag, in hoeverre de Sowjet-Unie de grens naar de Russische zône voor het vervoer van en naar Hamburg afgesloten zal houden.

Minder bevreesd is men of geeft men althans voor te zijn voor de havens aan den Rijnmond. Het zal hier niet veel instemming vinden, wanneer de heren in hun slotbeschouwing constateren, dat de door natuurlijke redenen bevoorrechte positie van de havens aan den Rijnmond door de tarievenpolitiek van de Duitse spoorwegen nooit in gevaar is gebracht. En dan volgt zo'n echt-Duitse zin, waarvan de dof dreigende dreun in onze taal niet tot zijn recht kan komen en welken ik daarom hier ten slotte onvertaald doe volgen: „Aus Devisenersparnisgründen und im Zusammenhang mit der Bevölkerungsmassierung im nord-

westlichen Deutschland wird sich die Einfuhr künftig zweifellos in stärkerem Umfange auf die deutschen Häfen verlagern und deren Schwergewicht im Aussenhandel erhöhen”.

Laten wij hopen, dat de havens aan den Rijnmond zullen tonen, ten minste even fikse concurrenten te zijn als die van Polen en Triëst. Men zal hier te lande aan Hamburg zijn natuurlijke havenverkeer niet misgunnen, doch acht zich niet geroepen dit te versterken door afgeven van een gedeelte van het natuurlijke achterland van de Nederlandse en Belgische zeehavens. Niet voor alle statistische monografieën ter wereld!

Rotterdam.

Mr W. F. LICHTENAUER.

BEGROTINGSEVENWICHT EN CONJUNCTUUR.

Het verband tussen de begroting en de conjunctuur was, in algemene regel, tot vóór de oorlog 1914—1918 van weinig belang. Sindsdien is echter in toenemende mate een nauwe samenhang tussen de overheidsfinanciën en het conjunctuurverloop aan het licht getreden, vooral in de economisch en sociaal geëvolueerde landen.

De sterke belangstelling, die van toen af in de economische literatuur aan genoemde interrelatie werd geschonken, betrof overwegend het verband tussen de buitengewone begroting en de conjunctuur, waarbij de actieve betekenis van deze eerste als conjunctuurbepalend instrument op het voorplan staat. De betrekkingen tussen de gewone begroting en de cyclische fluctuaties is daarentegen merkkelijk minder behandeld geworden. De beschouwingen van dit artikel slaan op dit tweede terrein. Het begrotingsevenwicht betreft immers de gewone uitgaven en de gewone inkomsten en wel in hun wezenlijk verband¹⁾.

De betrekkingen tussen het begrotingsevenwicht en de conjunctuur berusten ook in een wisselwerking. Vandaar twee hoofdaspecten, die beide belangwekkend zijn.

Betreffende de invloed van de conjunctuur op het begrotingsevenwicht wensen we kort te zijn, omdat dit uiteraard minder aan de aandacht heeft kunnen ontsnappen en derhalve ook minder onbekend is gebleven. Deze relatie kan als volgt worden samengevat: ingevolge het verschil in gevoeligheid der gewone uitgaven en inkomsten, verwekt de conjunctuur, onder overigens gelijkblijvende omstandigheden, in tijden van voorspoed een min of meer beduidend surplus; in tijden van depressie daarentegen doet zij een min of meer belangrijk deficit ontstaan. Dienvolgens rijst de vraag: hoe dient de evenwichtspolitiek te dien overstaan te worden gevoerd?

Het antwoord hierop heeft een niet te onderschatten belang. Het begrotingsevenwicht is immers de hoeksteen voor een goed beleid en duurzame ordening der staatsfinanciën. Daar verder de begrotingspolitiek in haar diverse onderdelen te allen tijde een terugslag heeft op het conjunctuurverloop, moet anderdeels van de evenwichtspolitiek worden gevergd, dat zij steeds, voor zoverre doenbaar, mede van uit een conjunctureel oogpunt verantwoord weze.

Stippen we nochtans vooraf aan dat, in verband met de aard van de gewone uitgaven — waaronder we in beginsel de (niet duurzame) verbruiksuitgaven verstaan — en de eisen van een goed fiscaal beleid, de politiek van het budgetevenwicht en van de gewone dienst geen conjunctuurbepalende (-actieve) rol moet worden toebedeeld zoals de buitengewone begroting. Bij principiële opvatting van het budgetevenwicht en de gewone dienst heeft het beleid op dit terrein een conjunctuur-inachtnemende (-passieve) functie te vervullen.

¹⁾ Zie omtrent het begrip „begrotingsevenwicht”, alsook voor een omstandige behandeling van het onderwerp van dit artikel: M. O. Loeyns, „Begrotingsevenwicht en Conjunctuur. De conjuncturele Problematiek van het „Begrotingsevenwicht”, N.V. Standaard-Boekhandel, Antwerpen 1947.

Er zijn verschillende gedragslijnen mogelijk ten aanzien van de te voren geschetste inwerking van de conjunctuur op het begrotingsevenwicht.

Aangezien voor de overheidsfinanciën de fundamentele eis van het evenwicht bestaat, kan het volkomen natuurlijk lijken, dat men het budget aan de door de conjunctuur gewijzigde omstandigheden zoekt aan te passen, om aldus steeds het evenwicht te kunnen handhaven. Dit is de zgn. aanpassingspolitiek of politiek van het jaarlijks evenwicht. Principieel werd deze gedragslijn tot vóór kort algemeen gevolgd. Zelfs tot aan de tweede wereldoorlog was de praktijk, in bijna alle landen, nog overwegend daarop gericht. Deze politiek brengt mede, dat men in tijden van depressie de gewone uitgaven beperkt en de gewone inkomsten, inzonderheid de belastingen, opvoert. In tijden van voorspoed kunnen de belastingen weer verlaagd en de uitgaven vermeerderd worden. Wat men ook ter verdediging van deze politiek kunne aanvoeren, het blijkt bij nader onderzoek dat zij, vooral zoals men haar in de praktijk heeft gevolgd, kortzichtig is en nadelig uitvalt, zowel voor de overheids-huishouding als voor de private economie. Zij is oorzaak van een hinderlijke en schadelijke staatsadministratie en accentueert de conjunctuurschommelingen. Daarvan afgezien kan zij overigens bij intense depressies veelal niet het gestelde doel bereiken.

In bepaalde structurele reformen van het budget blijkt evenmin een verantwoorde oplossing voor het gestelde probleem te kunnen worden gevonden. Het is niet mogelijk een budget met conjunctuur-immuun evenwicht op te bouwen, dat eens en voor goed de cyclische evenwichtstoornissen verwijderd zou houden. In zoverre men deze weg toch zou kunnen opgaan, ware dit nadelig voor het economisch leven, ook in conjunctureel opzicht. In de gevoeligheid van het budget ligt een voordeel voor de private economie en middellijk daardoor ook voor de staatsfinanciën. Van een andere kant stoot het voorstel tot het invoeren van een cyclisch budget — d.i. een begroting opgesteld voor de duur van een cyclus —, dat eveneens beoogt de conjuncturele evenwichtsverstoring definitief te ondervangen, op zeer ernstige hinderpalen van technische, administratieve en politieke aard. En wat erger is, deze reform op zichzelf draagt niets tot een oplossing bij, daar het de moeilijkheden slechts verplaatst.

Een laatste mogelijkheid bestaat hierin, dat men bij handhaving van de annaliteit en de huidige algemene structuur der staatsbegroting, de conjuncturele excedenten en deficitten in koop neemt en deze onderling compenseert. Dit is de compensatiepolitiek, of politiek van het cyclisch begrotingsevenwicht. Het evenwicht van elke individuele, jaarlijkse begroting wordt hierbij bewust verlaten en men zoekt het door een cyclisch evenwicht te vervangen.

Bij deze gedachtengang is men dus nog wel wezenlijk om het evenwicht bekommerd, wat overigens wel vanzelf spreekt. Niemand heeft echter ooit gevergd, dat de begroting elke dag of elke maand zou sluiten; de gewone overheidsinkomsten en -uitgaven vertonen immers sterke seizoenschommelingen en zonder uitzondering wordt het als volkomen geoorloofd en aangewezen beschouwd deze saisonale breuk door een compensatie te overbruggen. Waarom zou dan wel het budget voor elk jaar in evenwicht moeten zijn, vermits er zich dan toch ook belangrijke conjuncturele verschillen onder de gewone overheidsinkomsten en -uitgaven voordoen.

Van uit een financieel-technisch oogpunt, is men ter eerbiediging van de fundamentele evenwichtseis niet strict verplicht elk budget sluitend te maken. Per slot van rekening bereikt men immers hetzelfde resultaat met enkele deficittaire begrotingen gevolgd door andere, die globaal een even groot surplus vertonen, of omgekeerd, als met jaarlijks sluitende begrotingen. Het ware nu gewis vermetel een zeer lange brug te willen slaan, en het kan ook niet voldoende veilig heten deze weg naar vrij goeddunken op te gaan. Met betrekking tot de conjunctuur steunt

voormelde afwijking van het traditionele evenwichtsstreven evenwel op gegronde redenen, die zowel het belang der staats- als der private economie raken.

Wat de overheids-huishouding aangaat, brengt de compensatiepolitiek van het evenwicht uiteraard mede, dat men over de grenzen der gebruikelijke jaarlijkse begroting heen ziet en de staatsfinanciën ten minste in het perspectief van de cyclus gaat beschouwen. Dit loopt in de richting van wat voor de Overheid wenselijk is. Deze dient immers niet enkel jaarlijks een begroting op te stellen, doch zij hoeft ook een financieel plan te bezitten. Als gevolg daarvan kenmerkt de cyclische evenwichtspolitiek zich door planmatigheid en doorzicht. Zij behandelt de uiteraard tegen gestelde conjuncturele budgetstoornissen niet zoals andere, uit een foutieve opbouw van het budget resulterende evenwichtsfwijkingen, doch overeenkomstig hun eigen aard, nl. als de met mekaar samenhangende gevolgen van de cyclus. Daardoor is het haar mogelijk hinderlijke wijzigingen in de belastingheffing, alsmede kortzichtige inkrimpingen en uitbreidingen der uitgaven te vermijden. Door de politiek van het cyclisch evenwicht wordt de staatseconomie onbenadeeld doorheen de conjunctuurschommelingen geleid; de voorziening in de collectieve behoeften kan door haar geschieden zonder de hinder van niet wezenlijke perken.

Wat het belang van de compensatiepolitiek voor de private economie in conjunctureel opzicht betreft, moet aangestipt, dat zij tijdens de depressie tot het herstel van de conjunctuur bijdraagt. Men vermijdt immers de belastingen te verhogen op een ogenblik, waarop de rentabiliteit der ondernemingen reeds fel te lijden heeft. Het aanvullen van het tekort door een beroep op de credietmarkt houdt geld in omloop waarvoor de private economie dan geen emplot heeft en dat bij het uitblijven van de overheidsvraag zou worden gepot. Wordt beroep gedaan op de geldscheppende banken, zo helpt zij eveneens de deflatie bestrijden, die in elke depressie schuilgaat. Ook het benutten van een te voren aangelegde reserve kan reflatorisch werken. Het op deze wijze mogelijk gemaakte handhaven der gewone staatsuitgaven op een normaal peil zal de afbrokkeling der koopkrachtige vraag tegenwerken.

Tijdens de voorspoed kan de compensatiepolitiek de opwaartse conjunctuurbeweging min of meer remmen. Zij vermijdt dan immers de belastingen te verlagen, zodat de gunstige voorwaarden der hausse niet nog meer kracht worden bijgezet. Anderdeels worden de uitgaven niet op grond van de conjuncturele meeropbrengsten verhoogd, waardoor de koopkrachtige vraag niet additioneel wordt vermeerderd, juist in een periode, waarin zulk een vermeerdering niet wenselijk voorkomt. Het benutten der excedenten voor het aanleggen van een reserve of voor het weer goedmaken van wat in de voorafgaande depressie werd ingeteerd, zal onder bepaalde voorwaarden eveneens tot het remmen der hausse kunnen bijdragen.

