

Economisch-Statistische Berichten

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

33E JAARGANG

WOENSDAG 11 FEBRUARI 1948

No. 1605

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Ch. Glasz; 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.

Gegevens over adressen, abonnementen enz. op de laatste
bladzijde van dit nummer.

INHOUD:

| | Blz. |
|---|------|
| De artikelen van deze week | 103 |
| Sommaire, summaries | 103 |
| Luchttrampvaart door C. Vermey | 104 |
| Heden en toekomst van de Nederlandse koopvaardij door Mr J. J. Oyevaar | 105 |
| De ECITO door Mr K. Vonk | 109 |
| De economische en fiscale gevolgen van de verhoging der vermakelijkheidsbelasting door L. H. Klaassen .. | 111 |
| Ingezonden stuk: | |
| Ondernemingsraden door Mr J. C. van Sandich, met na- schrift van Mr Dr. A. A. van Rhijn | 112 |
| Aantekening: | |
| Problemen rondom de buitenlandse handel van Zweden .. | 115 |
| Internationale notities: | |
| De buitenlandse handel van Frankrijk | 116 |
| De Amerikaanse filmindustrie | 117 |
| Geld- en kapitaalmarkt | 117 |
| Statistieken: | |
| Bankstaten | 117 |
| Stand van 's Rijks Kas | 119 |
| Voorgestelde totale toewijzingen onder het Marshall-plan aan alle Europese landen over de vier-jarenperiode 1948 tot 1952 | 119 |

DEZER DAGEN

vraagt men zich af, waar een landingsplaats zal zijn. Zelfs voor de luchtvaart concentreert zich in Nederland de aandacht op het laag bij de grondse deel van het bedrijf. De heer Plesman heeft lucht gegeven aan zijn gedachten over het vliegveldvraagstuk, of, met Longfellow: „I shot an arrow into the air”. Waar zal deze neerkomen? Burgerveen, Schiphol, Schieveen. De havensteden zijn het er thans beiden over eens, dat een vliegveld tot de uitrusting van een grote havenstad behoort, de argumenten vliegen rond. „Volat, semper volat irrevocabile verbum”.

Het vliegt onherroepelijk weg; te bekend is, dat het nog eerder het geld dan het woord geldt. Toch heeft Sir Stafford Cripps het, zijn landgenoten nog eens verteld. Nog \$ 100 miljoen resteert en dan zal de vluchtige begroting met de grote Amerikaanse lening, die Englands wederoprichting zou verzekeren, voorbij zijn. Aan hen, die juist het hoofd hoog wilden houden, omdat de productie-indices bevreemdend stegen, heeft hij thans het prijzenaspect voorgehouden. Tevoren had de minister-president het hart gelucht over de prijzen der productiemiddelen, in het bijzonder de lonen. Althans zo zijn zijn woorden in de commentaren neergeslagen. Bij het officiële parlementaire debat zal moeten blijken, of dit woord der Britse Regering onherroepelijk was.

Het prijsaspect der economie, volledig komt het naar voren, doordat het groothandelsprijspeil in de Verenigde Staten kortelings het opwaarts cirkelen heeft gestaakt. Betekent dit, dat het zich voor de daling gereed maakt? Van dezelfde eenzame zwaluw, bij wie men pleegt te informeren, waarheen zijn vlucht gaat, wordt ook beweerd, dat hij nog geen lente maakt. Vooral niet voor Europa. Reeds rijst bij sommigen de vrees, dat een prijsdaling in Amerika een averechtse uitwerking op langere termijn zou hebben. Het is opmerkelijk, hoezeer vele economische beschouwingen nog niet meer dan het op en neer gaan van stemmingen inhouden.

Niet aldus, volgens de Fransen en Italianen, met hun plannen tot een vergaande economische samenwerking. Aan het Franse kabinet is een plan voorgelegd, dat beoogt verder te gaan dan de Benelux. „In its broader aims the plan falls just a little short of reviving the old Roman Empire”, schrijft de New York Herald Tribune van 8 Februari jl. Zoals men ziet, wordt er flink met het hoogteroer gewerkt, of in een ander beeld: „Auf Flügeln des Gesanges”.

Daar zijn de Scandinavische Staten niet zo ontvankelijk voor. Eerst Zweden en vervolgens Denemarken hebben zich afgevraagd, waar zij met het samengaan in een dergelijke Unie zouden belanden. Gezien de onbekendheid der toekomstige landingsplaatsen geeft men er de voorkeur aan in de lucht te blijven. Zoals Aristophanes het aan Socrates in de mond gaf: „Ik zweef verheven op en neer, de zon beschouwend in deez' sfeer”.

In deze sfeer past het, dat in Indonesië de delegaties zich om de drie weken in een andere plaats zullen neerlaten. Ook zij zijn zoekende.



Nederlandsche Handel-Maatschappij, n.v.

(Deviezenbank)

Hoofdkantoor: Amsterdam, Vijzelstraat 32
100 Kantoren in Nederland en Azië
Londen — New York

**FINANCIERING VAN DE
BUITENLANDSE HANDEL**

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

Keizersgracht 706 — Amsterdam
Anno 1930

Beheer en Adviesgeving
voor
**PENSIOENFONDSEN,
STICHTINGEN,
ONDERNEMINGEN
EN PARTICULIEREN**

Commissarissen:
Prof. Ir. I. P. de Voofs;
Drs. J. H. Gispen;
Mr. J. E. Scholtens.

Directie:
Gerlof Verwey;
Dr. F. Ph. Groeneveld;
A. C. Leeuwenburgh.

ROTTERDAMSCH BANK

225 VESTIGINGEN
IN NEDERLAND

VOLLEDIG
BEHEER
VAN
VERMOGENS



ASSOCIATIE CASSA

KASSIERSINSTELLING

OPGERICHT IN 1806

VERHUUR VAN SAFELOKETTEN

HEERENGRACHT 179 • AMSTERDAM-C

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



Behandeling van alle
bankzaken

* *

Bezorging van alle
assurantien.

R. MEES & ZONEN

BANKIERS EN ASSURANTIE-MAKELAARS
AMSTERDAM • ROTTERDAM • 'S-GRAVENHAGE
DELFT • SCHIEDAM • VLAARDINGEN

DE TWENTSCHE BANK n.v.

• MAANDSTAAT OP 31 JANUARI 1948

| | | |
|---|----------|-----------------------|
| Kas, Kassiers en Daggeldleningen | f | 14.592.306,33 |
| Nederlands Schatkistpapier | „ | 628.797.923,59 |
| Ander Overheidspapier | „ | 1.762.604,29 |
| Wissels | „ | 1.517.028,40 |
| Bankiers in Binnen- en Buitenland | „ | 15.323.491,85 |
| Effecten en Syndicaten | „ | 1.425.771,22 |
| Prolongatiën en Voorschotten tegen Effecten | „ | 40.171.021,90 |
| Debiteuren | „ | 103.566.131,25 |
| Deelnemingen (incl. Voorschotten) | „ | 9.367.630,65 |
| Gebouwen | „ | 3.500.000,— |
| Belegde Reserve voor Verleende Pensioenen | „ | 977.993,69 |
| | f | 791.001.903,17 |
| Kapitaal | f | 40.000.000,— |
| Reserve | „ | 12.000.000,— |
| Bouwreserve | „ | 3.000.000,— |
| Deposito's op Termijn | „ | 76.850.214,17 |
| Crediteuren | „ | 641.398.548,73 |
| Geaccepteerde Wissels | „ | 479.902,34 |
| Geaccepteerd door Derden | „ | 190.627,30 |
| Overlopende Saldi en Andere Rekeningen | „ | 16.104.616,94 |
| Reserve voor Verleende Pensioenen | „ | 977.993,69 |
| | f | 791.001.903,17 |



Koninklijke
Nederlandsche
Boekdrukkerij
H. A. M. Roelants
Schiedam



N.V. KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo • Hengelo

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

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK.

C. Vermey, *Luchttrampvaart.*

De grote na-oorlogse uitbreiding van de burgerluchtvaart beperkt zich niet tot het passagiersvervoer in geregeld lijnverband; ook het goederenvervoer door de lucht neemt toe. Analoog aan de zeevaart voltrekt zich hierbij een splitsing tussen lijnvaart en wilde vaart.

De luchttrampvaart verkeert nog in een pril stadium, zodat het vinden van uit- en thuisvracht vaak nog moeilijkheden oplevert. Ongetwijfeld echter zal zij reeds spoedig een integrerend bestanddeel van het internationale transportwezen uitmaken. Daarom is het van groot belang, dat enkele te Rotterdam gevestigde ondernemingen zich reeds op dit gebied bewegen. Rotterdam kan en moet hier een belangrijke rol vervullen. Primaire voorwaarde daarvoor is echter een eigen vliegveld in de naaste omgeving van Rotterdam; het plan Schieveen dient daarom op zo kort mogelijke termijn te worden verwezenlijkt.

Mr J. J. Oyevaar, *Heden en toekomst van de Nederlandse koopvaardij.*

In 1947 was onze koopvaardij reeds tot 83,5 pCt van de vooroorlogse sterkte gereconstrueerd; het staat vast, dat de vloot binnen een jaar op 96,6 pCt van de vooroorlogse tonnage zal komen.

In het algemeen rijst de vraag, of uitbreiding van de koopvaardijvloot boven de vooroorlogse sterkte gerechtvaardigd is. In dit verband is van belang, dat de basis van onze scheepvaart slechts gedeeltelijk berust op de economische verhouding tot Duitsland en Indonesië. Het is veeleer de ontwikkeling van de overzeese handel, op welke een prognose omtrent de toekomstige vlootomvang dient te steunen. De verwachtingen in dit opzicht wettigen uitbreiding boven het peil van 1939. Een tweede motief vormt de betekenis van de scheepvaart voor de betalingsbalans. In 1948 is van de scheepvaart een netto-deviezenopbrengst van f 375 mln te verwachten (f 190 mln aan vreemde valuta + f 185 mln deviezenbesparing).

Mr K. Vonk, *De ECITO.*

Reeds tijdens de oorlog ontstond bij de geallieerden het besef, dat na beëindiging der vijandelijkheden bijzondere maatregelen zouden moeten worden getroffen om in Europa een verkeer te waarborgen, dat zou kunnen beantwoorden aan de primaire eisen, die onmiddellijke behoeftevoorziening en wederopbouw zouden stellen. Voor dit doel kwam op 27 September 1945 de „European Central Inland Transport Organisation” tot stand. Het Charter van de ECITO vormde een compromis, waarin de delen uitgingen boven het geheel; het getuigt echter van een grondige visie op de vraagstukken van het na-oorlogse transportwezen. Schr. noemt het „een kader van mogelijkheden”; geen doordachte structuur van een herboren Europees transportwezen, en nog minder een program van actie. Toch had de ECITO waarde: de belangrijkste werkzaamheden moeten, nu de organisatie eind September 1947 is opgeheven, worden voortgezet door het „Inland Transport Committee” van de Economische Commissie voor Europa.

L. H. Klaassen, *De economische en fiscale gevolgen van de verhoging der vermakelijkheidsbelasting.*

De verhoging der gemeentelijke vermakelijkheidsbelasting zal een nagenoeg evenredige stijging van de opbrengsten dezer belasting ten gevolge hebben, welke ten dele gedragen wordt door de exploitant en ten dele door het Rijk, het gemeentefonds en de gemeenten zelf. Het is dan ook niet twijfelachtig, hoe de reactie der gemeenten op de mogelijkheid tot verhoging dezer belasting zal zijn. De reactie van de exploitant laat zich moeilijker bepalen.

SOMMAIRE.

C. Vermey, *Le tramping par avion.*

Le transport de marchandises par avion s'est rapidement développé depuis la fin de la guerre. Le moyen de transport se révélera, sans doute, très important à l'avenir. Rotterdam est à même de jouer un rôle considérable dans ce secteur. Une condition inéluctable, pour avoir du succès, est cependant la construction d'un aéroport dans le voisinage immédiat de cette ville.