De politiek van het cyclisch evenwicht bewerkt zodoende een verzoening tussen de belangen van het conjunctuurverloop en de eis van het begrotingsevenwicht.

Zoals uit het bovenstaande blijkt, kan dergelijk beleid volgens twee algemene stelsels worden gevoerd, nl. dit van het reservefonds, waarmee in de voorspoed dient gestart, en dit van het tijdelijk interen, waarmee in de depressie kan worden aangevangen. Financieel-technisch vermogen beide stelsels, in principe althans, vrijwel evenveel te bereiken. De geschiktheid en praktische mogelijkheden, alsook de gevolgen ten aanzien van de conjunctuur hunner concrete modaliteiten, kunnen nochtans merkkelijk verschillen. Het bestek van dit artikel laat niet toe daar verder in bijzonderheden op in te gaan. Een omstandig onderzoek leert evenwel, dat men in beide stelsels goede en praktisch bruikbare wegen aantreft, mits de geboden mogelijkheden passend en omzichtig worden benut en verder de staatsfinanciële leiding zich door voldoende zelfbeheersing kenmerkt.

Het traditionele standpunt, volgens hetwelk de primordiale taak van de Minister van Financiën culmineert in het jaarlijks sluitend maken van het budget, dient als overwonnen te worden beschouwd. De huidige na-oorlogse omstandigheden mogen het invoeren van een cyclische evenwichtspolitiek vooralsnog verhinderen. Doch naarmate meer normale voorwaarden in het economisch leven zullen ontstaan, zal deze politiek zich sterker opdringen bij het streven naar een meer gematigd conjunctuurverloop, op een zo hoog mogelijk peil van materiële welvaart.

Knokke aan Zee.

Dr M. O. LOEYS.

DE TANKERMARKT.

De grote vraag naar ruimte en de zeer vaste stemming, waarvan de tankvrachtenmarkt sedert het einde van de wereldoorlog blijk geeft, duren onverminderd voort. In feite zijn de vrachten tengevolge van het geheel ontoereikend aanbod van tonnage gedurende de laatste weken wederom scherp gemonteerd. Bedroeg de premie, welke voor reischarters boven de schaal-tarieven der „United States Maritime Commission” enkele weken geleden werd betaald, 105 pCt, recente marktrapporten maken o.a. melding van een premie van 190 pCt, betaald voor het vervoer ener schone lading van de Perzische Golf naar Frankrijk per eind December. Ook voor tonnage op timecharter bestaat voortdurend levendige belangstelling, zowel voor Amerikaanse als Engelse rekening. Wat de laatste categorie bevrachters betreft, zijn het voornamelijk de grote maatschappijen, die bereid zijn tonnage voor een duur van vijf jaren te huren op basis van 23/— per ton draagvermogen per maand. Dit geldt zowel voor prompt beschikbare schepen als voor tonnage, die nog in aanbouw is en eerst begin 1940 kan worden opgeleverd. Voor achtereenvolgende reizen gedurende een tijdvak van $\frac{2}{3}$ jaren, volgend jaar aanvangend, zijn bevrachters bereid 60 pCt boven de U.S.M.C. schaalvracht voor twee jaren en 50 pCt dito voor drie jaren te betalen. Voorts bestaat voor continentale rekening vraag naar schone T-2 tankers voor vijf jaren timecharter, oplevering vóór 31 Maart a.s. op basis van \$'6.— p. ton draagvermogen per maand voor de beide eerste jaren, \$ 4,50 voor het derde jaar en \$ 3.— voor de beide laatste jaren. In tegenstelling met Engelse bevrachters geven hun Franse collega's voorkeur aan een politiek op kort zicht; men betaalt liever een hoge premie voor reischarters dan zich voor een aantal jaren te binden. Monetaire problemen zijn aan deze voorkeur wellicht niet vreemd.

De verklaring voor de uitgesproken hausse op de tankermarkt ligt voor de hand. Niet slechts is het huidig aanbod van ruimte ontoereikend om aan de vraag te voldoen, maar dit tekort aan tonnage zal nog verscheidene jaren duren! De gegevens, welke de zestien landen, welke vertegenwoordigers kortgeleden te Parijs samen kwamen, in hun aan Washington uitgebracht rapport ten aanzien van de tankvloot hebben verstrekt, zijn even leerzaam als belangwekkend.

Allereerst blijkt uit de gegevens, dat tegenover een tonnage van 10,1 miljoen tons draagvermogen in 1938 per medio 1947 een vloot ter grootte van 9,5 miljoen tons ter beschikking van de betrokken landen stond. Ondanks de zware verliezen aan tankers tengevolge der oorlogshandelingen is de achterstand, vergeleken met vóór de oorlog, dus goeddeels ingehaald. In theorie zou dus, indien de huidige verhoudingen vergeleken met 1938/1939 geen fundamentele wijzigingen hadden ondergaan, de beschikbare tankvloot toereikend moeten zijn om in de behoefte aan vervoergelegenheid te voorzien. In theorie, maar de praktijk is anders.

Afgezien van de allerwege gestegen vraag naar vloeibare brandstof — gevolg o.a. van de voortschrijdende

industrialisatie, waarbij aan olie boven kolen als brandstof de voorkeur wordt gegeven — en van de vooralsnog volstrekt ontoereikende kolenproductie in de Europese landen van voortbrenging — ik noem slechts deze beide factoren — heeft het vervoer een ingrijpende wijziging ondergaan. Van belangrijk exporteur van minerale oliën zijn de Verenigde Staten importeur geworden. De bekende reserves zijn gedurende de oorlog duchtig aangesproken en Amerika wenst zijn nog beschikbare reserves zoveel mogelijk intact te houden. De rol, welke het Midden-Oosten thans in de olievoorziening der wereld speelt, zal in de toekomst nog aan betekenis winnen. Reeds betrekken Amerika en Europa aanzienlijke hoeveelheden olie uit het Midden-Oosten, hetgeen intussen het vervoerprobleem tengevolge van de langere afstand accentueert. Een simpele vergelijking van de lengte van het traject U.S. Gulf naar het Verenigd Koninkrijk met die van bijv. Abadan (Perzische Golf) naar Noord-Amerika resp. Gulf is voldoende om dit laatste duidelijk te maken. Een en ander is oorzaak, dat een tankervloot, die vóór de oorlog groot genoeg was om in de behoeften te voorzien, thans ten ene male ontoereikend is. Bovendien moet rekening worden gehouden met een niet onbelangrijke stijging der behoeften gedurende de eerstvolgende jaren. De navolgende gegevens, mede aan bovengenoemd rapport ontleend, geven van de geschatte behoeften der 16 landen gedurende het tijdvak 1947—1951 een duidelijk beeld:

In miljoenen tonnen draagvermogen.

Eerste helft 1947	13,2
Tweede helft 1947	14,0
1948	15,1
1949	16,7
1950	18,4
1951	19,7

Men heeft te Parijs tevens nagegaan, hoe de tankvloot der 16 landen zich vermoedelijk gedurende bovengenoemd tijdvak zal ontwikkelen, daarbij rekening houdend zowel met aanbouw als aankoop van tankers, waarbij men wat de laatste categorie betreft, het oog op Amerika richtte.

Deze laatste schattingen luiden als volgt:

In miljoenen tonnen draagvermogen.

Eind 1947	11,1
1948	12,1
1949	13,0
1950	13,8
1951	14,4

Blijkens deze tabel stijgt het tekort aan tonnage van rond 3 miljoen ton per eind 1947 tot ruim 5 miljoen ton in 1951. Men hoopt dit tekort o.a. door aanbouw op grote schaal te overbruggen. Of men hierin zal slagen, is een andere vraag. Niet ten onrechte wordt er in het Harriman-rapport op gewezen „that this programme requires very considerable quantities of steel and other materials in short supply as well as labour”. Het Harriman-rapport bepleit dan ook aankoop, voor zoveel mogelijk (en dit geldt ook en in het bijzonder voor vrachtschepen) van beschikbare Amerikaanse tonnage.

Welke zijn nu de mogelijkheden tot aankoop van Amerikaanse tankers? Wij zagen reeds, dat de medio 1947 beschikbare tankvloot welhaast even groot is als die van 1938. Dit is een gevolg van de zeer omvangrijke aanbouw van tankers in de Verenigde Staten gedurende de oorlog. Van slechts 4,4 miljoen ton draagvermogen in 1939 steeg de inhoud der Amerikaanse tankvloot in 1946 tot niet minder dan 13,5 miljoen ton draagvermogen. Hier van was per midden 1947 een hoeveelheid van rond drie miljoen ton tijdelijk uit de vaart genomen. Kan deze „reserve”-vloot niet in dienst worden gesteld van resp. aan

enkele Europese landen, die dringend behoefte aan tankschepen hebben, worden verkocht? In de praktijk is een dergelijke oplossing al weer niet eenvoudig.

Allereerst zijn daar enkele goeddeels praktische bezwaren. De opgelegde tankers zijn in hoofdzaak schepen van het zgn. T-2 type, sneller en van groter lengte dan bijv. in Engeland gebruikelijk.

Eenzijds vreest men, dat deze tankers minder economisch in exploitatie zijn, anderzijds voorziet men moeilijkheden met het manoeuvreren, indien deze schepen naar kleinere havens zouden worden gedirigeerd. Zelfs indien men, indachtig het nood breekt wet, over deze bezwaren zou heen stappen, dan zijn er andere moeilijkheden, welker oorsprong in Amerika zelve liggen. Ook daar hebben de oliemaatschappijen met een ernstig tekort aan transportgelegenheid te kampen. Reeds heeft men zich tot de „Maritime Commission” gewend met het verzoek tonnage uit de reservevloot ter beschikking te stellen, terwijl o.a. bij monde van de bekende Senator Robert A. Taft geprotesteerd is tegen de voorgenomen aflevering door de „Maritime Commission” van 47 tankers uit een totaal van 97 schepen. Deze 47 tankers zijn door de „Maritime Commission” aan de navolgende landen verkocht: Engeland 31, Turkije 1, Frankrijk 11, Nederland 4. In feite zijn tot dusver negentien tankers door de „Maritime Commission” op grond van met Engelse kopers gesloten koopcontracten afgeleverd. Senator Taft heeft zich in het navolgend telegram aan de president der „Maritime Commission”, Vice-Admiral William W. Smith, tot tolk gemaakt van de oppositie tegen de verkoop van Amerikaanse tankers naar het buitenland: „I have received many protests against the pending sale of United States fleet tankers to foreign nations and foreign nationals. Would be obliged for full information regarding the whole proposal. In view of early return of Congress, suggest that no such sales be closed pending the consideration of such information”. Ongetwijfeld zal dus de overdracht van Amerikaanse tankers nog wel wat voeten in de aarde hebben, maar zelfs indien een aanzienlijk percentage der 3 miljoen ton surplus-tonnage zijn weg naar Europa vindt, zal nog op vrij aanzienlijke schaal moeten worden gebouwd, wil men in de stijgende behoefte aan vervoerscapaciteit voorzien.

Vooralsnog is de levering van staal — noch Amerika noch Engeland kunnen in de huidige behoefte voorzien — een der bottle necks. Dat dit voor de olievoorziening der wereld bedenkelijke gevolgen kan hebben en in feite reeds heeft, behoeft geen betoog. Het huidige wereldtekort aan olie is niet een gevolg van een uitgeput raken der wereldoliereserves, maar is terug te voeren op onvoldoende vervoergelegenheid en ontoereikende raffinagecapaciteit. Beide problemen worden primair beheerst door het wereldtekort aan staal. Reeds wordt de wereldscheepvaart bedreigd met een acuut tekort aan bunkerolie!

Los van de te verwachten zeer aanzienlijke prijsstijgingen zowel van stook- als dieselolie — naar met zekerheid moet worden aangenomen, zullen in de contracten voor 1948 geen maximum prijzen worden opgenomen, zodat verdere prijsstijgingen gedurende het contractjaar allermínst tot de onmogelijkheden behoren — ontvingen tal van rederijen reeds bericht, dat bestaande contracten niet kunnen worden hernieuwd, terwijl in andere gevallen met een drastische verlaging der te leveren hoeveelheden moet worden gerekend. Daar het merendeel der gedurende de laatste jaren gebouwde resp. thans nog in aanbouw zijnde schepen voorzien is van verbrandingsmotoren dan wel is of wordt ingericht voor het stoken van olie onder de ketels — de op grote schaal door verschillende landen aangekochte „Liberty”-schepen zijn alle oliestokers — baart de benarde bunkerpositie zeer ernstige zorgen.

Het is overigens duidelijk, dat, onvoorzienne omstandigheden voorbehouden, gedurende de eerste jaren nog met zeer lonend emplot op de tankermarkt kan worden ge-

rekend. Hier lijken de vooruitzichten stabielere dan op de algemene vrachtenmarkt, hoe gunstig ook op laatstgenoemde markt de tendentie vooralsnog is.

Rotterdam.

C. VERMEY.

ENIGE INTERNATIONAAL-RECHTELIJKE ASPECTEN VAN DOUANE-UNIES EN HET HANDVEST VOOR DE WERELDHANDEL EN DE WERKGELEGENHEID.

Met het ontwerp van het Handvest voor de wereldhandel en de werkgelegenheid, dat thans in Havana ter definitieve goedkeuring aan de Verenigde Naties wordt voorgelegd, is een belangrijke poging gedaan om in één multilateraal verdrag vast te leggen datgene wat als het wezenlijke voor de wereldhandel in de talrijke handels- en soortgelijke verdragen in de loop van vele jaren werd geregeld. Dat er daarnaast ook vele nieuwe gedachten en strekkingen in zijn opgenomen, die in de bilaterale verdragen gemist worden, is niet te verwonderen: de tijd staat niet stil, zómin als de ruimtelijke omvang van de zakelijke aanraking der volkeren dezelfde blijft. Het vele landen omvattende charter biedt nu de gelegenheid, materies te regelen, die veelal geheel buiten de sfeer van zuiver partiële regelingen, als de bilaterale handelsverdragen, moesten vallen. Vandaar de benaming: wereldhandel en werkgelegenheid. Doch ook ten opzichte van het essentiële van de tweezijdige handelsverdragen van het traditionele type vertoont het ontwerp-charter een ontwikkeling, die de aandacht verdient. Hier mogen dan met name worden besproken de regeling van de handelsbetrekkingen op de ouderwetse voet van meestbegunstiging en de daarop erkende uitzonderingen voor speciale omstandigheden, in het bijzonder ten gevolge van het bestaan van douane-unies. Dit ontwerp is in verband met de tolunie tussen de Benelux en het programma van actie in verband met het plan-Marshall uit de voorheen meer, of uitsluitend, theoretische sfeer getreden in het licht van de praktijk en de actualiteit.

Douane-unies in het internationale recht.

Wanneer men de ontwikkeling terzake in het internationale recht nagaat, valt op, dat thans voor de eerste maal bij verdrag het begrip douane-unie concreet wordt omschreven. Het belang daarvan is niet zozeer gelegen in het feit van deze „codificatie”, dan wel in het feit, dat hier nieuw recht is geschapen. Nieuw recht zowel met betrekking tot het instituut zelf, als ook wat betreft de gevolgen ten aanzien van de meestbegunstiging, die derde landen krachtens verdragen met één van de uniestaten genieten. Voor het volkenrechtelijke begrip van een tolunie moet men teruggrijpen op de auteurs van het volkenrecht, die aan de hand van de — uiterst geringe — praktijk aan deze vorm van samenwerking tussen de staten beschouwingen hebben gewijd. Zij zijn eenparig van oordeel, dat een douane-unie moet voldoen aan de volgende voorwaarden: 1. de gemeenschappelijke tolgrenzen vallen weg, 2. er geldt één toltarief voor de unieleiden en 3. de douane-inkomsten zijn gemeenschappelijk en worden volgens een vaste verhouding tussen de unieleiden verdeeld. Ten aanzien van andere elementen van de tolunie lopen de meningen uiteen. Als niet-essentiële kenmerken noemt men dan, dat er een gemeenschappelijke douane-administratie zal zijn en dat er gemeenschappelijke organen van de unie zijn. Over de betekenis van deze kenmerken treft men verschil van opvatting aan, terwijl ook de consequentie van het unieverdrag ten aanzien van de buitenlandse handelspolitiek van de uniestaten verschillend wordt beoordeeld. Dat het internationale recht geen nauwkeurige definitie geeft van het begrip douane-unie, zal wel zijn toe te schrijven aan het feit, dat de juristen

hier te maken hadden met een probleem, dat wel zeer raakt aan het economische en politieke leven der naties en aan het vrijwel ontbreken van practijk ter zake.

De moeilijkheid, waarmede het internationale recht hier te maken heeft, is, dat wat in het verleden als douane-unie werd aangediend, inderdaad ongelijke trekken vertoonde: Wij zullen later zien, dat wellicht ook thans, nu douane-unies aan de orde van de dag zijn, uiteenlopende gedachten bij deze plannen voorzitten. Toch kan men twee typen duidelijk onderscheiden, die men gemeenlijk „unions douanières parfaites” en „imparfaites” noemt. Zit de bedoeling voor, de totstandkoming van een volledige douanegemeenschap in étapes te bereiken, dan ontwikkelt zich de onvolledige tolunie tot een volledige. Is dit niet de opzet, of faalt deze, dan hebben wij te maken met wat men een voorkeursregiem, een preferentieel handelsverdrag noemt. De betekenis van deze onderscheiding wordt dikwijls door de volkenrecht-juristen niet onderkend, omdat zij in het algemeen de douane-unies meer beoordelen naar haar merites als vorm van samenwerking tussen de naties. Letten wij echter op bovenbedoelde inhoud en bedoeling, dan is het duidelijk, dat deze beslissend zullen zijn voor de houding, die derde landen in verband met hun handel (en handelsverdragen) tegenover deze tolunieplannen zullen aannemen. In het sluiten van een preferentieel handelsverdrag toch wordt terecht een discriminatie gezien, waartegen de landen zich plegen te verzetten op grond van de door hen bij hun handelsverdragen bedongen clauseule van de meest-begunstigde-natie. Zonder hun medewerking geldt dan ook geen uitzondering op de meestbegunstiging voor dergelijke voorkeursrechten. Anders staat het met de *unions douanières parfaites*. Algemeen werd, sinds Frankrijk in 1865 na de aansluiting van Monaco bij het Franse tolgebied de quaestie scherp stelde, dat aan de meestbegunstiging in de handelsverdragen geen aanspraak kon worden ontleend op de voordelen, voortvloeiende uit het wegvallen van de binnen-grenzen tussen de unie-partners. Toch stelde bijv. in 1929 het rapport van experts uit het Economisch Comité van de Volkenbond nog vast, dat, hoewel dit algemeen wordt aangenomen, de verdragspractijk ten deze zoveel verschillen vertoont, dat het verstandig is, in elk handelsverdrag uitdrukkelijk een uitzondering voor deze „voorkeursbehandeling” op te nemen.

Voordat wij de voor de ontwikkeling in de toekomst van de douane-unies zo belangrijke bepalingen in het Handvest voor de wereldhandel aan een nadere beschouwing onderwerpen, is het nuttig even stil te staan bij het verleden en het heden. Zonderen wij van de douane-unies uit die, welke onder het begrip van tolaansluiting vallen, zoals de bovenbedoelde tolgemeenschap tussen Frankrijk en Monaco van 9 November 1865 en die tussen Zwitserland en Liechtenstein van 29 Maart 1923, dan komt men tot de verrassende ontdekking, dat op dit ogenblik in Europa alleen twee douane-unies bestaan, en wel de Belgisch-Luxemburgse economische unie van 23 Juli 1921 en de douane-unie, voorzien in de overeenkomst van 5 September 1944 tussen de Benelux-landen, die onlangs werd geratificeerd, en buiten Europa alleen één: tussen Syrië en Libanon. Het is bekend, dat de eerstgenoemde niet zo maar uit de lucht is komen vallen, doch de voortzetting is van de oude Zollverein van Duitsland, die, hoewel na de stichting van het Keizerrijk in 1871 gemeenlijk als in dat jaar vervallen beschouwd, toch is blijven voortbestaan zolang Luxemburg economisch met Duitsland verbonden bleef en wel tot 1919 toe! Het is niet de bedoeling deze in 1828, of om formeler te zijn, in 1833 begonnen en in de Zollverein van 8 Juli 1867 culminerende douane-unie op de keper te beschouwen. Er is reeds te veel over geschreven. Wel moet echter worden geconstateerd, dat de opzet van die unieoverdragen de wezenlijke elementen van een tolunie bevat en dan ook ten grondslag heeft gelegen aan de vele plan-

nen en projecten, die sindsdien het licht hebben gezien. Want de hausse in de douane-unies van thans is geen nieuw verschijnsel¹⁾. De 19de en deze eeuw hebben, naast vele niet verwezenlijkte projecten, als bijv. de Belgisch-Franse van 1835—1836, het memorandum van Briand van 17 Mei 1930 (Union fédérale européenne) en het Duits-Oostenrijks protocol voor een tolunie (van 19 Maart 1931), verdragen gekend, die voor de ontwikkeling van de economische samenwerking der Europese volken van thans uit volkenrechtelijk oogpunt van betekenis zijn. Met voorbijgaan van de bijzondere figuur van de Dantzig-Poolse tolgemeenschap mogen worden genoemd de Oostenrijks-Hongaarse douane-unie, die de logische consequentie was van de reële unie tussen die landen na de zgn. „Ausgleich” in 1867, de „onvolmaakte” douane-unie van 9 Juli 1905 tussen Bulgarije en Servië, die op het verzet van de Donau-monarchie is afgestuit, en tenslotte het verdrag van 5 Februari 1927 „ter uitvoering van de (in 1923 reeds bij verdrag voorgenomen) douane-unie” tussen Estland en Letland, dat nooit tot uitvoering is gekomen, omdat de „Commission générale mixte”, die krachtens artikel 5 belast was met de uitwerking van een gemeenschappelijk douanetarief, binnen de bij verdrag gestelde termijn niet tot overeenstemming was kunnen komen.

Het charter en douane-unies.

Thans erkent artikel 42 van het charter in beginsel elke douane-unie, ook wanneer deze nog in statu nascendi, nl. in de vorm van een plan bestaat. Deze bepalingen staan onder het hoofd „Territorial application of chapter IV (commercial policy) — frontier traffic — customs unions” aan het eind van dat hoofdstuk, dus — in tegenstelling met de handelsverdragen, waarin meestal alle algemene, bijzondere en buitenissige uitzonderingen op de meestbegunstiging (in verbijsterende verscheidenheid!) in één adem worden vermeld — scherp gescheiden van de bijzondere uitzonderingen, die volgens artikel 16 zijn toegelaten en in de Annexen A—F met haar beperkte territoriale werking met name worden opgesomd²⁾. Volgens alinea 4 van artikel 42 wordt onder een douane-unie verstaan „the substitution of a single customs territory for two or more customs territories, so that all tariffs and other restrictive regulations of commerce as between the territories of members of the union are substantially eliminated and substantially the same tariffs and other regulations of commerce are applied by each of the members of the union to the trade of territories not included in the union”.

Na wat boven werd vermeld over de theorie in het internationale recht over douane-unies is er dus nu een duidelijke verdragsbepaling. Men herkent er de twee essentiële elementen in; over het derde: de gemeenschappelijke douane-inkomsten en verder over de administratieve organisatievormen en de consequenties ten aanzien van de buitenlandse handelspolitiek, waarover de volkenrechtsteleers theoretiseerden, schijnen wij ons niet meer druk behoeven te maken: *Schijnen*, want al is het begrip nu wel omschreven in dit multilaterale handelsverdrag, er is meer. Met de vorming van eigenlijke „unions douanières parfaites” is in artikel 42 erkend als vallende buiten de werking van de meestbegunstiging „the adoption of an interim agreement necessary for the attainment of a customs union”, dus ook de „onvolkomen” tolunies. Doch daarvoor eist het charter bepaalde waarborgen en wordt aan de nieuwe Internationale handelsorganisatie een controlerende taak gegeven, die voor het

¹⁾ Voor de vermelding van de vele plannen in Europa zie o.a. uit de grote literatuur bij Truchy (H.), „L'union douanière européenne”. Paris (Sirey) 1934.