Mr J. J. Oyevaar, *La marine marchande néerlandaise, la situation actuelle et son avenir.*

La reconstruction de la marine marchande des Pays-Bas a fait des progrès satisfaisants. Le tonnage total en 1947 se chiffre à 83,5 % du tonnage de 1939. Dans l'attente du développement possible du commerce international, une expansion au dessus du tonnage d'avant-guerre peut être considérée comme justifiée. La contribution de la marine marchande à la balance des paiements de 1948 s'éleva, d'après les estimations, à fl. 375 millions.

Mr K. Vonk, *L' "ECITO"*.

Les travaux de l'„European Central Inland Transport Organisation” ont mené à beaucoup de désappointements. Néanmoins cet organisme a été utile car sa fonction la plus importante, sera poursuivie par le Inland Transport Committee de la „Economic Commission for Europe”.

L. H. Klaassen, *Les conséquences économiques et fiscales de l'augmentation de la taxe sur les divertissements publics.*

Le Gouvernement néerlandais a conseillé récemment aux autorités communales d'augmenter la taxe sur les divertissements publics. L'auteur donne une analyse des conséquences possibles de cette démarche.

SUMMARIES.

C. Vermey, *Tramp shipping by air.*

Tramp shipping by air has rapidly developed since the end of the war. There is no doubt that in the near future this kind of traffic will be very important. Rotterdam is able to play an important rôle in this field. An inevitable condition for success, however, is the building of an aerodrome in the immediate neighbourhood of this city.

Mr J. J. Oyevaar, *The Dutch mercantile marine, its present and future.*

Reconstruction of the Dutch mercantile marine has made good progress. Total tonnage in 1947 amounted to 83.5 pCt of the 1939 figure. In consequence of the possible development of world trade a further expansion above the prewar figure is considered to be justified. In 1948 the contribution of merchant shipping to the balance of payments will amount to about f 375 millions.

Mr K. Vonk, *The ECITO.*

The work of the European Central Inland Transport Organisation brought many disappointments. Nevertheless the organisation has been useful, as may be derived from the fact that its most important functions are now to be continued by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe.

L. H. Klaassen, *Economic and fiscal consequences of higher entertainment taxes.*

The Dutch Government recently advised municipal authorities to raise entertainment taxes. The writer gives an analysis of the possible consequences of this step, using the elasticity of demand for cinematograph entertainment at Amsterdam, The Hague and Rotterdam.

LUCHTTRAMPVAART.

De grote uitbreiding, die de burgerluchtvaart na het einde van de oorlog heeft ondergaan, beperkt zich niet uitsluitend tot het passagiersvervoer in geregeld lijnverband, zoals dit door de K.L.M. en de bekende internationale luchtvaartbedrijven wordt uitgeoefend. Ook het goederenvervoer door de lucht neemt voortdurend toe en het zijn al weder de bekende luchtvaartondernemingen, die, voornamelijk in het verband der geregeld door haar in lijnverband bevlogen trajecten, vrachtgoederen ten vervoer accepteren. In lijnverband, want analoog aan wat zich bij de ontwikkeling der zeevaart heeft voltrokken, zien wij een zelfde wordingsproces bij de luchtvaart, t.w. de splitsing tussen lijnvaart en wilde vaart. Een logische groei, waarbij beide aspecten van vervoer volledig tot hun recht komen en in een behoefte voorzien. Zo mogelijk is — en naarmate het goederenvervoer door de lucht meer en meer ingang vindt, zal dit m.i. steeds duidelijker blijken — de tramp nog meer onmisbaar in het lucht- dan in het zeeverkeer. Het grote voordeel van een uiterst snel vervoer zal er meer en meer toe leiden, dat verschepers over de gehele wereld speciaal in die gevallen, waar de snelheidsfactor prevaleert, van het vrachtvliegtuig gebruik maken. Over de gehele wereld, d.w.z. van en naar allerlei verspreid over de wereld liggende punten, dus ook van en naar die plaatsen, welke buiten het „vaar“-plan der geregelde lijnen vallen en waar het goederenvolume vooralsnog ook geen geregelde verbinding, wettigt. Hoezeer de luchttrampvaart — ik laat de Verenigde Staten, waar deze vorm van luchtvervoer na het einde van de oorlog een grotere ontwikkeling en snellere groei dan elders te zien heeft gegeven, voor het ogenblik buiten beschouwing — nog in een pril ontwikkelingsstadium verkeert, valt niettemin een gestadige uitbreiding, met name gedurende het afgelopen jaar, te constateren. Bij dit „groeiproces“ speelt de luchtbevrachtingsmakelaar een rol van niet te onderschatten betekenis. Primair, vooral in het huidige beginstadium, is zijn taak verkeer te scheppen, d.w.z. het grote verschepingspubliek „air minded“ te maken, met cijfers aan te tonen welke — vaak niet geringe — voordelen uit het vervoer per vliegtuig voortvloeien, ja zelfs hoe door het vliegtuig exportmogelijkheden geboden worden, die zonder dit modernste aller transportmiddelen niet tot ontwikkeling kunnen komen. Daarnaast vervult de luchtbevrachtingsmakelaar uiteraard de bekende functie van de tussenpersoon op vervoersgebied, het tot elkander brengen van afflader en vervoerder. Zich scherp de toekomstmogelijkheden van de luchttrampvaart realiserend, heeft de „Baltic Exchange“ te Londen — het internationaal bevrachtingscentrum bij uitstek — in het najaar 1947 een speciale sectie voor luchtbevrachtingszaken in het leven geroepen. Een speciaal voor dit soort zaken geschikt type charterparty werd ontworpen en vindt voor deze categorie transacties reeds geregeld toepassing. Vooralsnog, al wordt ook hier te lande — en Rotterdam blijft dank zij de activiteit van enkele ondernemingen in dit opzicht niet achter, hoezeer ook het gemis aan een eigen vliegveld als een ernstige belemmering wordt gevoeld — aan de luchtbevrachtingszaken speciale aandacht gewijd, geeft Londen op dit goedeels maagdelijk terrein de toon aan.

Zo werden in 1947 gedurende het voorjaar en de voorzomer belangrijke contracten met „airfreight operators“ gesloten voor het vervoer van fruit van Italië, Frankrijk, Spanje en Noord-Afrika naar Londen. Op het hoogtepunt van dit seizoensvervoer arriveerden dagelijks verscheidene vliegtuigen in de luchthavens van Gatwick, Croydon, Stansted, Northolt en Bovingdon. Het merendeel dezer vervoersovereenkomsten kwam door tussenkomst van luchtbevrachtingsmakelaars tot stand; de meeste dezer pionierswerk verrichtende tussenpersonen hebben op scheepvaartgebied hun sporen verdiend. Zij hebben zo-

doende het voordeel der door hen op zeebevrachtingsgebied in de loop der jaren verworven ervaring, hetgeen een vlotte en zakelijke afwikkeling der vervoersovereenkomsten ten goede komt. Indien zulks nog nodig ware, blijkt hieruit overigens eens te meer, hoezeer de doelstelling van de lucht- en zeevaart identiek is. Hier zijn geen scherpe belangentegenstellingen; veeleer vullen zij elkander aan en vervullen zodoende tezamen een onmisbare rol. Voor het grootste gedeelte werden deze fruitladingen vervoerd met Halifax-vrachtvliegtuigen, maar ook Lancastrians, Dakotas en Vikings vonden hierin emplooi. Aan het eind van het seizoen was de vraag naar ruimte zodanig, dat verschillende „reders“ al hun toestellen weken tevoren hadden bevracht. Toen eind Juli dit vervoer aanzienlijk verminderde, ontwikkelde zich vraag naar ruimte voor het vervoer van vitale onderdelen van scheepsmachines, voornamelijk van Engeland uit naar verschillende overzeese bestemmingen. Het gold hier vervangingsdelen voor schepen, welke ergens met machineschade of anderszins „gestrand“ waren en die, tenzij de beschadigde onderdelen op korte termijn konden worden vervangen, in sommige gevallen maandenlange vertraging zouden ondervinden. De luchttramp bood uitkomst en vervoerde schroefassen, cylinders, dynamo's binnen enkele dagen naar de meest uiteenlopende overzeese bestemmingen. Het meest recente van dit soort transporten is het vervoer van cylinders van New York naar Gibraltar, met overlading te Londen en bestemd voor het Noorse motorschip „Kloverstrand“.

Toen in het najaar 1947 een aantal Amerikaanse schepen in eigendom aan Europese reders overging, werd in tal van gevallen van luchttramps voor de repatriëring der Amerikaanse bemanningen resp. voor de uitzending der Europese bemanning naar de Verenigde Staten gebruik gemaakt. Fluctueerden de passageprijzen aanvankelijk vrij sterk, geleidelijk werd een meer stabiel niveau bereikt en bedroeg de vracht voor een Skymaster met accommodatie voor 40 passagiers rond \$ 12.000. Het waren — en zijn — voornamelijk Amerikaanse toestellen, door particuliere ondernemingen geëxploiteerd, die laatstgenoemd vervoer verzorgen. Van de Engelse toestellen komen voornamelijk de York, Lancastrian en Halifax-typen voor transatlantische vluchten in aanmerking, maar de accommodatie dezer toestellen is betrekkelijk beperkt, zodat zij niet of in onvoldoende mate met de Amerikaanse Skymasters kunnen concurreren. Op het stuk van passagiersvervoer en met name ten aanzien van het emigrantenvervoer van Engeland naar Canada (Toronto) ontwikkelden de trampvaartondernemingen grote activiteit; rond 6.000 emigranten werden gedurende het tijdvak Augustus—December il. door haar vervoerd. Ook thans vindt dit vervoer nog voortgang. Als typisch voorbeeld van de geheel eigen functie, die de luchttrampvaart vervult, t.w. het bevredigen van plotselinge vraag naar transportgelegenheid, citeer ik het vervoer van vele duizenden refugiés van India naar Pakistan en omgekeerd. Weliswaar werd dit vervoer verzorgd door de B.O.A.C., maar deze laatste zag zich bij herhaling genoodzaakt toestellen van Engelse „charter companies“ te huren. Deze laatste, om mij tot deze voorbeelden te beperken, vervoeren de laatste tijd eveneens regelmatig emigranten van Italië naar Venezuela, zij het dat ook voor dit vervoer goedeels van aan Amerikaanse particuliere ondernemingen toebehorende toestellen gebruik wordt gemaakt.

Bovenstaand, allerm minst volledig, overzicht van de ontwikkeling der luchttrampvaart gedurende het afgelopen jaar geeft een indruk van de voortschrijdende groei en betekenis van deze jongste branche van het internationaal transportwezen. Ofschoon uiteraard, op het stuk van vrachtvervoer snel aan bederf onderhevige dan wel zeer kostbare lading in het bijzonder voor luchtvervoer in aanmerking komt, ware het nochtans onjuist

hieruit af te leiden, dat de mogelijkheden voor het vrachtluchtvaartuig beperkt zijn. Een enkele greep uit de veelheid van goederen, die in de achterliggende jaren door „Air Charter Companies”, d.w.z. particuliere luchtvaartondernemingen, vervoerd werden, is illustratief voor de welhaast onbeperkte mogelijkheden, die voor deze categorie vervoerders zijn weggelegd: levend vee van rundvee tot renpaarden, pluimvee, meubelen, textielgoederen, dieselcylinders, elektriciteits kabels, auto's, penicillin, schelpdieren, cosmetische artikelen, films, couranten en tijdschriften, waardevolle schilderijen voor tentoonstellingen, antiquiteiten, ja zelfs levende krokodillen en andere voor Europese diergaarden bestemde uit de tropen aangevoerde fauna. Een moeilijkheid, inhaerent aan het prille stadium, waarin de luchttrampvaart vooralsnog verkeert, levert het vinden van uit- en thuisvracht. Vaak komt het vooralsnog voor, dat bij gebrek aan gecombineerde inkomende en uitgaande lading, waardoor de kosten op één enkel deel van het heen en terug af te leggen traject drukken en dus te hoog zijn, verschepers genoopt worden van verlading per vliegtuig af te zien. Nog eens: dit zijn moeilijkheden, inhaerent aan het beginstadium, waarin de ontwikkeling der luchttrampvaart vooralsnog verkeert. De activiteit der ondernemers en der bevrachtingsmakelaars, die de potentiële mogelijkheden exploreren en met grote energie en voortvarendheid tot ontwikkeling brengen, staat er borg voor, dat reeds in een nabije toekomst de luchttrampvaart een integrerende factor in het internationaal transportwezen zal zijn geworden.