²⁾ Het betreft hier zowel de imperiale preferenties, alsook voorkeurstarieven tussen bepaalde landen en die voor Koloniale invoer. Daarbij wordt voor het eerst melding gemaakt van de delen van het douanegebied van Benelux, zoals ook in art. 75 de erkenning is te vinden van de douane-unie tussen deze drie-landen.

trekken van enige conclusies van groot belang zijn. In het bijzonder omdat de toepassing van deze nieuwe internationale rechtsregels beslissend zal zijn voor de ontwikkeling van het instituut douane-unie in de naaste toekomst. Ten eerste zullen de rechten en bepalingen, welke zullen gelden voor de invoer uit derde, niet-uniestaten, „on the whole” niet zwaarder mogen drukken dan gemiddeld (average) het geval was vóór de instelling van de unie. Hetzelfde geldt voor de voorkeursrechten. Aangezien de uniestaten, die partij zijn bij de Internationale handelsorganisatie, krachtens dit artikel voorts verplicht zijn, met de organisatie in overleg te treden, verkrijgt dit internationale lichaam in feite een recht van veto over de toelnieplannen. Trouwens de genoemde voorwaarde is reeds zo gesteld, dat, indien daaraan niet zou zijn voldaan, de douane-unie of -overeenkomst automatisch in strijd zou komen met de bepalingen in het charter over de handelspolitiek, zodat de artikelen inzake geschillen op de desbetreffende staten van toepassing zouden worden. De verplichting, vervolgens, om aan de organisatie alle verlangde inlichtingen over de voorgenomen unie te verstrekken, sluit aan bij de tweede voorwaarde, speciaal bestemd voor de „onvolkomen” douane-unies (interim agreements), dat deze moeten bevatten een definitief plan en schema „for the attainment of such a customs union within a reasonable length of time”. Komt de I.T.O. tot de conclusie, dat dit laatste „niet waarschijnlijk” is, dan zijn de betrokken staten verplicht de overeenkomst te laten vervallen.

Deze realistische oplossing van het tot nu toe dikwijls te formeel bekeken probleem van de douane-unies biedt vele voordelen. Door in principe de afspraken om tot een douane-unie te geraken gelijk te stellen met de verdragen, die reeds de complete tolgemeenschap bevatten, trekt het charter de les uit de historie en opent het de gelegenheid tot serieuze voorbereiding van de toekomstige unies, die immers uiteindelijk niet door haar juridische vorm, maar slechts door de groeiende economische en culturele affiniteiten van de landen, zij het dan ook geboren uit politieke noodzaak, een feit kunnen worden. De tolunie tussen Estland en Letland strandde op de te straffe tijdslijm. Het Bulgaars-Servisch verdrag van 9 Juli 1905 voorzag wel in de behoefte aan een geleidelijke toestandkoming van de volkomen unie en stelde de in werkingtreding van het gemeenschappelijke tarief op 1 Maart 1917 vast! De ontworpen Duits-Oostenrijkse tolunie van 1931 liet de datum van het wegvallen van de douane-grens geheel open, zodat de kans bestond, dat voor onbepaalde tijd gewerkt zou worden met voorkeurstarieven. Hoe dit zij, het charter laat enerzijds de weg open voor regionale economische samenwerking, doch ziet anderzijds nauwkeurig toe op de uiteindelijke bedoeling, die in een duidelijke vorm kenbaar gemaakt zal moeten worden. De Internationale handelsorganisatie zal dus, zolang geen douane-unie naar de vorm aanwezig is, in de organisatie en de politiek van de samenwerkende landen een aanwijzing hebben te vinden van het streven naar een tolunie³⁾. Deze vaststelling is geschied ten aanzien van de Benelux en deze douane-unie in wording werd erkend. Er zal nog gelegenheid zijn nader in te gaan op de wenselijkheid van een statuut voor deze unie, die in zo korte tijd reeds werkelijkheid is geworden — een

³⁾ Te Parijs kwamen Frankrijk en Italië overeen de vorming van een douane-unie in studie te nemen. Griekenland en Turkije zouden een gelijk voornemen hebben, doch, naar verluidt, zou eer beoogd worden een gezamenlijke handelspolitiek ter bevordering van de uitvoer van tabak en gedroogde vruchten, omdat de parallel lopende economie van beide landen zich niet voor een tolunie leent. Op 1 Augustus 1947 werd te Bled tussen Bulgarije en Joegoslavië een principiële economische unie gesloten, die blijkens de strekking van het veelomvattende Protocol sterk de indruk van blokvorming maakt. Ook de studiegcommissie voor een Europese tolunie zal zich voor de vraag gesteld zien hoe te voorkomen, dat „onvolkomen” douane-unies het streven naar bevordering van de wereldhandel in de weg zouden kunnen staan. Ten aanzien van volledige tolunieoverdragen zou met het openstellen van toetreding kunnen worden volstaan.

opmerkelijke praestatie in het licht van zo vele projecten in het verleden, die, hoewel internationaalrechtelijk reeds verder uitgewerkt, om verschillende redenen niet tot uitvoering konden komen.

's-Gravenhage.

Dr J. L. F. VAN ESSEN.

BOEKBESPREKING.

Dr Ir H. G. van Beusekom, *De Volkshuisvesting*. Uitgeverij Het Spectrum, Utrecht, Brussel 1947.

In de serie „De Nederlandse volkshuishouding tussen twee wereldoorlogen” behandelt de bekwame schrijver, de lezers van dit blad wél bekend, onze volkshuisvesting in het jongste verleden, bezien vanuit het standpunt van de deskundige ambtenaar, wiens Dienst met enig recht de woorden van Vergilius zou hebben mogen gebruiken: Quorum pars magna fui.

Het boekje bevat in 113 bladzijden een schat van gegevens, die op aangenaam leesbare wijze objectief zijn verwerkt. Wat er gedaan is op dit gebied vóór en ná 1930, in de stad en op het platteland; wat er gedaan is voor de weinig draagkrachtigen; belangrijke speciale onderwerpen als bijv. het vraagstuk van de bouwkosten en de huren; het bouw- en woningtoezicht; de stedenbouwkundige ontwikkeling der gemeenten en de ontwikkeling der sociale opvattingen in de behandelde periode; aan dat alles wordt aandacht gewijd, en critiek op wat in het verleden verzuimd is te doen, wordt ons daarbij niet bespaard.

De schrijver toont zich hierbij een kind van zijn tijd. Wanneer hij het heeft over het geringe succes van de Rijks-tweedehypotheekregeling in de jaren ná de crisis van 1933, dan concludeert hij: „Dit is wel een bewijs, dat het beoogde doel — het bouwen van goedkope woningen om loonverlaging te kunnen forceren — niet is bereikt”. Maar hij laat daarop volgen: „Wel vond gedurende deze periode de woningbouw regelmatig voortgang, doch door de lage bouwkosten en de ruime geldmarkt verliep deze bouw zonder enige bemoeiing van de zijde van de overheid”. De schrijver zal toch niet bedoeld hebben het resultaat van de sociale kant dezer ontwikkeling, waaraan wij o.a. de arbeiderswoningbuurten van vrijwel het gehele nieuwe Amsterdam-West, in Den Haag het Zuiderparkkwartier en in Rotterdam de bebouwing van de Blijdorpolder en het nieuwe Zuid hebben te danken, geringer te achten, nu zij zonder overheidsbemoeiing langs natuurlijke weg is tot stand gekomen?

O, zeker, met de wetenschap van vandaag betreuren wij allen meer dan ooit, dat er destijds niet nog veel meer is gedaan aan compenserende overheidsopdrachten ter bestrijding der werkloosheid en ter sanering van krotwoningen, doch is het daarom geoorloofd, om, gelijk de schrijver doet op blz. 109, deze critiek te formuleren in het verwijt, dat men een hogere waardering had voor een gave gulden dan voor een gaaf gezinsleven¹⁾.

De schrijver maakt geen melding van de circulaire dd. 23 Juni 1938 van de Minister van Binnenlandse Zaken inzake premiereregeling voor verbetering van zogenaamde „ongewilde” woningen²⁾, hoewel hierin toch ook een bescheiden poging kan worden gezien om de sanering van krotwoningen aan te pakken. Evenmin vermeldt de schrijver particuliere pogingen op dit gebied, zoals bijv. een initiatief van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel, dat resulteerde in de oprichting, o.a. te Nijmegen en 's-Gravenhage, van stichtingen „Sanering Binnenstad”. Erkend dient, dat tengevolge van de eerst dreigende en toen werkelijkheid geworden oorlogstoestand

¹⁾ Daargelaten, dat de gave gulden daardoor volstrekt niet in gevaar zou behoeven te zijn gebracht, wijst dit verwijt op een bedenkelijke onderschatting van de nadelige gevolgen van inflatie ook voor het gezinsleven, gelijk wij thans bij de verdrievoudiging van de bouwkosten maar al te zeer ervaren.

²⁾ Zie: „Een onvoldoend gewaardeerd regeringsinitiatief” in „E.-S.B.” van 9 November 1938, blz. 842.

al deze te waarden initiatieven aan effectiviteit van enige betekenis niet zijn toegekomen.

Het betoog van de schrijver wordt verlevendigd door talrijke opmerkingen van bespiegelende aard. Uitspraken als deze: „het is de taak van hen, die met de zorg voor de Volkshuisvesting zijn belast, te strijden voor verhoging van het woningpeil of in het uiterste geval handhaving van hetgeen in de loop der jaren was bereikt” (blz. 64) en „de woningpolitiek in de komende jaren zal sociaal gericht moeten zijn” (blz. 109) doen het hart van de schrijver voor onze Volkshuisvesting alle eer aan, maar zij brengen degenen, die zich met de navrante problemen der huidige Volkshuisvesting in de praktijk bezig houden, helaas geen stap verder. Buiten zijn kader en beneden zijn peil blijft de hooggeleerde schrijver o.i. met zijn bevestiging: „wanneer wij één ding uit deze oorlog dankbaar moeten aanvaarden, dan is het wel dit, dat hij de definitieve overwinning gebracht heeft op de liberaal-individualistische gedachte, ook in ons land. Het Nederland van na de tweede wereldoorlog moet sociaal georiënteerd zijn” (blz. 109). Immers, in de eerste plaats zal men vragen, waarom de liberaal-individualistische gedachte, waaraan onze Westerse beschaving zoveel te danken heeft gehad, niet met de tijden mee zou kunnen evolueren en waarom deze gedachte een sociale oriëntering zou moeten uitsluiten. En in de tweede plaats zal men willen weten, in hoeverre zogenaamd meer sociaal gerichte geestelijke onderstromingen beter in staat zullen zijn ons uit de tegenwoordige impasse te helpen. Zoang de woningproductie nog zo bedroevend is, ondanks respectabele programma's, bij de opstelling waarvan men toch rekening hield met de materialenpositie, beperkte arbeidskrachten en verminderde arbeidsproductiviteit, zijn wij voorlopig nog weinig geneigd, die zo sympathiek schijnende verandering als een bron voor werkelijke sociale verbetering aan te merken.

De kern van het probleem wordt door de schrijver even geraakt, als hij zegt (blz. 72): „De klacht, dat verenigingswoningen in tal van gevallen bewoond worden door gezinnen, die evengoed op de particuliere markt een woning zouden kunnen huren, is dan ook zeker niet ongegrond. Men zit hier met een moeilijkheid, waar men tot heden niet uit gekomen is”.

De les uit deze ervaringen lijkt echter deze: aangezien sommige sociale paragrafen van de Woningwet in strijd met haar bedoeling gebruikt zijn ten behoeve van andere groepen dan waarvoor ze waren geschreven, zo zal men voorzichtig dienen te zijn met sociale maatregelen, welke vooralsnog te veel tegen de menselijke natuur ingaan.

In ieder geval: indien men met de schrijver en Kohnstam³⁾ van oordeel is, dat de „liberale” crisisbestrijding van de dertiger jaren steriel is geweest, dan behoort men vooral ook op het terrein der Volkshuisvesting eveneens aandacht te besteden aan Kohnstam's waarschuwing: „dat de huidige sociale politiek van de regering met al zijn verstarringen eigenlijk would-be sociaal moet heten, omdat hij niet de levensvoorwaarden schept voor het werkelijk voortbestaan der gemeenschap en daardoor in zijn eindresultaat even steriel dreigt te worden”.

Hoewel dus o.i. het bespiegelende gedeelte van het werkje weinig verhelderends bevat voor de oplossing van de vraagstukken der Volkshuisvesting onder de geheel verschillende omstandigheden van vandaag, zo blijft de hoofdzaak, nl. de beschrijving van wat er op dit gebied tussen twee wereldoorlogen heeft plaats gevonden, trefend, compact en waardevol voor ieder belangstellende.

^s-Gravenhage.

Mr J. WILKENS.

³⁾ Prae-advies van de Ver. v. d. Staathuishoudkunde en Statistiek 1947, blz. 165.

MEDEDELING VAN HET SECRETARIAAT VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART.

VIERDE ZITTING IN 1947 VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART.

VERSLAG VAN HET SECRETARIAAT.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft te Straatsburg voor de vierde maal dit jaar vergaderd van 18 tot 20 November. Van de kwestes, die voor de gebruikers van de Rijn van belang kunnen zijn, mogen de volgende vermeld worden.

Reglement betreffende het onderzoek van vaartuigen en vloten, welke de Rijn opvaren.

De vergadering was bijeengeroepen om het ontwerp goed te keuren voor een nieuw reglement betreffende het onderzoek van vaartuigen en vloten, na talrijke bijeenkomsten vastgesteld door een speciale commissie onder voorzitterschap van Ir N. Tb. Koomans, gedelegeerde voor Nederland, welke commissie werkte aan de hand van een ontwerp, in 1939 in Den Haag besproken. Dit reglement bepaalt de voorschriften, waaraan de vaartuigen of de vloten uit een oogpunt van veiligheid van de scheepvaart moeten voldoen ter verkrijging van het certificaat, bedoeld in art. 22 van de Akte van Mannheim, op grond waarvan het is toegestaan met deze schepen te Rijn te bevaren. Het bevat bepalingen, voornamelijk betreffende de bouw en de bemanning der vaartuigen, de samenstelling zowel van het dek- als van het machinekamerpersoneel, het grootst toegelaten aantal reizigers op passagiersvaartuigen enz.

Evensals voorheen zal het certificaat van onderzoek worden afgegeven door een Commissie van Deskundigen na een onderzoek van het vaartuig of, onder bepaalde omstandigheden, op vertoon van een certificaat van een classificatiebureau, erkend door de Staten, die Commissies van Deskundigen hebben ingesteld. Een lijst van deze erkende bureaus zal periodiek door de Centrale Commissie worden bekendgemaakt. Dit zijn op het ogenblik: het British Corporation Register of Shipping and Aircraft te Glasgow, het Bureau Veritas te Parijs en de Germanische Lloyd te Berlijn.

De regeringen zijn uitgenodigd het nieuwe reglement op 1 April 1948 op de gehele Rijn van kracht te verklaren. Het zal het bestaande reglement, dat in 1904 aangenomen en sedertdien gewijzigd is, vervangen, evenals de aanvullende bepalingen betreffende de minst vereiste bemanning, het grootst toegelaten aantal passagiers, de drinkwaterreservoirs en de op vloten betrekking hebbende bepalingen van het oude politiereglement van 1912, die van kracht gebleven zijn bij de invoering van het politiereglement van 1939. Al deze onderwerpen zijn nu in het nieuwe reglement opgenomen.

Vloeiende brandstoffen.

In 1939 hadden de oeverstaten en België te 's-Gravenhage een overeenkomst gesloten betreffende het transport van vloeiende brandstof met tankvaartuigen. Een technisch reglement maakte deel uit van deze overeenkomst. De Centrale Commissie had de tekst hiervan aangenomen als algemeen reglement voor de Rijnvaart en had zich voorbehouden de datum van inwerkingtreding hiervan later vast te stellen. Daar dit laatste en het reglement betreffende onderzoek van vaartuigen en vloten elkaar aanvullen, zal getracht worden te bereiken, dat ze gelijktijdig van kracht verklaard zullen worden.

Rijnschipperspatent.

In Januari 1947 had de Centrale Commissie besloten de minimum leeftijd, vereist voor het verkrijgen van een Rijnschipperspatent, met twee jaar te verlagen. Zij heeft vastgesteld, dat deze wijziging, die in Zwitserland en Frankrijk reeds van kracht is, in België eveneens is afgekondigd bij besluit van de Regent van 30 September 1947.

Toepassing van het politiereglement.

Volgens inlichtingen, die ter kennis van de Commissie gebracht zijn, schijnt het, dat de scheepvaart niet voldoende zorg draagt voor de naleving van de politievoorschriften. Met het oog op de gevolgen van een verslapping in dit opzicht voor de veiligheid van de scheepvaart gaf de Commissie aan haar secretariaat opdracht over te gaan tot een onderzoek naar de wijze, waarop het politiereglement en de aanwijzingen voor de scheepvaart worden toegepast en nageleefd.

Technische kwestes.

Brig. Walter, gedelegeerde voor Engeland, is voor 1948 benoemd tot voorzitter van de permanente Technische Commissie en de heer Graff, gedelegeerde voor Frankrijk, tot vice-voorzitter.

Plannen voor het leggen van telefoonkabels in het rivierbed bij Düsseldorf en het instellen van een veer bij Chalamp zijn aangenomen; bovendien wordt de autoriteiten van de Engelse zone in Duitsland aanbevolen voort te gaan met de baggerwerkzaamheden teneinde de beoogde diepte wederom te herstellen.

Bij de *verkeerskwestes* heeft de Commissie kunnen constateren, dat tengevolge van haar activiteit zich een zekere vooruitgang heeft voorgedaan door de publicatie van tarieven voor bezeken diensten en leveringen in natura en door de vaststelling van coëfficiënten voor de omrekening van de Reichsmark. De Amerikaanse en Engelse autoriteiten zijn van plan om, ter tegemoetkoming aan de behoeften der scheepvaartondernemingen, een clearing-instituut voor de Rijnvaart in het leven te roepen en zullen hun aandacht gericht houden op het betalingsprobleem in Duitsland.

Militaire visa.

De Commissie blijft zich bezighouden met de voorwaarden van afgifte van militaire visa, nodig voor reizen naar Duitsland. Zij heeft besloten opnieuw stappen te doen bij de Combined Travel Board om te komen tot gratis afgifte van schippersvisa voor een gelijke geldigheidsduur als de groene „laissez passer” door alle bureaus, die deze visa afgeven, hetgeen thans nog niet het geval is. Zij stelt pogingen in het werk om uitgebreider faciliteiten te verkrijgen voor schippers, die over land reizen om hun vaartuig op de Rijn te bereiken of om naar hun land terug te keren, evenals

voor de agenten van scheepvaartmaatschappijen, die zich ten behoeve van hun maatschappijen naar Duitsland moeten begeven.

Register van Rijnschepen.

Zoals in een vorig verslag vermeld, had de Commissie in principe besloten haar bescherming te verlenen aan een particuliere instelling van internationale allure, welke oprichting werd overwogen en waarvan  en der werkzaamheden zou bestaan in het houden en publiceren van een register van Rijnschepen, ten kantore van de Centrale Commissie. Deze instelling, waarin de delegaties der oeverstaten en van België in de Centrale Commissie door  en van hun leden zullen worden vertegenwoordigd, zal binnenkort worden opgericht, nadat de statuten definitief zijn vastgesteld.

Sociale en arbeidskwesties.

Onder voorzitterschap van de heer Bon t-Maury, gedelegeerde voor Frankrijk, is een commissie opgericht teneinde in samenwerking met het Internationaal Arbeidsbureau een studie voor te bereiden over een uniforme oplossing van de problemen der sociale veiligheid van het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

Betrekkingen met de Commissie voor Binnenlandse Transporten van de Economische Commissie voor Europa.

Tot  en uitwisseling van waarnemers tussen de Centrale Commissie en de Commissie voor Binnenlandse Transporten is aan beide zijden besloten.

Als datum voor de volgende vergadering is vastgesteld 20 April 1948.

MEDEDELING.

CURSUS „BUITENLANDSE HANDEL”.

De Commissie voor Voortgezet Handelonderwijs, ingesteld door de Nederlandse Vereniging voor Hoger Onderwijs in de Economische Wetenschappen, heeft het voornemen om in de maanden Januari en Februari 1948 een serie lezingen onder de titel „Buitenlandse Handel” te doen houden. Het is de bedoeling, de lezingen te doen plaatsvinden wekelijks, iedere Maandag- en Donderdagavond, in het gebouw van de Nederlandse Economische Hogeschool, Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam-C.

De onderwerpen, waarover zal worden gesproken, omvatten: het nut van marktanalyse (Dr Th. L. N. Thurlings), de organisatie van de handel (Dr A. M. Lucas), de internationale handel (Dr F. L. van Muiswinkel), reclame in het buitenland (D. Schipper), economische geographie en wereldhandel (Prof. W. E. Boerman), Zuid-Afrika (Dr P. J. Idenburg), Liberia (A. G. Aukes), de Scandinavische landen (H. D. Baars) en de Balkan (A. L. van Beek).

De kosten bedragen in totaal f 20. Voor deelneming kan men zich schriftelijk opgeven aan het secretariaat van de Commissie, Eendrachtsweg 12a, Rotterdam-C., onder gelijktijdige storting van f 20 op de rekening, die de Commissie heeft bij de Firma R. Mees & Zoonen, Blaak 10, Rotterdam-C.

INTERNATIONALE NOTITIES.

DE GELDSANERING IN RUSLAND.

Hoewel het bekend was, dat er in Rusland reeds geruime tijd inflationaire tendenties aanwezig waren, hebben de recente monetaire maatregelen der Sovjet-autoriteiten in het buitenland veel opzien gebaard. Dit vloeide voor een groot deel voort uit het gebrek aan actuele en exacte gegevens; „up-to-date information about the size of the Soviet inflationary gap is lacking”, aldus „The Times” van 16 dezer. Desalniettemin meldden „Les Cahiers de l’économie sovi tique” reeds in 1946 aanzienlijke prijsstijgingen, waaruit in zekere mate gevolgtrekkingen konden worden gemaakt over de storingen in de Sovjeteconomie (zie staatje).

Een correspondent van „The Economist” — ook „The Times” verwijst hiernaar — gaf reeds geruime tijd geleden de mening te kennen, dat de inflationaire tendenties in de Sovjet-Unie duidelijk aan de dag treden, wanneer men de cijfers omtrent de in totaal uitbetaalde lonen in beschouwing neemt. Voor 1947 is het betreffende bedrag door de Overheid vastgesteld op 280 milliard roebel; dit is 118 milliard roebels meer dan het corresponderende bedrag voor 1940, t rwil sindsdien de werk-

Indexcijfers prijzen in Sovjet-Rusland 1e halfjaar 1946. (1e halfjaar 1945 = 100)

Zijden artikelen	217
Kousen en sokken	258
Aardewerk	291
Katoenen goederen	358
Lederen schoenen	372
Onder- en bovenkleding	648
Huishoudzeep	1.200

gelegenheid slechts met 4 pCt is toegenomen. Bovendien blijkt het voor 1947 vastgestelde bedrag bijna 30 milliard roebels groter dan het voor 1950 geschatte bedrag (1950 is het laatste jaar van het huidige vijfjarenplan). Hieruit kan men concluderen, dat de lonen sinds de publicatie van het plan sterk zijn gestegen.