Ik wees er reeds op, dat enkele te Rotterdam gevestigde ondernemingen — die zich evenals de Londense makelaars ook op scheepvaartgebied bewegen — een actief aandeel in de luchtbevrachtingszaken nemen. Haar activiteit, waarbij, het oud-Hollands spreekwoord „de cost gaat voor de baet uit” indachtig, uitsluitend het oog op de toekomst gericht wordt, is voor Rotterdam, oók op de voor onze nationale economie van niet te onderschatten betekenis. Haar streven toch is er vóór alles op gericht Rotterdam en daarmee Nederland deel te doen hebben aan het groeiend wereldluchtverkeer. Zij worden daarbij geleid door de overtuiging, dat de wereldhaven Rotterdam hierbij een belangrijke rol kan en moet vervullen, zij worden geïnspireerd door de gedachte, dat Nederland als zeevarend land par excellence óók in de rij der luchtvaardende naties een vooraanstaande plaats kan en moet vervullen. Naast de lijnvaart, op welk terrein de K.L.M. zich terecht in een internationale roep verheugt, dient Nederland, dient vooral Rotterdam als 's lands eerste havenstad, waar de algemene vrachtvaart ter zee naast het geregeld lijnbedrijf de grondslag vormt voor de normale bedrijvigheid in het haventerritoir, ja de welvaartsbron voor stad en gewest is, óók een staag groeiend aandeel in de internationale luchtvrachtvaart te veroveren. Op straffe van blijvend verlies mag noch kan Rotterdam dit aspect van het toekomstig wereldverkeer verwaarlozen. De functie, die Rotterdam, met zijn uitgestrekte achterland, als poort van Europa vervult, stempelt de Maasstad tot de aangewezen transitoluchthaven, op het stuk van goederenvervoer voor West- en Centraal Europa. En daarnevens — in feite geschiedt dit reeds dank zij de activiteit van de eerder genoemde ondernemers — kan Rotterdam tevens een rol van toenemende betekenis vervullen als intermediair voor transporten, welke zich geheel buiten de eigen landgrenzen afwickelen. Een pure bron van de zo begerenswaardige deviezen vaak in „hard money” uitgedrukt!

Primaire voorwaarde voor een juiste en succesvolle vervulling dezer taak, welker betekenis ver uitgaat boven lokaal belang, is het spoedig verkrijgen van de beschikking over een eigen vliegveld in de naaste omgeving van Rotterdam. Niet om te concurreren met Schiphol; dat is en blijft aangewezen als internationaal en intercontinentaal luchtvaartcentrum, maar om primair als

luchtvrachthaven, secundair als passagiersluchthaven te fungeren. Reeds wordt een aantal trampvliegtuigen, bij gebrek aan een eigen luchthaven, noodgedwongen naar Schiphol gedingeerd, reeds verliest Rotterdam goodwill; die, ware een eigen vliegveld beschikbaar, gerealiseerd en in concrete resultaten omgezet zou kunnen worden. Moge de voortvarendheid, door het particuliere initiatief ontplooid, een spoorslag voor de Regering zijn om het plan Schieveen binnen de kortst mogelijke tijd te verwezenlijken. Stad en gewest, ja ons gehele land zullen er wel bij varen en Rotterdam zal opnieuw tonen, dat het particulier initiatief, dat de haven groot en welvarend heeft gemaakt, nog onverflauwd aanwezig is en slechts wacht op het wegschuiven van de grendels, d.w.z. het opheffen der bestaande belemmeringen, om zich ten volle te ontplooiën.

Rotterdam.

G. VERMEY.

HEDEN EN TOEKOMST VAN DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ.

De ontwikkeling der Nederlandse koopvaardij.

De Nederlandse koopvaardijvloot stond in 1939 met 2.853.961 B.R.T. (1.129 schepen) op de achtste plaats onder de zeevarende landen, na Groot-Brittannië, de Verenigde Staten, Japan, Noorwegen, Duitsland, Italië en Frankrijk. Op 1 September 1947 stond Nederland met 2.385.278 B.R.T. (903 schepen) op de vierde plaats, een nek-aan-nek race houdend met Italië, dat ten aanzien van het terugverkrijgen van zijn vloot en de verwerving van nieuwe eenheden door de grote geallieerden begunstigd wordt.

Deze vloot zal op het ogenblik ongeveer 3 pCt uitmaken van de totale wereldvloot, welke samenstelling naar land er ongeveer als volgt uit ziet:

| | | |
|------------------|---------|----------------|
| Verenigde Staten | ruim 35 | miljoen B.R.T. |
| Groot-Brittannië | ca 15,5 | „ „ |
| Noorwegen | 3,1 | „ „ |
| Nederland | 2,3 | „ „ |
| Italië | 2,2 | „ „ |
| Frankrijk | 1,8 | „ „ |
| Zweden | 1,6 | „ „ |
| Canada | 1,5 | „ „ |
| Spanje | 1,2 | „ „ |
| Griekenland | 1,2 | „ „ |
| Rusland | 1,1 | „ „ |

Intussen zijn er zoveel mutaties, dat deze cijfers doorlopend wijziging ondergaan. Gelijk bekend zijn de Verenigde Staten nog steeds doende — al is het tempo het laatste halfjaar sterk afgezwakt — „surplus”-tonnage af te stoten naar een aantal Europese landen, terwijl de volbelaste scheepswerven van Europa aan de klanten van diverse nationaliteit schepen „aan de lopende band” afleveren.

Vergelijking van ons 1947 - met ons 1939 - cijfer toont aan, dat onze koopvaardij reeds tot 83,5 pCt van de vooroorlogse sterkte is gereconstrueerd. Naar de gebruikelijke onderscheiding ingedeeld, was de stand der reconstructie op 1 September 1947:

| | |
|-----------------------------------|----------|
| voor vrachtschepen (droge lading) | 96,2 pCt |
| passagiersschepen | 55,8 pCt |
| tankschepen | 75,5 pCt |
| schepen beneden 500 B.R.T. | 87 pCt |

van de vooroorlogse bruto-inhoud.

De reconstructiefactor van 83,5 pCt voor de totale vloot, en van 96,2 pCt voor de droge ladingvloot in het bijzonder, is, twee jaar na het eind van de oorlog, opmerkelijk. Nog bevredigender wordt het beeld als men daarin betreft de tonnage, die op 1 September jl. in aan-

bouw of in bestelling was. Deze cijfers inbegrepen, staat het thans reeds vast, dat de *totale* vloot binnen een jaar in ieder geval op 96,6 pCt van de vooroorlogse tonnage zal komen.

Het zou echter een ernstige vergissing zijn te menen, dat de koopvaardij er hiermede nu vrijwel bovenop was. Integendeel, de zorgen zijn nog groot, en voor een deel beginnen zij nu pas goed.

In de eerste plaats is een tonnage van 110.000 B.R.T. voorlopig blijvend aan haar commerciële bestemming onttrokken, daar zij voor „bijzondere vervoeren” door de Regering wordt gebruikt.

In de tweede plaats lijden wij aan het wereldwijde euvel van de schaarste aan schepen tot 5.000 B.R.T. (in de klasse dry-cargo-schepen van 500—5.000 B.R.T. zijn wij niet minder dan 275.000 B.R.T. bij 1938 achter).

In de derde plaats blijkt uit de vorenstaande tabel, hoe met name de reconstructie van de *passagierstonnage* achter blijft. De exorbitante kosten en de lange tijdsduur, die met de bouw van moderne passagiersschepen gepaard gaan enerzijds, de onzekere vooruitzichten van het langeafstandsvervoer overzee in verband met de ontwikkelingsmogelijkheden in de lucht anderzijds, oefenen hier een belemmerende invloed uit. Over de invloed van het vervoer van passagiers door de lucht lopen de opinies in vakkringen nog wijd uiteen. Vervoer door de lucht is tegelijkertijd een wenselijk complement op en een ernstige concurrent van het vervoer te water. Verschillende ervaren reders in Nederland en in het buitenland wensen luchtlijnen te exploiteren („Wings for ships”) in de plaats of ter aanvulling van hun oceaandiensten, in de overtuiging dat gecoördineerd lucht-watertransport hen beter in staat zal stellen hun vracht- en passagiersvervoerbredij te ontwikkelen en in stand te houden. Intussen zijn deskundigen in de Verenigde Staten van oordeel — een oordeel dat gedeeld wordt door het Amerikaanse Ministerie van Handel — dat voor de meeste overzeese trajecten een groot gedeelte van het transoceanisch reizigersverkeer zal blijven geschieden met oppervlakte-schepen. Zij die grote verwachtingen koesteren van de toename van het transatlantisch personenverkeer (waartoe wij behoren), zouden gaarne een groter aandeel daarvan aan Nederlandse bodems willen zien komen dan thans het geval is. Op een *totale* vervoerscapaciteit (alle landen) van ± 650.000 passagiers in 1948, kan de Holland-Amerika Lijn een capaciteit van ± 57.000 stellen of ± 9 pCt. Door de te verwachten uitbreiding van de transatlantische passagiersvloot van o.a.

Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten, zal dit percentage teruglopen tot 7 pCt in 1950. Het vraagstuk van een tweede „Nieuw Amsterdam”, en overigens ook van een tweede „Oranje”, is naar onze mening dan ook acuut.

Maar daarmee is het onder onze benarde omstandigheden van het ogenblik, zoals vanzelf spreekt, nog niet opgelost. Het roept, afgescheiden van het meer speculatieve karakter, veel groter problemen van investering, deviezen, materiaalverzorging en werfruimte op dan bij vrachtschepen het geval is.

Eén van de belangrijkste problemen is echter het vraagstuk van de leeftijdsopbouw van de vloot, waarbij wij speciaal het oog hebben op de vrachtvloot (zonder tankers), omdat het probleem voor tankers en passagiersschepen geheel anders ligt. De reconstructiefactor voor de droge ladingvrachtvloot van 96,2 bovengenoemd is immers slechts een *kwantitatieve* norm.

Leeftijdsopbouw Nederlandse droge ladingvloot, in percenten van het totaal.

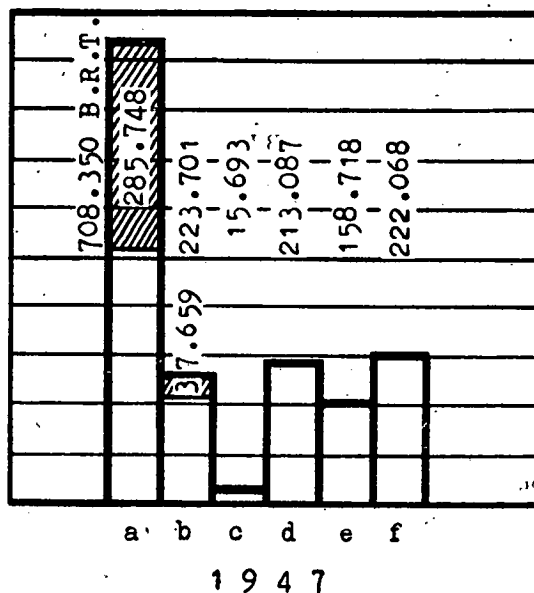
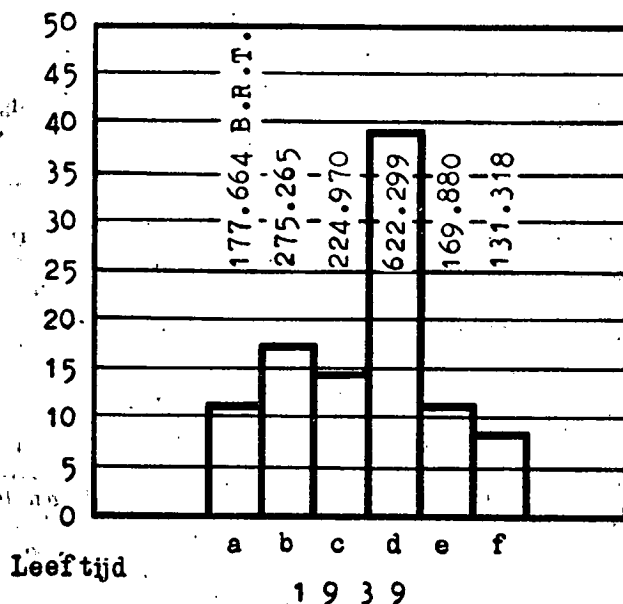
| | 0-5 | 6-10 | 11-15 | 16-20 | 21-25 | 25 | gem. |
|-----------|-----|------|-------|-------|-------|-----|--------------------|
| | (a) | (b) | (c) | (d) | (e) | (f) | jaar enz. leeftijd |
| op 1/9'39 | 11 | 17 | 14 | 39 | 11 | 8 | 15,4 jaar |
| op 1/9'47 | 47 | 13 | 1 | 14 | 10 | 15 | 11,7 „ |

(Zie onderstaande grafiek).