Wat de goederenvoorziening in de Sovjet-Unie betreft, dient te worden vermeld, dat tijdens de periode van de N.E.P. de markt werd ingedeeld in een beheerste en een vrije sector. Als gevolg van de inflationaire druk nu kwam na de oorlog de vrije prijs steeds verder boven de officiële te liggen; dit bracht voor de beheerste sector het gevaar van een acute goederenschaarste met zich. Deze ontwikkeling heeft men getracht te bezweren door een tweetal decreten, op grond waarvan de officiële en de vrije prijzen dichter bij elkaar werden gebracht. Het decreet van 2 Juli 1946 schreef voor de vrije sector een prijsverlaging van ongeveer 40 pCt voor (deze verlaging betrof schoenen, kleding, toiletzeep, keukengerie e.d.). Op 16 September 1946 werd daartegenover voor de beheerste sector een prijsverhoging, variërend van 120 tot 305 pCt, bekend gemaakt. Deze maatregelen werden inmiddels weer doorkruist, doordat de Overheid als gevolg van laatstgenoemd decreet gedwongen werd toeslagen toe te kennen aan de laagst betaalde categorieën van werknemers.

Cijfers betreffende de bankbiljettencirculatie in de Sovjet-Unie zijn niet beschikbaar, doch het is zeker, dat de omvang hiervan gedurende de oorlog enorm is toegenomen. In Mei 1947 werd een staatslening van 20 milliard roebel geëmitteerd, welke vlot werd opgenomen. Ter vergelijking diene, dat de totale staatsschuld in 1945 5.240 miljoen en in 1946 6.480 miljoen roebel bedroeg ¹⁾. Tegelijk met deze leninguitgifte werd de koers van de roebel met 33 pCt verlaagd. Blijkbaar heeft de inflatie in de Sovjet-Unie niet alleen tot binnenlandse economische moeilijkheden geleid, doch heeft zij ook een nadelige invloed op het handelsverkeer met het buitenland uitgeoefend.

¹⁾ Bron: „Les Cahiers de l’économie sovi tique” 1947, no. 9.

DE LES DER FRANSE STAKINGEN.

Uit de kort geleden geëindigde stakingen in Frankrijk valt zowel in politiek als in economisch opzicht lezing te trekken, aldus de Parijse correspondent van de „Neue Zürcher Zeitung” in het nummer van 16 dezer. De politieke consequenties, hoe belangrijk ook, zijn hier niet aan de orde. Economisch zijn de stakingen te beschouwen als de officiële en dramatische ineenstorting van de tot nu toe in Frankrijk gevoerde economische politiek.

Het is nl. niet voor bestrijding vatbaar, zo meent genoemde correspondent, dat de sociale agitatie slechts kon ontstaan als gevolg van een economische noodtoestand in de vorm van een hevige inflatie, waartegen de Regering niet effectief optrad. Door het falen van de overheidspolitiek bleek de druk der economische feiten op de duur sterker dan alle verordeningen en voorschriften; de catastrophale misoogst gedurende 1947 zorgde bovendien voor een extra verscherping van de situatie. Medio 1947 begon de inflatie duidelijk in hevigheid toe te nemen; de agrarische prijzen stegen snel en lagen spoedig ver boven het niveau van de prijzen in de industriële sector.

Voor het inzicht, dat slechts een genadeloze strijd tegen de inflatie de prijs- en loonverhoudingen gezond kan maken en de valuta des lands kan stabiliseren, heeft Frankrijk thans een hoge prijs moeten betalen; de totale omvang van de door de stakingen veroorzaakte verliezen is nog niet te overzien. De omvang van de schade doet er echter weinig toe, aldus de correspondent, wanneer Frankrijk thans de consequenties uit de gemaakte fouten trekt en met de inflatie korte metten maakt.

In dit verband moet Frankrijk aandacht schenken aan de vraag, in hoeverre het omvangrijke investeringsprogramma, zoals voorzien in het plan-Monnet, tot nu toe wellicht een inflationaire werking heeft gehad. De correspondent van de „N.Z.Z.” is de mening toegedaan, dat het plan-Monnet, hoe noodzakelijk het Franse productie-apparaat ook moet worden gemoderniseerd, in feite een te eerezuchtig programma vormt. Het is veel doelmatiger om voortaan nieuwe investeringen slechts te doen plaatsvinden naar de mate, waarin in Frankrijk inderdaad van kapitaalvorming sprake is; de omgekeerde procedure: het richten van de kapitaalvorming naar de investeringsplannen en eventueel ontbrekende bedragen aanvullen door geldschepping, is beslist onjuist te achten. Wil Frankrijk tot gezonde economische verhoudingen komen, aldus de correspondent, dan zal een volledige heroriëntering van het plan-Monnet niet te vermijden zijn.

GOUDDIMPORTEM IN DE VERENIGDE STATEN.

De dollarschaarste heeft, met name Engeland reeds genoopt om goud aan de Verenigde Staten te verkopen. In verband met deze en dergelijke goudimporten in de Verenigde Staten meent „The Economist” van 13 dezer bij de Amerikaanse autoriteiten een „curious perverted type of gold scare” waar te nemen. De Amerikanen zijn; geheel in overeenstemming met de achterdocht, waarmede momenteel alle inflationaire symptomen te Washington worden geobserveerd, bevreesd voor voortgaande goudimporten. Zij achten goudinvoer ter aankoop van Amerikaanse goederen dubbel gevaarlijk; ten eerste vanwege het „gebruikelijke” inflationaire effect van deze vraag naar goederen, ten tweede omdat het aldus verkregen goud in het credietstelsel wordt opgenomen en daar voor een vijf- tot zesvoudige credietexpansie kan zorgen. Tegen deze achtergrond zijn de protesten van de Amerikanen tegen het besluit van de Canadese Regering inzake steunverlening aan de goudproductie volkomen begrijpelijk.

„The Economist” acht deze bezorgdheid over goud als factor in het credietstelsel moeilijk te begrijpen. De „Gold Reserve Act” van 1934 geeft de Amerikaanse Regering de mogelijkheid om alle binnenkomende goud te steriliseren. Bovendien heeft ook de „Board of Governors of the Federal Reserve System” nog mogelijkheden tot beperking ener credietexpansie tot zijn beschikking.

Het inflationaire effect van de buitenlandse vraag wordt niet bepaald, aldus het blad, door de vorm, waarin de dollars aan het buitenland beschikbaar komen, maar veeleer door de maatregelen, welke de Amerikanen nemen — hetzij fiscaal, hetzij monetair, hetzij in de „fysieke” sfeer — tot neutralisatie van de inflationaire krachten, tot welke de betreffende buitenlandse vraag zijn bijdrage heeft geleverd. Bovenal ware het vreemd, dat de Amerikaanse Regering afkeurend zou staan tegenover pogingen van andere landen om zich dollars te verschaffen op een vrijwel „automatische” wijze: verkoop van goud. Een dergelijke houding zou lijken op die van een der Republikeinse verkiezingsredenaars, die bij de Roosevelt-contralandon-verkiezingen in 1936 verklaarde, dat zijn partij „favoured the orthodox automatic gold standard, but was fundamentally opposed to buying another ounce of foreign gold”.

HET TRANSATLANTISCHE LUCHTVERKEER.

Gedurende het eerste halfjaar 1947 is het vliegtuigpassagiersvervoer over de Atlantische Oceaan met ruim

19 pCt. van het overeenkomstige cijfer voor 1946 toegenomen. Dit blijkt uit onlangs door de „Air Transport Association” gepubliceerde cijfers, vermeld door de „New York Times” van 1 December jl. In totaal arriveerden resp. vertrokken in deze periode te New York 80.108 passagiers.

In de betreffende periode vervoerden de drie Amerikaanse maatschappijen, de „Pan American World Airways”, de „American Overseas Airlines” en de „Trans World Airlines” meer dan 60.000 passagiers en hadden dus een aanzienlijke voorsprong op de zes lijnen van andere naties. Weliswaar, zo merkt het blad op, boekten de buitenlandse lijnen, in percentages uitgedrukt, enige winst op de Amerikaanse, maar „this was in part due to the addition of new carriers to the foreign list”.

De gespecificeerde cijfers voor de Amerikaanse lijnen (in bovengenoemde volgorde) zijn resp. 25.000, 21.000 en ruim 14.000 passagiers. Deze verhoudingsgewijs enorme getallen nemen echter niet weg, dat de beste „ladingsfactor” werd bereikt door de K.L.M., nl. gemiddeld 30 passagiers op elk van de 180 vluchten van deze maatschappij.

Het blad concludeert, dat „the Atlantic provides room for competitive service by nine airlines” en dat de voordelen van het oversteken van de Oceaan per vliegtuig erkenning vinden bij een steeds groter aantal passagiers. Het zou daarom aanbeveling verdienen, de veiligheid van de overtocht nog verder te verhogen door de weerscheppendienst te vervolmaken; deze dienst is nl. in het recente verleden, ondanks waarschuwingen van de „International Organization for Air Transport”, in omvang gedaald.

EEN AMERIKAANSE VISIE OP HET MARSHALL-PLAN.

Het is duidelijk, dat tal van factoren — zowel politieke als economische — van invloed zullen zijn op de uiteindelijk te nemen besluiten van het Amerikaanse congres, dat thans het „European Recovery Program” bespreekt. In verband hiermede geven wij hieronder een korte samenvatting van de opinie van enkele critici van de Marshall-gedachte, zoals deze tot uitdrukking is gebracht in een boekje van de „Foundation for Economic Education”: „Will dollars save the world?”, geschreven door Henry Hazlitt. De voornaamste conclusies van Mr. Hazlitt zijn (zie „The Investors’ Chronicle” van 22 November jl.):

1. Daar de Verenigde Staten slechts 12 pCt. van de wereldvoedselproductie voortbrengen, moet de inspanning om ook maar een gedeelte van het voedseltekort van Europa te compenseren resulteren in sterk stijgende voedselprijzen in Amerika. De werkelijke oplossing voor de wereldcrisis is niet het verdelen van armoede, maar het herstellen van de productie.

2. De zgn. „dollarschaarste” is een misleidende naam voor de Europese poging om meer te kopen dan wordt verkocht en meer te consumeren dan wordt geproduceerd.

3. Tenzij Amerika alle uitgaven van de Europese Regeringen onder zijn beheer zou nemen, zou zijn hulp tot dit resultaat kunnen leiden, dat in Europa de verkregen middelen in hoofdzaak worden gebruikt voor niet-essentiële of zelfs schadelijke doeleinden.

4. Het is niet waar, dat Amerika aan het buitenland leningen moet verstrekken om de eigen productie en werkgelegenheid te handhaven, of dat het land-rijk kan worden door zijn productie weg te geven.

5. Er bestaat geen wetenschappelijke of objectieve methode om de behoeften van Europa te meten. De cijfers van de Parijse Conferentie zijn weinig meer dan gissingen.

6. Het verstrekken van zware leningen of schenkingen aan labiele Europese Regeringen is niet de meest effectieve manier om het wereldcommunisme te bestrijden.

7. De internationale credietverlening moet zo spoedig

mogelijk weer aan particulieren worden overgedragen.

8. Indien een officiële instelling noodzakelijk wordt geacht om „stop-gap“- of stabilisatielingen te versterken, zou de Internationale Bank, onder een nieuw handvest, daartoe het meest geschikt zijn.

DE RUSSISCHE PETROLEUMINDUSTRIE.

De voorwaarden voor een krachtige petroleumindustrie zijn in Rusland alleszins aanwezig. Geen enkel land nl., de Verenigde Staten misschien uitgezonderd, overtreft Rusland in petroleumrijkdom. Bovendien behoefde de Sovjet-Regering deze industrie niet, zoals vele andere industrieën, van onder af op te bouwen, daar zij reeds lang was gevestigd en beschikte over grote, hoewel naar huidige maatstaven gemeten primitieve installaties, aldus een artikel „Thirty Years of Soviet Oil“ in „Petroleum Press Service“ van December 1947. Het moge derhalve verwondering wekken, dat de resultaten dezer industrie, zoals uit onderstaand staatje blijkt, over het algemeen beneden de verwachting bleven, temeer, daar deze Russische industrie zich ter dege op de hoogte had kunnen stellen van de technische vorderingen in andere olieproducerende landen.