De categorieën schepen van 0—10 jaar zijn in 1947 met 60 pCt veel groter dan in 1939 met 28 pCt. Daaronder bevindt zich echter een aantal in de oorlog gebouwde bulkvrachtschepen (Liberty- en Empire-type) dat naar zijn soort voor spoedige vervanging (zeg bij een leeftijdsgrens van 12 jaar) in aanmerking komt. (Zie gearceerde gedeelte van kolommen a en b van 1947).

Ook wanneer deze schepen niet worden medegeteld, is het percentage jonge schepen gunstig. Minder gunstig is — en dit verschijnsel doet zich bij alle koopvaardijvloeten van de wereld thans voor —, dat de leeftijdsgroepen niet harmonisch over de gehele vloot zijn verdeeld en dat naast het percentage jonge schepen het percentage oude schepen zo sterk gestegen is, nl. van 19 pCt in 1939, tot 25 pCt voor schepen van 20 jaar en ouder en van 8 tot 15 pCt voor schepen van 25 jaar en ouder, hetgeen, gezien het feit dat de vooroorlogse vloot de laatste 8 jaar niet vervangen kon worden, ook voor de hand ligt.

Percentage



Zouden de schepen van 25 jaar en ouder vervangen worden in de eerstvolgende 5 jaars-periode (1948—1952), dan zou het laatstvervangen schip (in 1952) de leeftijds-klasse van 30 jaar en ouder bereikt hebben, waarmede de economische leeftijdsgrens, naar gebruikelijke maatstaf, ver overschreden is. In dezelfde periode komen voor vervanging in aanmerking de Liberty- en Empire-schepen van 6—10 jaar en de leeftijdsklasse 21—25 jaar. In de volgende 5 jaars-periode (1953—1957) komt voor vervanging in aanmerking de leeftijdsklasse van 16—20 jaar en de Liberty- en Empire-schepen die thans 0—5 jaar oud zijn; en zo vervolgens. Dit zou het volgende zeer onregelmatige vervangingsschema opleveren:

| Vervangingsschema: | |
|--------------------|------------------|
| 1948—1952 | 408.445 B.R.T. |
| 1952—1957 | 498.835 „ |
| 1958—1962 | 15.693 „ |
| 1963—1967 | 196.042 „ |
| 1968—1972 | 422.602 „ |
| | 1.541.617 B.R.T. |

De druk op het bouwprogramma wordt nog vergroot, wanneer men er van uitgaat, dat de droge ladingvloot niet alleen vernieuwd, maar ook uitgebreid moet worden.

Het vlootprogramma, dat Nederland voor de geest staat, is 3.250.000 B.R.T. voor 1950 (zie ook hieronder) waarvan 2.150.000 B.R.T. dry cargo-vloot. Daar die vloot thans \pm 1.750.000 bedraagt, betekent dit een aanvulling van 400.000 B.R.T. in de periode 1948—50, of, opgenomen in het bouwcijfer voor 1948/1952, een verhoging van dat cijfer tot \pm 808.445 B.R.T.

Het is duidelijk, dat uit een oogpunt van investeringspolitiek en van een stabiele scheepsbouwpolitiek een grotere gelijkmatigheid gewenst is, en dat dus de nieuwbouw voor uitbreiding en vervanging van ruim \pm 2.000.000 B.R.T. in de eerstkomende 25 jaar een betere spreiding zal moeten vertonen, hetgeen aanvankelijk een verschuiving van de vervanging naar een nog latere periode zou betekenen, op te vangen in een periode waarin het bouwprogramma volgens bovenstaand schema een laag cijfer aanwijst. Het vorenstaande leidt tot de conclusie, dat een nieuwbouw van 500.000 B.R.T. per 5 jaars-periode de meest gewenste opzet zou zijn of 100.000 B.R.T. per jaar, bij een totale scheepsbouwcapaciteit in Nederland van 300/350.000 B.R.T. per jaar. Het program betekent een kapitaalsinvestering (op het huidige prijsniveau), van circa \pm 85 miljoen gulden per jaar.

Indien de omstandigheden inderdaad een uitbreiding van de droge ladingvloot met 400.000 B.R.T. in de eerstkomende periode rechtvaardigen, dan kan in die periode een even groot kwantum niet *vervangen* worden, maar volgens dezelfde ratio zal de economische noodzaak van vervanging dan ook niet direct aanwezig zijn.

Dit zou echter betekenen, dat wij in de periode van 1948—1952 slechts 100.000 B.R.T. uit de leeftijdsklasse 25 jaar en ouder zouden kunnen vervangen, en het restant van die leeftijdsklasse, groot 308.445 B.R.T., eerst voor vervanging in de periode 1953—1957 in aanmerking zal komen, waardoor die schepen dan in de klasse van 30 jaar en ouder zullen vallen en het laatst vervangen schip zelfs ouder dan 35 jaar zal kunnen zijn geworden. Daarna verbetert het tempo snel, zodat in 1967 de schepen, die zich thans in de leeftijdsklasse 0—5 jaar bevinden, vervangen zullen zijn.

Een 5-jaarlijkse nieuwbouw van 500.000 B.R.T. op een vloot van 2 miljoen B.R.T. dry cargo betekent 5 pCt per jaar, hetgeen overeenkomt met een gemiddelde economische leeftijdsgrens van 20 jaar. Hoewel deze wellicht iets hoger ligt en 25 jaar, of 4 pCt vervanging per jaar, normaliter voldoende kan worden geacht, wordt het iets groter tempo van 5 pCt per jaar gerechtvaardigd door de noodzaak een achterstand in te halen,

waarbij men rekening moet houden met het hierboven gereleveerde feit, dat door de ongunstige leeftijdsopbouw thans, jaren lang nog schepen van veel hogere ouderdom dan 20 jaar zullen moeten meelopen.

Met tankers en passagiersschepen is in de bovenstaande opzet — gelijk gezegd — geen rekening gehouden. De kwestie van vervanging en vernieuwing wordt bij deze schepen door geheel aparte factoren beheerst. De verstoring van een gelijkmatig nieuwbouwprogram, zoals hierboven ontwikkeld, door nieuwbouw van deze typen, wordt tot op zekere hoogte gecompenseerd door de omstandigheid, dat alle Nederlandse werven op nieuwbouw en reparatie zijn ingericht, terwijl bovendien op de Noord en de IJssel de werven grote belangstelling voor *rivierbouw* hebben (sleepphoten, baggermateriaal, zuigers, voor de binnenlandse markt en voor export) en die in het Groningse voor *kustvaartuigen*. Verder zijn — als die orders er zijn — tankers, passagiersschepen en de buitenlandse opdrachten een regulerende factor.

Nu kunnen er overwegingen van binnenlandse conjunctuurpolitiek aanwezig zijn, die het wenselijk zouden maken, dat in een latere periode — bijv. doordat de bron der buitenlandse orders op zou drogen — een groter Nederlands scheepsbouwprogramma wordt uitgevoerd dan hierboven werd voorzien. Dit zou zich kunnen richten op de zeer oude schepen, die in die periode, zoals geconstateerd, een deel van onze vloot uitmaken. Indien de rederijen daartoe op economische gronden echter niet kunnen overgaan, dan zou daar het moment kunnen optreden, dat de *Regering* door *subsidies aan de scheepsbouw* een dergelijke vervanging mogelijk zou willen maken. In het verleden is daarvan een voorbeeld aanwezig, toen de Groninger *scheepsbouw* subsidies ontving bij wijze van werkverschaffing. Het is interessant hierbij onmiddellijk te vermelden, dat de aldus gebouwde kustvaarders de credieten, die zij ontvingen, geheel hebben afgelost.

Karakter en toekomst van de Nederlandse koopvaardij.

Nu de wederopbouw van de vloot tot haar vooroorlogse omvang goede vorderingen heeft gemaakt, heeft Nederland zich te beraden over de vraag, of in het kader van de economische ontwikkeling van Nederland en van de wereld uitbreiding van de vloot boven de sterkte van 1939 gerechtvaardigd is. Hierbij dient in het bijzonder te worden gelet op de aard der Nederlandse scheepvaart, t.w. het lijnbedrijf over de gehele wereld en in toenemende mate in de zgn. „cross trades”, d.w.z. lijndiensten die niet Nederland als basis hebben, doch verbindingen onderhouden tussen derde landen onderling. Voorbeelden hiervan zijn de uitgebreide Nederlandse lijnverbindingen tussen de beide Amerika's, van Noord-Amerika naar Afrika, de Middellandse Zee, India, Nederlands-Indië en het Verre Oosten, zowel via het Suez-kanaal als over de Pacific, het lijninstelsel in het Verre Oosten (nog afgezien van Nederlands-Indië) en vandaar naar Afrika en Zuid-Amerika. Voorts denken wij aan de rol van de Nederlandse koopvaardij in de Nederlands-Belgisch-Luxemburgse samenwerking, waarbij in het bijzonder mogen worden genoemd die lijnen, die van Antwerpen uit opereren zonder Nederlandse havens aan te doen.

In dit verband zij ook verwezen naar het uitvallen van de Duitse en Japanse koopvaardijvloot. Het zou toch al heel wonderlijk zijn, indien Nederland zich van de voormalige Duitse en Japanse trafieken niet een flink aandeel zou kunnen veroveren.

Het is voor de Nederlandse economie een gunstige factor, dat de scheepvaart één der takken van bedrijf is, die in veel mindere mate dan andere afhankelijk is van de welvaart van en de economische verhoudingen tot Duitsland en Nederlands Indië. Al waren beide gebieden vóór de oorlog zeker van belang, toch is de basis voor de Nederlandse scheepvaart veel ruimer. Sedert jaren, en deze ontwikkeling heeft zich ook na de oorlog in versterkte,

mate voortgezet, is de vaart op Amerika en van daaruit naar andere werelddelen van steeds grotere betekenis geworden. De relatieve betekenis bijv. van Duitsland voor onze scheepvaart blijkt wel uit het feit, dat van het enorme Nederlandse transito-vervoer in beide richtingen vóór de oorlog slechts ca 20 pCt onder Nederlandse vlag werd vervoerd.

Hieruit volgt, dat een prognose omtrent de toekomstige vlootomvang dient te steunen op de ontwikkeling van de overzeese wereldhandel. De grootte van het aandeel der Nederlandse vloot aan dit wereldverkeer kan uiteraard niet mathematisch worden vastgesteld en is gedeeltelijk afhankelijk van factoren, die buiten onze macht liggen. Uitgangspunt van iedere berekening moet echter steeds zijn, dat het Nederlandse aandeel in dit wereldverkeer ten minste gelijk zal blijven en zo mogelijk zal toenemen. Dit is wel het minimum aan professioneel optimisme, dat wij ons mogen veroorloven. Een schatting van het totale volume van de overzeese wereldhandel, zoals deze in 1950 zal zijn, werd onlangs in de Verenigde Staten opgesteld, t.w. 291 miljoen long tons (1 long ton = 1.016 kg). Daar dit cijfer voor de periode '28-'38 gemiddeld 234 miljoen ton per jaar bedroeg en de Nederlandse vloot in dat tijdvak een gemiddelde omvang had van 2.644.300 B.R.T., zou, uitgaande van onze hogergenoemde premisse, deze tonnage in 1950 dus moeten bedragen: $291 : 234 \times 2.644.300 = 3.288.000$ B.R.T. Rekening houdend met de kwantitatieve en kwalitatieve achteruitgang gedurende de oorlog, zal het waarschijnlijk nodig zijn deze termijn tot '52 te verlengen, zodat bewerkt moet worden in dat jaar over ten minste 3.250.000 B.R.T. te beschikken. Men begripe dit goed. Slechts de gezamenlijke reders kunnen uitmaken op welk peil de vloot zal moeten komen. Maar een prognose als de onderhavige is de ellemaat, waarmee de prestaties van het vrije bedrijf kunnen worden gemeten, en een hanteerbaar uitgangspunt voor de verdeling van deviezen- en materiaalcontingenten door de Overheid. En hier is het nodig, goed te beseffen, dat de kansen, die nu gemist zouden worden, waarschijnlijk nooit meer terugkeren. De natuur veraschuwt een vacuum; worden bepaalde vacua niet nu gevuld, mede door de Nederlandse koopvaardij, dan zullen wij ze over een paar jaar gevuld vinden.

Naast deze omstandigheden, welke voor het uitbreiden van onze vloot boven het peil van 1939 pleiten, zijn nog andere motieven aan te voeren, die zulks zullen rechtvaardigen. De economische structuur van ons land met zijn passieve handelsbalans brengt met zich, dat de omstandigheid, dat de scheepvaart uit hoofde van het goederen- en passagiersvervoer een belangrijke bijdrage levert tot de betalingsbalans, zo krachtig mogelijk moet worden uitgebuit. Gezien de deviezenwinsten en -besparingen, welke voortvloeien uit de activiteit van de Nederlandse koopvaardijvloot bij het vervoer van voor Nederland bestemde en uit Nederland afkomstige goederen, alsmede in het bijzonder ook bij het vervoer van goederen tussen derde landen, moet uitbreiding van deze activiteit zeker onder de huidige omstandigheden worden nagestreefd. Hoewel wij er ons angstvallig van wenssen te onthouden, vergelijkingen te maken ten aanzien van de relatieve nuttigheid voor onze economie van investeringen in de scheepvaart en van investeringen in de industrie, moge terloops gewezen worden op de bezorgdheid, die in sommige kringen in Nederland wordt gekoesterd over de vraag, waar in de toekomst de markten te vinden zullen zijn voor onze geheroutilleerde industriële productie. In die kringen speurt men ijverig naar een heroriëntering ten aanzien van onze industriële ontwikkeling.

Dat is in ieder geval voor de scheepvaart niet nodig. Behoorlijk geoutilleerd, zal de Nederlandse koopvaardij met zekerheid, althans de eerste jaren, en ongetwijfeld daarna, wanneer wij paraat blijven, haar „diensten-export” kunnen presteren.

Maar daarvoor is tevens het kwalitatief op peil houden van de vloot, met zijn karakter van lijnvloot, noodzakelijk. Het is daarom, dat voor de Nederlandse vloot de economische leeftijds grens zoveel lager ligt dan de technologische¹⁾.

De koopvaardij als economische factor in ons nationale bestaan.

Aan wat de scheepvaart voor 's lands economie te onzent betekent, moge te dezer plaatse een kort woord worden gewijd.

Een inzicht in het belang van de zeescheepvaart voor de Nederlandse volkshuishouding in internationaal verband gaven vroeger de cijfers van de internationale betalingsbalans, zoals deze jaarlijks door het C.B.S. werden gepubliceerd. Vóór de laatste wereldoorlog stelden de inkomsten uit de zeescheepvaart Nederland in staat 25 à 40 pCt van zijn invoersaldo te overbruggen. Sindsdien hebben zich de betalingsbalansverhoudingen sterk in ongunstige zin gewijzigd: bij het grote écart, dat thans tussen de zichtbare import en export bestaat, is de behoefte van de Nederlandse volkshuishouding aan een goed functionerende, actieve koopvaardijvloot, welke een belangrijke bijdrage kan leveren tot de onzichtbare export, zoveel te dringender geworden.

De bevordering van een snelle wederopbouw der vloot, zowel kwantitatief als kwalitatief, zal de Nederlandse rederijen weer in staat stellen in de wereldscheepvaart blijvend de plaats in te nemen, waarop zij op grond van hun jarenlange ervaring en activiteit recht hebben en welke zij thans reeds goeddeels hebben weten te heroveren. De onderstaande cijfers — betrouwbare ramingen voor het jaar 1948 — bevestigen dit.

| | |
|--|---------------|
| Bruto vracht en passage-ontvangsten | |
| Ned. koopvaardijvloot groot 2.250.000 | |
| B.R.T. (excl. Koninklijke Shell-vloot en | |
| passages van Nederlanders in Ned. Crt) f 625 miljoen | |
| Idem Shell-vloot (ca 400.000 B.R.T.) | P.M. |
| Deviezenuitgaven | f 250 „ |
| Netto deviezenopbrengst | f 375 miljoen |

Betekent dit nu, dat de scheepvaart per jaar voor f 375 miljoen aan dollars, sterling, Belgische of Zwitserse francs, etc., „in het laadje” brengt; dat de Nederlandse Bank maar voor het „afromen” heeft, en dan het volle bedrag aan die heet begeerde valuta ter beschikking krijgt? Hier moet een wijdverbreid misverstand worden rechtgezet. Wanneer men de aanvoer van goederen uit de Verenigde Staten naar Nederland met een Amerikaans schip in dollars moet, maar met een Nederlands schip in Nederlandse guldens mag betalen, heeft dat Nederlandse schip dan niet dollars verdiend? Het heeft, natuurlijk, een dollaruitgaaf bespaard, dus dollars verdiend. Vervoeren per Nederlands zeeschip naar België, met overlading naar Tsjecho-Slowakije e.d., worden door die landen betaald over de monetaire accoorden, en betekenen dus óf goederen (= dollars) of vermindering van een écart op de handelsbalans ten laste van Nederland (= meestal dollars). Maar dollars in het laadje brengen deze vervoeren niet. Voor export uit Nederland geldt, dat deze — op cif-basis — wel dollars in het laadje brengt, maar niet in het *scheepvaart*laadje, doch op een andere rekening: uit de \$-opbrengst van de cif-verkochte goederen. Analooq ligt de zaak voor het passagiersvervoer: de Nederlandse reiziger, die een vergunning tot een overzeese reis heeft, en dus moet reizen,

¹⁾ Andere scheepvaartlanden, met name Engeland, Noorwegen, Zweden en de Verenigde Staten, tonen voor dit vraagstuk al evenzeer open oog te hebben. Zo wordt in een in November '41 door „The President's Advisory Committee on the Merchant Marine” uitgebracht rapport, wat de Verenigde Staten betreft een vlootvernieuwingprogramma verlangd van 350.000 B.R.T. (50 schepen) per jaar, wat de vrachtschepen aangaat, en niet minder dan resp. 8, 10, 13 en 15 (totaal 46) passagiersschepen in resp. 1948, 1949, 1950 en 1951.

kan, wanneer hij met een Nederlands schip bijv. naar de Verenigde Staten reist, zijn passage in guldens voldoen. Hij zou dollars kosten, indien hij die reis met een vreemde boot maakte: en dan zou de scheepvaart dollars in het laadje brengen door een buitenlandse passagier in zijn plaats te boeken.

Men kan de valutawaarde van de Nederlandse koopvaardij slechts juist waarden als men vergelijkt, welke valuta Nederland zou moeten uitleggen als wij geen koopvaardij hadden, met de toestand van het bezit ener koopvaardij. Dat zou precies de bovengenoemde som van f 375 miljoen uitmaken. Met evenzoveel miljoenen zouden — bij gelijke deviezenbeschikbaarheid — onze aanvoeren moeten worden verminderd en ons levenspeil moeten worden verlaagd.

Intussen tonen de beschikbare gegevens aan, dat de koopvaardij circa f 190 miljoen per jaar aan vreemde valuta „in het laadje” brengt; de rest is deviezenbesparing. Dat een stuk van die deviezenopbrengst de eerste jaren nodig zal zijn voor uitbreiding resp. vervanging van verouderde tonnage, kan aan de in de vorige alinea geponeerde stelling niets af doen.

s.-Gravenhage.

Mr J. J. OYEVAAR

DE ECITO.

Het is een merkwaardig verschijnsel in de Europese economische wereld geweest, de ECITO (European Central Inland Transport Organisation), die sedert eind September 1947 tot de verleden tijd behoort. Voorbereid gedurende en opgezet onmiddellijk na de oorlog, heeft de organisatie een korte spanne tijds gefunctioneerd temidden van en onderhevig aan contrasterende krachten, waarbij zelfs voor insiders de vraag welhaast niet is te beantwoorden, in hoeverre zij de omstandigheden heeft beïnvloed en de omstandigheden haar hebben gevormd. Zo is voorlopig niet een overtuigend antwoord te geven op de vraag in hoeverre haar het „bien méritée de l'Europe” toekomt.

Men kent de voorgeschiedenis. In de jongste oorlog, na een aanvankelijk stadium van incidentele aanvallen, ging men van Engeland uit bij luchtbombardementen op verkeersdoelen gaandeweg met meer precisie volgens bepaalde plannen te werk. In toenemende mate bleek het onvermijdelijk ook doelen, gelegen in het territoir van de bezette landen, in de bombardementen te betrekken. Doch tevens rees aan de overzijde van de Noordzee het besef, dat na afloop van de oorlog bijzondere maatregelen zouden moeten worden getroffen om een verkeer te waarborgen; dat zou kunnen beantwoorden aan primaire eisen, die onmiddellijke behoeftenvoorziening en opbouw op het vasteland van Europa zouden stellen. Van het begin af heeft daarbij de gedachte voorgezeten, dat de geallieerde landen ieder op eigen gebied zo spoedig mogelijk zelf het nodige zouden verrichten, maar in geëördineerd verband, waarbinnen over en weer hulp zou kunnen worden geboden in materiaal en materieel, terwijl een centraal orgaan de krachten zou bundelen. Deze idee, die het midden hield tussen een krachtige visie van nieuwe Europese eenheid en een neiging, de zaken over te laten aan het beloop van het streven der afzonderlijke landen, vroeg nadere vormgeving. Aldus ontstond in October 1942 het „Technical Advisory Committee on Inland Transport”, bij afkorting TACIT genaamd, onder voorzitterschap van onze landgenoot, Prof. Ir E. R. Hondelink. De commissie vormde een onderdeel van het „Leith-Ross Committee”, een intergeallieerde commissie ter voorbereiding van het eerste materiële herstel onmiddellijk na het einde van de oorlogshandelingen.

Tweeërlei taak had de TACIT: het ordenen van de gegevens omtrent de hiaten in de verkeersoutrillage op het continent en het voorbereiden van een organisatie van

Europese samenwerking op verkeersgebied. Bij het laatste moest zij nog rekening houden met een overgangsstadium, waarin het verkeersbeleid aanvankelijk geheel en daarna afnemend in handen zou zijn van militaire autoriteiten.

Onmiddellijk na de ineenstorting van de laatste Duitse weerstand, op 8 Mei 1945, werd te Londen de „Provisional Organisation for European Transport” opgericht door België, Frankrijk, Groot-Brittannië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen en de Verenigde Staten van Noord-Amerika, in wezen dus slechts een West-Europese stroom, met de beide Angelsaksische mogendheden.

Dit voorlopig orgaan nam geleidelijk verschillende taken van de geallieerde militaire organisatie over, terwijl tevens de zelfwerkzaamheid van de aangesloten Staten toenam. De definitieve organisatie, die op 27 September van datzelfde jaar tot stand kwam, bestreek een veel uitgebreider gebied. Behalve de bovengenoemde landen namen er aan deel Griekenland, Polen, Rusland, Tsjecho-Slowakije en Yoego-Slavië, terwijl later Denemarken toetrad. De nieuwe organisatie droeg, zoals in de aanhef vermeld, de naam ECITO.