Russische petroleumproductie.

Jaar	Productie	Productieplan
	(in miljoenen tonnen)	
1913	9,2	
1926	± 9,2	
1932	21,4	35 (26,5) ¹⁾
1933	22,5	29,5
1937	27,6	69,2 (32,2) ¹⁾
1940	31	
1946	22,8	
1947	± 26	
1951		35,4

¹⁾ Herziene cijfers.

De jaarlijkse productie over een periode van 30 jaar is dus met minder dan 20 miljoen ton toegenomen. In de Verenigde Staten d.e.t. werd over dezelfde periode een stijging van 200 miljoen ton per jaar bereikt, hoewel rekening dient te worden gehouden met de verschillende mate, waarin beide landen van de oorlog hebben geleden, en met de grote dispariteit der factoren, die de productie in beide landen beïnvloeden. De Venezuelaanse petroleumindustrie heeft gedurende dezelfde dertig jaar een productie bereikt, tweemaal zo hoog als die van de Sovjet-Unie, hetgeen temeer opmerkelijk is, daar de productie in deze landen zich vóór de laatste oorlog op ongeveer hetzelfde niveau bevond.

De oorzaak der geringe productie in Rusland in vroeger jaren is o.a. toe te schrijven aan inefficiënte exploitatie gedurende het eerste vijfjarenplan (1927—1932), waardoor grote olievelden werden uitgeput.

De oorzaken der huidige lage productie kunnen in drie punten worden weergegeven:

1e. de installaties zijn naar Westerse maatstaven verouderd en inefficiënt in gebruik;

2e. de grote verwoestingen gedurende de oorlogsjaren, waarin tevens uitbreiding en modernisering werd verhinderd;

3e. de grote tekortkomingen in administratief en organisatorisch opzicht. De sterk gecentraliseerde controle op de Sovjet-industrie belemmert de zo dynamische petroleumindustrie in zijn ontwikkeling. De Russische petroleumindustrie staat voor een zware taak: nieuwe bronnen zullen moeten worden aangeboord, teneinde de achterstand der laatste jaren in te halen, de uitgeputte bronnen te vervangen en te voorzien in de grote binnenlandse behoefte. Maarschalk Stalin heeft verklaard, dat de productie moet worden opgevoerd tot 60 miljoen ton in 1960, een doel, dat door een industrie, werkende onder normale omstandigheden en beschikkend over grote

olierijkdommen, zeker zou kunnen worden bereikt. De in het verleden opgedane ervaring leert evenwel, dat de verwachtingen voor de toekomst niet te hoog gespannen mogen zijn, aldus genoemd blad.

ONTVANGEN BOEKEN.

- De financiering der sociale verzekering* door Dr F. R. Boot. Elsevier, Amsterdam-Brussel 1947, 116 blz.
- Geschiedenis van het economisch denken* door Dr L. J. Zimmerman. Uitgeverij Vrij Nederland, Amsterdam 1947, 231 blz., geb. f 8,90.
- Het economische aspect van het Indonesische vraagstuk* door Mr Th. A. Fruin. Kantjil-reeks no. 1. Uitgeverij Vrij Nederland, Amsterdam 1947, 114 blz.
- une économie proportionnelle* door Eugène Schueller. Uitg. Recueil Sirey, Parijs 1947, 221 blz.
- Studies in financial organisation* door T. Balogh. Economic and social studies VI. University Press, Cambridge 1947, 319 blz.
- Arbeidsduur en welvaartspeil* door Dr P. J. Verdoorn, met een historisch overzicht door Drs J. E. van Dierendonck. Capita Selecta der Economie V. H. E. Stenfert Kroese's Uitg.-Mij. N.V., Leiden 1947, 275 blz., ingen. f 10.—, geb. f 11,75.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

De omzetten op de geldmarkt bleven ook gedurende de afgelopen week van geringe omvang.

De weekstaat van De Nederlandsche Bank van 15 December gaf een vermindering der bankbiljetten-circulatie met f 14 miljoen te zien, terwijl de saldi van anderen met f 27 miljoen stegen.

De geldverruimende invloed hiervan kwam tot uiting in een lichte daling, welke de notering van enige kortlopende termijnen schatkistpapier onderging.

Zo werden 3 maandspromessen voor $1\frac{1}{8}$ pCt aangeboden tegenover $1\frac{3}{8}$ pCt de vorige week. Mei en Junipapier noteerden $1\frac{7}{16}$ tot $1\frac{1}{2}$ pCt; 8 maands en langer lopende promessen handhaafden zich op $1\frac{1}{2}$ pCt.

Op de kapitaalmarkt blijft de grote emissie der Koninklijke nog steeds de hoofdfactor vormen. De verlenging der inschrijvingstermijn met een week vermocht de ervan uitgaande druk uiteraard slechts weinig te verminderen.

De claims hadden, vooral onder buitenlands aanbod te lijden en noteerden zelfs tijdelijk f 801 (vorige week f 900). Op de laatste beursdag van de week trad echter wederom een stijging tot f 840 in.

Vrijwel de gehele markt vertoonde deze week een zwakke stemming, met uitzondering van een technisch herstel tegen het einde. Het vrijmaken van geld voor de komende emissie Koninklijke en het ontbreken van stimulerend nieuws uit Indonesië speelden hierbij een rol.

Staatsfondsen bleven gedurende de verslagweek vrijwel op peil; de $3-3\frac{1}{2}$ pCt 1947 noteerde evenals aan het einde der vorige week $98\frac{1}{2}$.

Tenslotte volgt hier het gebruikelijke koerslijstje.

	12 Dec. 1947	19 Dec. 1947
A.K.U.	170 $\frac{1}{2}$	166 $\frac{1}{2}$
v. Berkel's Patent	112 $\frac{5}{8}$	112 $\frac{1}{8}$
Lever Bros Unil. C.v.A.	284 $\frac{1}{2}$	274
Philips G.b.v.A.	366 $\frac{1}{2}$	342 $\frac{1}{2}$
Koninklijke Petroleum	294	281
H.A.L.	187 $\frac{1}{2}$	193
N.S.U.	194 $\frac{1}{2}$	193
H.V.A.	222 $\frac{1}{2}$	204
Deli Mij. C.v.A.	161 $\frac{1}{2}$	153 $\frac{1}{2}$
Amsterdam Rubber.	147 $\frac{1}{2}$	142 $\frac{1}{2}$

STATISTIEKEN.

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

Data	Totaal van de goudvoorraad ¹⁾	Buitenlandse deviezen	Papier op België	Voorschotten op overheidsfondsen	Deel en pasmunt	Vorderingen op de Staat
26 Dec. 1946	32.226	5.648	4.953	214	698	49.158
6 Nov. 1947	25.607	13.884	5.536	618	757	52.557
12 " 1947	25.352	14.002	5.176	708	748	52.987
20 " 1947	26.513	12.754	4.778	963	742	52.127
27 " 1947	26.003	12.748	4.865	783	747	52.937
4 Dec. 1947	25.437	13.190	5.425	614	702	53.011
11 " 1947	26.083	12.437	4.995	592	735	52.597

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa ²⁾	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi		Resoluitwet van 6 Oct. '44 ³⁾
				van de Schatkist	van anderen	
26 Dec. 1946	637.	159.377	72.165	1	4.482	614
6 Nov. 1947	637	166.665	79.588	4	5.036	508
12 " 1947	637	165.337	79.502	2	5.127	508
20 " 1947	637	165.349	78.682	5	4.814	507
27 " 1947	637	165.698	78.472	4	5.311	504
4 Dec. 1947	637	166.192	78.891	3	5.402	503
11 " 1947	637	165.343	78.235	5	5.127	503

- ¹⁾ Waarvan 10.493 miljoen francs onbeschikbaar goudsaldo na herwaardering van de goudvoorraad (Besluitwet no. 5 van 1-5-1944).
- ²⁾ Waaronder begrepen de post „Emissiebank te Brussel”, ten bedrage van 64.597 miljoen francs.
- ³⁾ Deze post omvat: oude biljetten over te boeken op tijdelijk onbeschikbare of geblokkeerde rekeningen en niet aangegeven oude biljetten.

BANK VAN ENGELAND.

(Voornaamste posten in miljoenen ponden).

Data	Metaalvoorraad	Govt. debits and Govt. securities	Fiduciary issue	Biljetten in circulatie	Biljetten in Banking Dept.
25 Dec. '46	0,2	1.449,1	1.450	1.428,2	22,1
26 Nov. '47	0,2	1.449,4	1.450	1.340,5	109,8
3 Dec. '47	0,2	1.449,4	1.450	1.342,7	107,6
10 Dec. '47	0,2	1.449,3	1.450	1.353,4	96,8

Data	Gouden en zilveren munten	Govt. securities	Other securities		Deposits		
			Disc. and advances	Securities	Totaal	Public deposits	Banken
25 Dec. '46	1,3	311,8	13,6	15,8	346,5	10,3	278,9
26 Nov. '47	1,8	278,5	4,5	23,6	399,8	14,0	292,5
3 Dec. '47	1,3	292,4	2,7	19,0	405,1	19,3	291,4
10 Dec. '47	1,0	290,7	16,2	19,3	406,1	18,9	294,2

ZWEEDESE RIJKS BANK.

(Voornaamste posten in miljoenen kronen).

Data	Metaal		Staatsfondsen		Saldi buitenland	Fondsen ter beschikking der staats-schuld	Promessen staats-schuld
	Goud	Over-waarde goud	Eigen	Vreemd			
31 Dec. 1946	839	532	1.544	504	284	94	182
15 Nov. 1947	222	141	2.492	425	167	94	182
22 Nov. 1947	222	141	2.508	427	191	94	182
29 Nov. 1947	222	141	2.564	449	167	94	182

Data	Biljetten in circulatie	Deposito's					Regularisatie-rekening
		Direct opvraagbaar			45 dagen	Buitenlandse banken	
		Totaal	Staat	Banken			
31 Dec. 1946	2.877	875	706	94	230	174	7
15 Nov. 1947	2.522	975	714	197	163	170	4
22 Nov. 1947	2.502	988	604	327	163	158	4
29 Nov. 1947	2.702	864	567	238	162	153	4

FEDERAL RESERVE BANKS.

(Voornaamste posten in miljoenen dollars).

Data	Metaalvoorraad		Other cash	U.S. Govt securities
	Totaal	Goudcertificaten		
31 Dec. 1946	18.381	17.587	268	23.350
20 Nov. 1947	21.264	20.581	269	22.222
28 Nov. 1947	21.343	20.660	263	22.239
4 Dec. 1947	21.418	20.734	251	22.120

Data	F.R.-biljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt.	Memberbanks
31 Dec. 1946	24.945	17.353	393	16.139
20 Nov. 1947	24.521	19.554	1.560	17.068
28 Nov. 1947	24.536	19.404	1.314	17.121
4 Dec. 1947	24.706	19.280	1.256	17.039

NATIONALE BANK VAN ZWITSERLAND.