Het Charter van de ECITO is voor sommigen een teleurstelling geweest. Na de ellende en de verwoesting, die gemeenschappelijk waren ondergaan, verwachtten zij de forse, bevrijdende daad, die met één slag de nationale tegenstellingen zou opheffen en, ten behoeve van de gemeenschappelijke opbouw, de grondslag zou leggen voor een boven de Staten uitgaande gemeenschappelijke Europese verkeersorganisatie. In plaats daarvan zagen zij in het Charter een compromis, waarin de delen uitgingen boven het geheel. Thans, na twee en een half jaar, waarin de contouren van de ontzaglijke verwoesting en ontvricting pas recht waarneembaar zijn geworden, treft in het Charter allereerst de grondigheid, waarmee de vraagstukken van het na-oorlogse Europese transportwezen zijn onderkend. Men speurt er nog in, ondanks compromis, de visie van samenwerking, die, bij alle zakelijke en menselijke tegenheden, de voorwaarde voor het zegevierend einde van de oorlog is geweest. Het Charter verraadt zijn oorsprong als oorlogsstuk. Wellicht is dat zijn zwakte geworden; omdat het krachten en fantasie veronderstelde, waarvoor na de uitputting, die de tweede wereldoorlog achterliet, geen voedingsbodem meer was te vinden.

De organisatievorm van ECITO was, kort geschetst, de volgende. Een „Council”, waaraan alle aangesloten Staten op gelijke voet deelnamen, besliste over het algemeen beleid; een Uitvoerende Raad van Bestuur, bestaande uit vier permanente leden, benoemd door de Grote Vier, en drie leden uit de overige Staten, verzorgde de uitvoerende taken der Organisatie. Onder verantwoordelijkheid aan de Raad, berustte de leiding van de Organisatie bij een Directeur-Generaal. Deze functie is vervuld door Prof. Hondelink. Voorts kende men regionale bureaux in de meeste aangesloten landen.

De 23 paragrafen van het Charter, waarin de taken, en de 18 paragrafen, waarin de verplichtingen van de aangesloten Staten waren vastgelegd, omvatten wel zo ongeveer alle denkbare gevallen. Onder de werkzaamheden vielen o.a. toewijzing en distributie van transportmateriaal, de bemoeienissen inzake de exportmogelijkheden en importbehoeften van de verschillende landen inbegrepen; de registratie van het voorhanden materieel in de aangesloten landen; identificatie daarvan en het uitwerken van accoorden inzake terugvoering van transportmaterieel naar het land van oorsprong, het uitwerken van tarieven en voorwaarden met betrekking tot internationaal vervoer van gemeenschappelijk belang, de coördinatie van werkzaamheden, die tot doel hadden het op gang brengen en in stand houden van internationaal vervoer over de spoorwegen, te water en langs de weg, alsook een doeltreffend gebruik van de vervoermiddelen.

Wijd was de scala der bevoegdheden, die zich uitstrekten van de gebruikelijke aanbevelingen aan Rege-

ringen tot zulke krachtige vormen als het treffen van regelingen en het uitwerken van internationale accoorden, met terzijdestelling van bestaande, wanneer nodig.

Meer dan een kader van mogelijkheden vormde dit alles echter niet. Er was zeker geen doordachte structuur van een herboren Europees transportwezen in te vinden, nog minder een program van actie.

Men kan er de ontwerpers bezwaarlijk een verwijt van maken. Het lag niet binnen hun bereik de politieke visies uit te werken, die voorwaarden voor een dergelijke wedergeboorte vormen, en zelfs al was dit het geval geweest, dan moesten zij de realisatie daarvan toch geheel afhankelijk stellen van de economische situatie, die de oorlog achterliet. Het is juist de nasleep van de oorlog geweest, die ons daaromtrent enige harde lessen heeft bijgebracht. Dit neemt niet weg, dat, toen de ECITO in September 1945 eenmaal haar definitieve vorm had gekregen, de „Council” zich onmiddellijk had kunnen werpen op de aantal concrete kwesties en aan het werk de nodige stimulans en grote lijn had kunnen geven.

Procedure-aangelegenheden en financiële kwesties legden echter in hoge mate beslag op de beraadslagingen en daarmee werd het 1946, in welk jaar, omstreeks Juni, de organisatie, die tot dusverre haar zetel in Londen had, naar Parijs werd overgeplaatst. Dat dit de concentratie op de werkelijke vraagstukken niet ten goede kwam, behoeft geen betoog. Bovendien was de politieke ontwikkeling inzake de verhouding tussen, ruwweg gesproken, Oost- en West-Europa, begonnen zich af te tekenen, en vormde het Duitse vraagstuk het orgelpunt, waarnaar de thematiek van het werk zich had te richten. Het was aan de ECITO-staf om temidden hiervan min of meer een eigen weg te zoeken. Inmiddels waren de afzonderlijke regeringen, verre van de ECITO tot de centrale van hun wederopbouwacties te maken, in 1945 onmiddellijk begonnen ieder voor zich langs verschillende wegen transportmaterieel of de grondstoffen daarvoor te bemachtigen. Een begrijpelijk streven en tot op zekere hoogte ook verdedigbaar, wanneer men aan de factor spoed boven alles de voorrang dient te verlenen ten koste van theoretisch denkbare, meer harmonische oplossingen.

De internationale spoorwegorganisaties, in de 19e eeuw aangevangen en in de twintiger jaren van deze eeuw tot rijke ontwikkeling gekomen, begonnen zich te hervinden en eigen wegen te bewandelen, zij het dan ook, dat deze wandeling door de vele grensformaliteiten en wegens de chaotische vermenging van het Europees spoorwegmaterieel meer een struikelgang betekende. De internationale binnenvaart, voornamelijk de Rijn betreffend, bedreef het ingewikkelde spel harer tegenstellingen op eigen wijze, terwijl ook de door de belanghebbende regeringen in Duitsland gevestigde Rijnvaartmissies hun rol speelden. Het wegverkeer kon onder deze bedrijven slechts een uiterst bescheiden rol vervullen: Nederland verrichtte hier op eigen kracht pionierswerk, door over de weg de eerste transportrelatie tussen Tsjechoslowakije en het Westen te leggen. Beter dan een blote opsomming van werkzaamheden en van cijfers, die pas waarde hebben na een zorgvuldige ontleding, verschaft bovenstaande weergave een inzicht in de feitelijke positie, die de ECITO heeft ingenomen. In dit licht moge hieronder een en ander worden geboekstaafd van hetgeen onder haar auspiciën is geschied.

Het spreekt van zelf, dat het begin van ECITO's activiteit vooral stond in het teken van de verschaffing van het hoognodige transportmateriaal en de onderdelen daarvan. De organisatie was in de verste verte niet in staat, de pogingen der afzonderlijke landen te coördineren. Wie zal zich daarover verwonderen, die weet, hoeveel men in eigen land te stellen had om ten deze orde op zaken te brengen? Op één gebied echter, nl. dat van de verdeling der geallieerde legervoorraden, heeft de ECITO op verdienstelijke wijze bemiddeld.

Van 1945 af hebben spoorwegvraagstukken een dominerende rol gespeeld. De Duitse oorlogvoering had het Europees spoorwegmaterieel volkomen doorengemengd, zodat ongeveer 600.000 goederenwagens buiten het net van oorsprong verkeerden. Een latere telling wees uit, dat ongeveer 15 pCt van het vooroorlogse park was teloor gegaan, terwijl ongeveer 40 pCt was beschadigd. Het is doodeenvoudig, dergelijke cijfers uit een rapport te citeren, maar een krachttoer om ze met een redelijke mate van zekerheid samen te stellen. ECITO is daarin geslaagd, uiteraard onder medewerking van spoorwegexperts en geassisteerd door een technisch bureau der Franse spoorwegen. Een verdere stap was de identificatie van het gehele Europese rollend goederenmaterieel, omvattende een kleine anderhalf miljoen eenheden. Door overschildering van wagons, technische veranderingen e.d. is van een belangrijk aantal wagons niet op eenvoudige wijze na te gaan, waar ze thuis horen. Een ingenieuze identificatiemethode is uitgevonden en als erfenis van ECITO nog in toepassing om de oorsprong te bepalen. Zonder dit is restitutie naar het land van eigendom niet mogelijk.

Voorts is er het vraagstuk van restitutie zelf. Tal van vragen doen zich voor, bijv. op welke wagons hebben verschillende landen, zoals Polen, Tsjechoslowakije recht, moeten aan Duitsland wagons worden gerestitueerd, welke ontwrichtende gevolgen heeft restitutie, en zo meer. ECITO heeft deze vragen grondig uitgezocht, maar het behoeft geen betoog, dat hier een aantal politieke factoren hun overwicht doen gelden. Het vraagstuk der restitutie is daarom nog aanhangig. Toch zijn door onderlinge ruil tijdens en met medewerking van ECITO een 170.000 vnl. beschadigde wagons gerepariceerd. Zolang echter de meeste wagons niet in het land van oorsprong terug zijn, treden tenminste twee bedenkelijke gevolgen in, te weten, onvoldoende herstellingen aan het materieel en voorts belemmeringen van het internationale verkeer van wagons, omdat een ieder huiverig is materieel uit handen te geven. Het gevolg is stagnatie in het internationaal goederenverkeer. Op het eerste gebied kon weinig anders worden gedaan dan periodiek de problematiek der herstelling van materieel in cijfers vastleggen.

Wat betreft het gebruik van wagons in internationaal verkeer, was reeds in de zomer van 1945 duidelijk, dat de situatie volslagen onhoudbaar zou worden. De „Interallied Railways Commission” besloot, dat, met behoud van het beginsel, dat het rollend spoorwegmaterieel als „gepooled” moest worden beschouwd, ieder gebied een eigen wagenpark zou hebben, terwijl door een stelsel van wekelijkse compensatie het evenwicht zou worden bewaard. In ECITO-verband werd dit beginsel uitgewerkt, waarna in October 1945 het „comité pour l'échange des wagons” (C.E.W.) te Parijs werd ingesteld, terwijl de techniek van de uitwisseling bij reglement van 29 December 1945 werd vastgelegd. Het gaat buiten het bestek van dit artikel de vraagstukken rond de C.E.W., die voor de verkeerssituatie o.a. van ons land van grote betekenis zijn, te bespreken. De C.E.W., omvattende Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Italië, Tsjechoslowakije, Oostenrijk en de Britse-, Amerikaanse- en Franse zônes in Duitsland, functioneert nog, zij het, dat een deel van de aangesloten landen tevens sedert najaar 1946 onderling de vooroorlogse regeling inzake wagons in internationaal verkeer, het zgn. R.I.V., zijn gaan toepassen. ECITO heeft voorts de stoot gegeven tot een parallelle Oost-Europese organisatie, de C.E.W.E.C. te Praag, waarvan de leden zijn Tsjechoslowakije, Polen, Hongarije, Roemenië, Bulgarije, Yoego-Slavië, de Sovjet-zône van Duitsland en in sommige opzichten Oostenrijk. ECITO onderhield de verbinding tussen beide organisaties. Verwacht mag worden, dat in het a.s. voorjaar de beproefde, vooroorlogse procedure van het R.I.V. over een ruim gebied zal worden hersteld. Dit is een geforceerd herstel, mede door Neder-

land met het oog op het internationaal handelsverkeer voorgestaan. De situatie zelf is nog verre van normaal.

De gebrekkige toestand in het transportwezen noodzaakte tevens, dat de via de Duitse, Oostenrijkse- en Italiaanse gebieden uit te voeren transporten in van te voren bekend gemaakte transportprogramma's werden vastgelegd. Een reeks van periodieke bijeenkomsten zijn in ECITO-verband daaraan gewijd, daar het gehele vervoer door Centraal Europa hierbij in meerdere of mindere mate was betrokken. Het transport van kolen, erts, voedingsmiddelen en grondstoffen eiste voortdurende zorg. Ook thans vinden deze werkzaamheden nog voortgang.

In de vraagstukken van de Rijn voegde ECITO haar pogingen bij die van vele zijden om deze belangrijke waterweg tot zijn recht te laten komen. Op meer algemeen terrein lag de telling van Europees binnenvaartmaterieel, in de loop van 1946 opgezet. De telling bleef echter onvoltooid en onverwerkt. Ook hier lieten de vragen van restitutie van het materieel naar het land van oorsprong niet af, en ook hier bleek de weg moeizaam.

Het wegverkeer had in deze periode nog weinig armslag. Talrijk waren de moeilijkheden, die het verkeer door de Duitse gebieden opriep, en velerlei was hetgeen ook van ECITO-zijde moest worden ondernomen op het gebied van formaliteiten en voorziening.

In het bijzonder moet hier worden vermeld het systeem van „lettres de crédit”, waardoor het aan automobilisten mogelijk wordt gemaakt op betrekkelijk eenvoudige wijze zich van motorbrandstoffen te voorzien in landen, waar rantsoenering wordt toegepast.

Dat tal van rapporten werden uitgewerkt, spreekt van zelf. Genoemd mogen worden die over de inschakeling der West-Europese havens in het achterlandverkeer en de studie over de verkeersclausules in vredesverdragen.

Het beeld is niet volledig, maar reeds bont genoeg. De lijn van het ECITO-werk had strakker, zakelijker kunnen zijn, maar de billijkheid gebiedt te vragen: kon dat werkelijk? Voor de geschiedenis zal deze organisatie in elk geval zijn gelegitimeerd door het eenvoudige feit, dat de belangrijkste onderdelen van haar werkzaamheid moeten worden voortgezet door de „Inland Transport Committee”, orgaan van de Economische Commissie voor Europa. Zal het daar gelukken met een bescheidener opzet een helderder patroon te weven? De tijdsafstand zal nog moeten toenemen om het ECITO-beeld scherp te zien in de ontwikkeling, die reeds met de Volkenbondsorganisatie is ingezet. Moge het een ontwikkeling zijn.

Wassenaar.

K. VONK.

DE ECONOMISCHE EN FISCALE GEVOLGEN VAN DE VERHOOGING DER VERMAKELIJKHEIDSBELASTING.

Het economisch leven is nog slechts op weinige punten tot normale verhoudingen gekomen. Dit maakt het doen van uitspraken omtrent de gevolgen van bepaalde maatregelen nog moeilijk en in sommige gevallen zelfs onmogelijk. Ondanks dit bezwaar kan het van groot belang zijn te trachten althans een inzicht te krijgen in de mogelijke gevolgen van een te nemen besluit. In het volgende zullen we in dit verband de voor de deur staande wijziging van de vermakelijkheidsbelasting nader bezien.

De belasting op vermakelijkheden wordt grotendeels geheven als een percentage van de bruto-opbrengsten der vermakelijkheidsinstellingen. Met name is dit het geval voor in bioscopen gegeven voorstellingen, waarvan het aantal ca 80 à 85 pCt van het aantal in totaal gegeven voorstellingen bedraagt. We zullen ons in het volgende tot deze voorstellingen beperken en daarbij blijkens het voorgaande geen grote fout maken. Ongetwijfeld zullen de wijzigingen, in het belastingpercentage aan te brengen, op dit gebied het sterkst tot uiting komen. Tot dusverre

bedroeg het percentage van de bruto-opbrengst, hetwelk als vermakelijkheidsbelasting verschuldigd was, ca 20 pCt. De bioscoopeigenaar (eenvoudigheidshalve veronderstellen we, dat de exploitant tevens eigenaar is) ontving derhalve 80 pCt van de bruto-opbrengst. Tevens moest een klein deel als omzetbelasting worden betaald (3 pCt van 80 pCt), zodat na aftrek van de belastingen rond 77½ pCt overbleef. Naast deze belastingen moest de exploitant behalve een vast bedrag voor filmhuur een bepaald percentage van de netto-opbrengst (= 77½ pCt van de bruto-opbrengst) aan de filmverhuurder afstaan. Dit percentage varieerde van 17½ tot 32½ pCt voor de hoofdfilm. Daarnaast nog enkele lagere percentages (o.a. 4 à 5 pCt voor het journaal), evenwel met dien verstande, dat ten hoogste 40 pCt van de netto-opbrengst zou worden gevraagd. We kunnen dit percentage dus stellen op ca 25 à 40 en derhalve de netto-opbrengst na aftrek hiervan op 46 à 58 pCt. Het karakter van het te betalen vaste bedrag voor filmhuur stemt overeen met dat van de overige vaste lasten van het bioscoopbedrijf. Aangezien vrijwel alle overige lasten van het bedrijf vaste lasten zijn, heeft dus de ondernemer in dit geval belang bij een zo hoog mogelijke bruto-opbrengst, ongeacht het belastingpercentage, dat geheven wordt, of het percentage, dat aan de filmverhuurder moet worden afgestaan.

Het standpunt van de Minister van Binnenlandse Zaken is blijkens een aan de gemeentebesturen toegezonden circulaire, „dat de belasting op publieke vermakelijkheden tot een rijk vloeiende bron voor de gemeenten kan worden gemaakt”. Onder normale omstandigheden zal het, zoals vanzelf spreekt, van de door de bioscoop-exploitant gevoerde prijspolitiek afhangen, hoe de belastingopbrengst zal reageren op een verhoging van het belastingpercentage. De elasticiteit van de vraag naar bioscoopvoorstellingen zal hiervoor beslissend zijn. Blijkens onderzoeken door prof. Dr J. B. D. Derksen, uitgevoerd voor de periode van 1928 t/m 1937¹⁾, bedroeg deze in de steden Amsterdam en 's-Gravenhage resp. 1,3 en 1,2 en in Rotterdam 1,0. Aangezien deze elasticiteiten berekend zijn als gemiddelden, is het waarschijnlijk, dat bij hogere prijzen, dus bijv. bij doorberekening van een verhoogde belasting aan de consument, de elasticiteit groter zal zijn en derhalve de bruto-opbrengst zal dalen. Voor de exploitant zou dit betekenen, dat hij door de doorberekening in een relatief nog ongunstiger positie komt, en voor de opbrengst van de vermakelijkheidsbelasting, dat deze niet evenredig aan het belastingpercentage zal toenemen doch minder. In het bijzondere geval, dat de elasticiteit constant zou zijn en gelijk aan de eenheid, zijn de bruto-opbrengsten van de exploitant en de opbrengst van de belasting indifferent voor prijsverhoging. De eerste zal altijd gelijk zijn, de laatste altijd evenredig met het belastingpercentage variëren.

In de aan de gemeentebesturen toegezonden nadere circulaire wordt nu het volgende opgemerkt: „Voorstellingen, waarin naast andere films het Nederlands journaal en/of culturele films worden vertoond tot een gezamenlijke lengte van 500 meter²⁾ zouden met 35 pCt kunnen worden belast vooral nu de entreprijzen met 12 pCt zullen worden verlaagd, terwijl tegelijkertijd aan de exploitant de bevoegdheid zal worden gegeven de vermakelijkheidsbelasting boven 20 pCt op het publiek te verhalen, zodat de prijs ongeveer gelijk blijft”. Enerzijds dus een verhoging met 17,6 pCt, anderzijds een verlaging met 12 pCt van 117,6. Het gevolg van deze maatregel is dus, dat de prijzen iets zullen stijgen (3,5 pCt) en dus de opbrengst van de belasting bij een verhoging van 20 pCt tot 35 pCt met ca 75 pCt zal toenemen. In plaats van 46 à 58 pCt van de bruto-opbrengst zal de exploitant nu ontvangen van nagenoeg diezelfde opbrengst 39 à 49 pCt, hetgeen een niet onbelangrijke daling van zijn winst betekent. Ten dele

¹⁾ Gepubliceerd in „De Nederlandsche Conjunctuur”, 3 Augustus 1939. ²⁾ Hetgeen in vrijwel alle bioscopen het geval is.

wordt deze daling van de winst echter weer afgeschoven op de vennootschaps- en ondernemersbelasting, zodat we hier tot de conclusie komen, dat de verhoging van de gemeentelijke vermakelijkheidsbelasting een nagenoeg evenredige stijging van de opbrengsten dezer belasting tengevolge zal hebben, welke ten dele gedragen wordt door de exploitant en ten dele door het Rijk, het gemeentefonds en de gemeente zelf.

Het voorgaande zal met het nodige voorbehoud moeten worden gelezen. Andere omstandigheden zijn hier gelijkblijvend verondersteld, terwijl momenteel deze „andere omstandigheden” gewoonlijk allerm minst gelijk blijven. De recettes der vermakelijkheidsinstellingen lopen thans reeds aanzienlijk terug, zij het ook niet overal even sterk. Voor de oorlog bedroeg de gemiddelde stoelbezetting in Nederland 35 pCt. Dit percentage liep in de oorlogsjaren en het eerste jaar daarna op tot 80 pCt en is thans reeds weer tot 55 pCt gedaald. Ongetwijfeld zal dan ook in de naaste toekomst de belangstelling voor dit „ongerantsoeneerde goed” verder afnemen, naarmate de goederenvoorziening op ander gebied ruimer wordt. In bioscoopkringen is men echter wel van mening, dat de bezetting zich op een niveau zal stabiliseren, dat hoger ligt dan voor de oorlog.

Ondanks dit voorgaande blijft evenwel de door ons getrokken conclusie gelden. Het is dan ook niet twijfelachtig, waar de beslissing hier in handen van de gemeentebesturen ligt en er voor de gemeente in dit verband nog andere voordelen aan de verhoging der belasting verbonden zijn, hoe de reactie op de mogelijkheid tot verhoging zal zijn. De reactie van de exploitant laat zich moeilijk bepalen. Wellicht dat overgegaan wordt tot het vertonen van meer culturele films, waarvoor een belangrijk lager percentage van de netto-recette aan de filmverhuurder verschuldigd is. Mogelijk, dat ook voor enkele bioscopen de last te zwaar zal blijken te zijn. In verband met de plaatselijk zeer verschillende toestanden laat zich een uitspraak op dit gebied moeilijk doen. Wel is zeker, dat bij vernieuwing der installatie, welke vroeg of laat noodzakelijk zal blijken, het bioscoopbedrijf voor belangrijk hogere lasten zal komen te staan, hetgeen ook niet na zal laten op de winst en dus op de vennootschaps- en ondernemingsbelasting zijn invloed uit te oefenen. De opbrengst der vermakelijkheidsbelasting ondervindt hiervan evenwel generlei gevolg.

Rotterdam.

Drs L. H. KLAASSEN.

INGEZONDEN STUK.

HET ONTWERP VAN DE COMMISSIE VAN RHIJN OVER ONDERNEMINGSRADEN.

Mr J. C. van Sandick te Eindhoven schrijft ons:

In „E.-S.B.” van 19 November is een artikel over bovengenoemd ontwerp verschenen van Mr Dr A. A. van Rhijn, welk artikel zich uiteraard onthoudt van enige kritiek, omdat de heer van Rhijn voorzitter is van de ministeriële commissie van welke dit ontwerp afkomstig is, welk feit de schrijver bescheidenlijk in zijn artikel niet vermeldt.

Er zijn echter enige principiële bezwaren tegen dit ontwerp te maken.

1. Het ontwerp is geredigeerd als ware het een hoofdstuk van een wet op de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie.

Dit is op zichzelf een vreemde figuur, omdat deze wet er nog niet is, ja zelfs de commissie van de Ven, die hier aan bezig is, nog niet eens met haar ontwerp gereed is.

In het ontwerp van Rhijn wordt een belangrijke rol toegedacht aan de bedrijfschappen (de 12 artikelen noemen welgeteld 18 maal het woord „bedrijfschap”) zonder dat men weet, wat dit begrip bedrijfschap zal betekenen. Wel onthult de toelichting op blz. 21, welke bevoegdheden de commissie van Rhijn aan de publiekrechtelijke organisatie (dus aan de bedrijfschappen met

aan de top een sociaal-economische raad), toedenkt: „bijv. op sociaal gebied de algemene regeling van de arbeidsvoorwaarden (!), op economisch gebied regelingen wat betreft productie (!), op technisch gebied het bekostigen en regelen van gezamenlijke research”. Men weet dus zo terloops, wat van een publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie te wachten staat.