Data	Metaalvoorraad	Buitenlandse wissels	Disconto's en voorschotten	Effecten	Biljetten in omloop	Andere credieten
31 Dec. 1946	4.949,9	158,0	238,7	52,7	4.090,7	1.113,7
29 Nov. 1947	5.298,0	77,4	190,0	48,9	4.202,2	1.123,0
6 Dec. 1947	5.241,6	118,6	207,7	49,2	4.147,6	1.167,1
15 Dec. 1947	5.255,3	112,4	229,8	49,3	4.144,7	1.215,2

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	6 Dec. 1947	29 Nov. 1947
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederl. Bank N.V.	f 738.121.741,97	f 720.958.359,53
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	„ 913.289,31	„ 153.729,23
Kasvorderingen wegens creditverstreking aan het buitenland	—	—
Daggeldlening tegen onderpand	—	—
Saldo der postrekeningen van Rijkscomptabelen	„ 363.878.943,93	„ 358.035.389,92
Voorschotten op ultimo October 1947 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keren belastingen	„ 61.048.086,65	„ 61.048.086,65
Vordering in rek.-courant op: Nederlands-Indië	„ 722.787.550,12	„ 721.659.715,12
Suriname	„ 31.519.630,01	„ 31.533.442,25
Curacao	„ 2.584.571,51	„ 2.584.571,51
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	—	—
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	—	—
Andere staatsbedrijven en instellingen	„ 201.767.350,—	„ 199.466.205,33
Verplichtingen		
Voorschot door De Nederl. Bank N.V. verstrekt	—	—
Voorschot door De Nederlandsche Bank N.V. in rekening-courant verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	f 1287.908.800,—	f 1284.308.800,—
Schatkistpromessen bij De Nederlandsche Bank N.V. ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947	„ 2000.000.000,—	„ 2000.000.000,—
Schatkistpromessen in omloop (rechtstreeks bij De Nederlandsche Bank N.V. is geplaatst nihil) f 6.365,2 m/m w.o. garantie Bretton Woods f 642 mill.	„ 5723.200.000,—	„ 5700.100.000,—
Daggeldleningen	—	—
Munbiljetten in omloop	„ 147.282.489,—	„ 147.420.180,—
Schuld op ultimo October 1947 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keren belastingen	—	—
Schuld in rek.-courant aan: Nederlands-Indië	—	—
Suriname	—	—
Curacao	—	—
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	„ 9.739.067,26	„ 19.756.198,51
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	„ 473.551.887,14	„ 467.059.100,57
Andere staatsbedrijven	„ 5.433.888,06	„ 5.433.888,06
Schuld aan diverse instellingen in rekening met 's Rijks Schatkist	„ 3055.210.853,01	„ 3117.761.603,01

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

Data	Metaal-voorraad	Disconto's en voorschotten	Voorschotten aan de Staat		
			Vaste	Schatkist	Bezettingskosten Duitsland
26 Dec. 1946	94.817	118.302	59.449	67.900	426.000
27 Nov. 1947	55.173	195.694	125.042	116.000	426.000
4 Dec. 1947	55.173	197.529	125.042	128.200	426.000
11 Dec. 1947	55.173	201.804	125.042	124.700	426.000

Data	Bankbiljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Staat	Diversen
26 Dec. 1946	721.865	63.458	765	62.693
27 Nov. 1947	879.492	88.359	846	86.032
4 Dec. 1947	898.985	87.207	829	85.294
11 Dec. 1947	897.243	80.465	829	78.621

ENIGE INDEXCIJFERS VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN NEDERLAND ¹⁾.

1938 = 100	Dec. 1945	April 1947	Mei 1947	Juni 1947	Juli 1947	Aug. 1947	Sept. 1947	Oct. 1947
Walsproducten van ijzer en staal ²⁾	57	135	114	143	133	97	140	192
Cement	85	135	143	137	155	129	139	148
Metselstenen	33	56	48	55	63	58	65	72
Deuren		42	48	43	57	36	68	92
Katoen- en linnenweverijen	21	55	59	61	59	56	63	71
Schoenen	57	103	109	125	111	104		
Sigaren	36	63	52	55	63	54	61	
Sigaretten	65	126	118	126	127	103	136	
Boter	27	43	81	89	91	72	52	45
Kaas	1	49	85	101	92	73	47	60

¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin van het C.B.S.“; . betekent de gegevens ontbreken.

²⁾ 1940 = 100.

IN- EN UITVOER VAN NEDERLAND ¹⁾.

Maand	Invoer		Uitvoer		Saldo
	Gewicht in duizenden tonnen	Waarde in miljoenen guldens	Gewicht in duizenden tonnen	Waarde in miljoenen guldens	
Tot. '39	24.306	1.517	2.708	966	— 551
Tot. '46	11.764	2.305	3.919	785	— 1.520
Jan. '47	762	201	280	108	— 93
Febr. '47	1.312	313	178	97	— 216
Mrt '47	1.023	256	234	138	— 118
April '47	1.353	339	466	143	— 196
Mei '47	1.286	356	635	134	— 222
Juni '47	1.685 ²⁾	470 ²⁾	478	121	— 349
Juli '47	1.825	425	558	141	— 284
Aug. '47	1.374	337	510	163	— 174
Sept. '47	1.425	335	497	160	— 175
Oct. '47	1.437	381	581	217	— 164
Nov. '47	1.400	409	702	202	— 207

¹⁾ Bron: „Centraal Bureau voor de Statistiek“.

²⁾ Hierin begrepen de in 1946 en 1e halfjaar 1947 door de Regering in het buitenland aangekochte schepen. Het gewicht daarvan bedroeg 170.019 ton, de waarde f106,3 miljoen.

WERKLOOSHEID IN BELGIË ¹⁾.

Maand	Geheel werkloos	Gedeeltelijk en toevallig werkloos
Juli 1946	32.635	15.055
September	26.937	9.768
October	26.076	11.128
November	28.647	14.744
December	36.986	43.756
Januari 1947	40.364	49.877
Februari	43.786	87.193
Maart	42.991	50.658
April	32.449	18.705
Mei	28.872	16.297
Juni	26.465	19.794
Juli	28.543	26.361
Augustus	27.891	20.846

¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin“ van het Nationaal Instituut voor de Statistiek.

EMISSIES IN 1947.
 (Reële bedragen in duizenden guldens).

Maand	Obligaties	Aandelen	Totaal	Waarvan conversies	Nieuw geld
Januari	2.742.702	750	2.743.452	2.742.452	1.000
Februari	3.463	600	4.063	2.458	1.605
Maart	11.862	—	11.862	1.712	10.150
April	12.179	7.133	19.312	10.125	9.687
Mei	52.988	3.216	56.204	3.554	52.650
Juni	14.367	3.000	17.367	385	16.982
Juli	9.707	17.138	26.845	448	26.397
Augustus	12.005	546	12.551	5.398	7.153
September	14.926	28.645	43.571	575	42.996
October	5.408	14.404	19.812	—	19.812
November	176.806	18.491	195.297	73.248	122.049

SPECIFICATIE DER EMISSIES IN NOVEMBER 1947 ¹⁾.
 (Bedragen in duizenden guldens; koersen en rentevoeten in pCt).

Naam	Bedrag (nominaal)	Koers	Bedrag (reël)	Rente-voet	Looptijd
Obligaties.					
<i>Overheid:</i>					
Nederlandse Staatslening 1947 (dollarlening)	1.853	100	1.853	3	40 ²⁾
Gemeente Amsterdam (conversie)	60.000	100	60.000	3—3½ ²⁾	30 ²⁾
<i>Provincie Noord-Holland (conversie)</i>	13.248	100	13.248	3	23 ²⁾
<i>Particulieren:</i>					
Halberg Machinefabriek N.V., Weert (in aandelen converteerbaar)	200	100	200	4	20
Chamotte Unie N.V., Geldermalsen	500	101	505	3½	20 ²⁾
N.V. Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederland-Indië, 's-Gravenhage	100.000	101	101.000	3½	25 ²⁾
Aandelen.					
N.V. Zwanenberg-Organon, Oss	5.000	145	7.250		
Koninkl. Nederlandsche Hoogovens en Staalfabriek N.V., IJmuiden (certificaten van gewone aandelen)	6.449	130	8.383		
N.V. Zuid-Afrikaansche Handelshuis, Amsterdam	500	140	700		
N.V. Noord-Europese Hout-handel Maatschappij, Amsterdam	250	120	300		
N.V. Koninklijke Fabriek van Verbandstoffen, v/h. Utermöhlen & Co., Amsterdam	350	110	385		
Chamotte Unie N.V., Geldermalsen	500	125	625		
Metaalbedrijf Rademakers N.V., Rotterdam	750	113	848		

¹⁾ Aansluitend op de emissiestatistiek in „E.-S.B.“ van 12 November 1947, blz. 914.

²⁾ Versterkte en/of vervroegde gehele of gedeeltelijke aflossing van zekere datum af toegestaan.

³⁾ Eerste 10 jaren 3, daarna 3½ pCt.

⁴⁾ Versterkte en/of vervroegde of gedeeltelijke aflossing te allen tijde toegestaan.

GROOTHANDEL

Weekblad voor de

Internationale Handel

Exclusieve berichtgeving!

VRAAGT PROEFNUMMER

H. A. M. ROELANTS - SCHIEDAM

Beschikbare krachten

JURIST

belastingconsulent, 50 j., wenst leidende functie op belastingrechtelijk, administratief, verzekerings- of aanverwant gebied, — evtl. in enige vorm van samenwerking of associatie — c.q. in de provincie.

Voll. omschr. aanb. met vermelding bestaande perspectieven onder No. E.S.B. 1058 bur. v. d. bl. Postbus 42, Schiedam.

Vacatures

Grote Bankinstelling te Amsterdam zoekt voor haar Economische afdeling een

jong drs. in de economie

bij voorkeur met enige ervaring.

Brieven met uitvoerige inlichtingen onder No. 3147 V.Q. Adv.kantoor de Bussy, Rokin 60, Amsterdam-C.

Onderwijs-instituut zoekt voor enkele avonden per week

enige docenten

voor steden in het Westen des lands.

Verelsten: Grondige bedrijfs-economische en administratieve kennis, alsmede belangstelling voor administratief-organisatorische vraagstukken. Doctoraal examen economie, resp. akte M.O. noodzakelijk; Soll. onder no. 63382, aan Adv.-Bur. „Die Haghe”, Plein 11, Den Haag.



De K.L.M. vraagt

voor haar Bureau **Interne Efficiency** te s-Gravenhage

MANNELIJKE en VROUWELIJKE WERKKRACHTEN

met ervaring op het gebied van tijdstudies en arbeidsanalysen.

Sollicitaties, onder vermelding van dit blad, vergezeld van copie-diploma's en getuigschriften, alsmede pasfoto aan Personeelszaken K.L.M., Postbus 121, Den Haag.

OUDSHOFF EN BESANÇON, Accountants

(voortzetting accountancy afdeling

Kantoor H. J. Vooren)

vragen voor spoedige indiensttreding

JONG ACCOUNTANT

(N.I.V.A. of V.A.G.A. lid)

Uitsluitend schriftelijke aanmeldingen

Korte Vijverberg 2a, Den Haag.



De Curaçaosche Handel-Maatschappij N.V.

(Curaçao Trading Company S.A.)

GEBOUW „ATLANTA”

Stadhouderskade 6 - Amsterdam

Is voor hare kantoren en vestigingen in Curaçao, Suriname en alle voorname plaatsen in het Caraïbische gebied **blijvend geïnteresseerd in offerten van fabrikanten van:**

Bouwmaterialen	Hulsh. artikelen	Textiel
Hang- en Sluitwerk	Electr. Technische art.	Papier
Bouwbeslag	Glas	Emaillé
Kleine IJzerwaren	Sanitaire artikelen	Levensmiddelen
Gereedschappen	Dakpannen	Keramische art.

Verliesposten - Voorkomend - Systeem



bestaande uit 4 Diensten - **V.V.S.** -

Het V.V.S. is een onmisbaar hulpmiddel bij het gezondhouden van uitstaande credieten. Aanvaard als onderdeel der debiteuren-administratie, zal het van groote praktische waarde blijken te zijn.

Onze V.V.S.-brochure wordt op aanvraag kosteloos toegezonden

Van der Graaf & Co's bureaux voor den handel N.V.

Amstelstraat 14-18, Amsterdam-C, Telefoon 38631 (5 lijnen)

N.V. A.T.O. - VAN GEND & LOOS

Geregelde vrachtauto-dienst

Nederland - Tsjecho-Slowakije

Vraagt inlichtingen bij onze 80 kantoren of bij van Uden's Transport Bureau - Veerhaven 15 - Rotterdam

Abonneert U op

DE ECONOMIST

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

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

Abonnementen worden aangenomen door den boekhandel en door de uitgevers

DE ERVEN F. BOHN TE HAARLEM