De bevoegdheden van het bedrijfschap ten opzichte van de ondernemingsraden zijn volgens het ontwerp niet gering. Het bedrijfschap bepaalt o.a. voor welke ondernemingen er een ondernemingsraad moet zijn, of de werkkring zal worden beperkt of uitgebreid, welke organisaties kandidaten mogen stellen, of de werknemers zelf eventueel ook kandidaten mogen stellen, of deze eventueel vervangen moeten worden, indien de directie dat vraagt; het bedrijfschap beslist over de schorsing of ontslag van leden van de ondernemingsraad, moet het reglement er van goedkeuren, beslist over geschillen betreffende het reglement etc. en houdt toezicht op de ondernemingsraden.

De ondernemingsraden worden volkomen hiërarchisch ondergeschikt gemaakt aan de bedrijfschappen; het ontwerp zegt het in de Toelichting op blz. 19 dichterlijk: „De ondernemingsraad wordt gezien als een in de private sfeer uitmondend verlengstuk van de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie, waarvan het georganiseerde bedrijfsleven de ruggegraat vormt”.

2. Wat zijn de bevoegdheden van de ondernemingsraad?

Art. 3 zegt: „De ondernemingsraad heeft tot taak... door overleg inzake, toezicht op en uitvoering of regeling van alle aangelegenheden de onderneming betreffende, welke in verband met derzelve aard en omstandigheden daarvoor in aanmerking komen... bij te dragen tot een zo goed mogelijk functioneren der onderneming”.

Dit artikel 3 voegt hieraan toe twee restricties:

primo: onder erkenning van de zelfstandige functie van de ondernemer;

secundo: met inachtneming van de door het bedrijfschap aangegeven grenzen.

ad primo: wat voor reële betekenis heeft deze erkenning van de zelfstandige functie van de ondernemer? De ondernemingsraad mag dus niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Maar wat gebeurt er, indien de ondernemingsraad dat wel doet? Dan moet blijkbaar volgens art. 12, 3de lid, het bedrijfschap beslissen; immers, volgens dit artikel beslist het bedrijfschap, indien er in een ondernemingsraad (waarvan de directie zelf deel uitmaakt, zie hieronder) verschil van gevoelen bestaat of een bepaald onderwerp tot de bevoegdheid van de ondernemingsraad behoort. Dus niet de ondernemer zelf bepaalt zijn bevoegdheidsfeer maar het bedrijfschap, een naar te verwachten valt paritair college uit de bedrijfstak.

En mag een ondernemingsraad wel op de stoel gaan zitten van de aandeelhoudersvergadering of van commissarissen of vallen deze ook onder het begrip ondernemer? Men zie ook ten deze onze onderstaande opmerking over het Mijnstatuut.

Wij gaan nog even nader in op het begrip „ondernemer”, dat artikel 3 bezigt. Dit begrip wordt in het ontwerp nergens anders gebruikt en wordt ook niet gedefinieerd. Slechts wordt in artikel 1 voor het begrip „onderneming” verwezen naar de Handelsregisterwet. De onderneming is dus de „zaak”, die civielrechtelijk gesproken de „werkgever” is. Verder noemt het ontwerp ook het hoofd of bestuurder (deze is voorzitter van de ondernemingsraad), dat is dus degeen, die de onderneming als directeur of firmant bestuurt. In een eenmanszaak valt de onderneming min of meer samen met de bestuurder. Het begrip onderneming doet meer denken aan de „zaak”, terwijl het woord bestuurder aan de persoon doet denken, die de zaak bestuurt.

Wat is nu de „ondernemer”, wiens zelfstandige functie wordt erkend? Is daarmee bedoeld het hoofd of bestuurder,

dus de directie, of is het begrip ruimer en vallen aandeelhouders en commissarissen, zoals hierboven reeds gevraagd, hier ook onder? Een ondernemer is feitelijk iemand, die een zaak onderneemt, dus de eenmanszakenman. Het is trouwens een algemeen verschijnsel, dat de begrippen werkgever, ondernemer, fabrikant, onderneming, verwarrend dooreen gebruikt worden. Vooral het begrip werkgever en fabrikant identificeert veelal de zaak met de persoon, die de zaak bestuurt.

ad secundo: Het bedrijfschap *kan* grenzen aangeven betreffende de taak van de ondernemingsraad; dat blijkt ook uit artikel 2, 2de lid, bepalende, dat het bedrijfschap bij verordening algemene voorschriften *kan* vaststellen met betrekking tot de werkring en werkwijze (alsmede samenstelling) van een ondernemingsraad.

Een bedrijfschap *behoeft* echter geen nadere voorschriften of grenzen te geven; zonder deze heeft een ondernemingsraad de algemene taak genoemd in art. 3. Sterker, een bedrijfschap kan volgens het 2de lid van art. 3 zelfs aan een ondernemingsraad bepaalde bevoegdheden toekennen en bepaalde werkzaamheden opdragen. De Toelichting zegt op blz. 20, dat de functie van de ondernemingsraad beperkt blijft tot de sfeer der zuivere ondernemingsaangelegenheden, behoudens uitdrukkelijke opdrachten met verdergaande strekking! Een bedrijfschap kan aan een ondernemingsraad dus bevoegdheden geven verdergaande dan het eerste lid van art. 3. Zouden de exorbitante bevoegdheden, die de ondernemingsraden krachtens het Mijnsstatuut hebben, volgens het ontwerp van Rhijn soms mogelijk zijn? De ondernemingsraden in de mijnindustrie moeten bijv. de benoeming van directeuren goedkeuren en de balansen, winst- en verliesrekeningen, winstverdeling, begrotingen en plannen beoordelen, bevoegdheden, die vooral op het terrein van de aandeelhouders en commissarissen liggen.

Het ontwerp van Rhijn acht het een voordeel, dat elk bedrijfschap voor de ondernemingsraden van zijn gebied een aparte regeling kan treffen, maar het is toch duidelijk, dat de verstaande ondernemingsraad als voorbeeld gebruikt zal worden, waaraan men zich optrekt.

Er staat weliswaar in art. 2, dat een bedrijfschapverordening, welke de werkring van een ondernemingsraad nader vaststelt, goedkeuring van de Minister behoeft, (gehoord de Sociaal-Economische Raad), doch indien een bedrijfschap de werkring *niet* nader regelt, is er geen verordening en heeft de Minister niets goed te keuren.

Het verband tussen art. 2 en art. 3 is overigens niet erg duidelijk. Kan een bedrijfschap ex art. 3, 1e lid, grenzen vaststellen en ex art. 3, 2de lid, bepaalde opdrachten en bevoegdheden aan een ondernemingsraad geven zonder een verordening, waarover art. 2 rept?

3. De ondernemingsraden bestaan uit een aantal personeelsleden plus de directeur. *De directeur is dus lid van de ondernemingsraad. Eén van de zoveel leden, al is hij ook voorzitter.* Een eigenaardige figuur. Men motiveert dit daarmee, dat men niet bedoelt een personeelsvertegenwoordiging zoals een kern, maar een ondernemingsorgaan. *De ondernemingsraad wordt dus een soort bestuurslichaam van de onderneming*, in welk lichaam de personeelsvertegenwoordigers alles te zeggen hebben, behoudens de ene stem van de directeur-voorzitter, terwijl aandeelhouders en commissarissen er niet in vertegenwoordigd zijn, wat in de gedachtengang van de commissie van Rhijn dan toch zou moeten.

Het ontwerp van Rhijn gaat nog verder dan de ondernemingsraden in het Mijnsstatuut, die qua stemrecht paritair zijn samengesteld, de personeelsvertegenwoordigers enerzijds, de vertegenwoordigers van de directie en commissarissen anderzijds.

„Waarom sluit men zelfs in het ontwerp van Rhijn de mogelijkheid van een kern, dus een personeelsvertegenwoordiging, die met de directie praat en overlegt, uit? Is een dergelijke figuur niet veel zuiverder en overeen-

komstig hetgeen in de praktijk ontstaan is en waaraan behoefte bleek?

Bij de constructie van een ondernemingsraad is er ook deze moeilijkheid, dat de personeelsvertegenwoordiging feitelijk nooit kan vergaderen zonder de directeur-voorzitter en dat deze voorzitter komt te staan voor beslissingen van de ondernemingsraad, waar hij als directeur tegen is.

4. De tekst van de 12 artikelen (deze kortheid is bepaald een verdienste, het Mijnsstatuut heeft 162 artikelen) is verre van feilloos.

De heer van Rhijn zelf zegt, dat art. 3 „niet lijdt aan overduidelijkheid”. Waarom is het dan niet duidelijker geredigeerd? Hoe is het verband tussen art. 2 en art. 3? Art. 4 zegt: „Het hoofd of bestuurder der onderneming is als zodanig voorzitter van de ondernemingsraad. Hij kan zich als zodanig door een of meer door hem aan te wijzen personen doen vervangen”. Men vragt: Hoe indien er meer dan één bestuurder is? Wat betekent die vervanging, blijft de directeur dan toch voorzitter? Kende de commissie niet de interpretatiemisère ten aanzien van een soortgelijke bepaling in het Mijnsstatuut? Volgens de toelichting (blz. 22) is de bedoeling, dat de voorzitter op die manier ook het voorzitterschap (middels plaatsvervangers) van afdelingsraden of commissies uit de ondernemingsraad kan bekleden. Maar hij kan zich in de ondernemingsraad zelf toch ook laten vervangen? Kan iedereen als plaatsvervanger worden aangewezen?

5. Op de verdere bepalingen, bijv. op de candidaatstelling gaan wij niet diep in. De werknemersorganisaties (aan te wijzen door het bedrijfschap) hebben ten deze het monopolie, het bedrijfschap (en alleen dit college) heeft het recht te bepalen of en in hoeverre de werknemers zelf ook kandidaten mogen stellen. Het reglement van de ondernemingsraad moet door het betrokken bedrijfschap worden goedgekeurd. Men denke eens aan de misère betreffende goedkeuring (resp. geen-bezwaar-verklaring) van Statuten van Verenigingen en N.V.'s.

6. Wat tenslotte de bijgevoegde toelichting betreft, maakt het een ietwat vreemde indruk, dat deze geheel is opgesteld als ware het een stuk van de Minister van Sociale Zaken zelf. Dat werkt ook verwarrend. Of men moet er, mede gezien het Inleidingswoord van Minister Drees, uit opmaken, dat deze Minister het met de inhoud geheel eens is.

De helt van het gehele boekje is gewijd aan de ondernemingsraden in het buitenland. Het blijkt, dat het ontwerp van Rhijn veel verder gaat dan in België, wat gezien de Benelux-samenwerking toch ook niet wenselijk is.

7. *Het ontwerp van Rhijn wijkt fundamenteel af van het Rapport van 16 Juli 1946 van de Commissie uit de Stichting van den Arbeid*, de commissie Evelein. Deze commissie was unaniem van mening, dat *slechts adviserende* (en op sommige punten uitvoerende) bevoegdheid aan een ondernemingsraad moest worden gegeven; het diende een commissie van overleg, van samenwerking te zijn. Voorts was een *wettelijke plicht* tot het instellen van een ondernemingsraad naar het unanieme oordeel *vooralsnog niet gewenst*. Dus geen, dwang, zoals volgens het ontwerp van Rhijn een bedrijfschap kan opleggen.

Wel werd door de commissie Evelein geopperd, dat de Rijksbemiddelaars en de Stichting van den Arbeid stimulerend zouden kunnen werken, terwijl de Stichting dan eventueel ook de reglementen zou kunnen goedkeuren.

Daarenboven is er in het Rapport der commissie Evelein niets te vinden van een onderschikking aan een bedrijf-schap. De commissie Evelein kwam tot de conclusie, dat elke onderneming zou kunnen beslissen, of men een kern (fabriekscommissie) wilde, waarin de directie geen zitting had, dan wel een ondernemingsraad, waarvan ook de directie deel uitmaakt, welke vorm ook niet zo bezwaarlijk is, indien er slechts adviserende bevoegdheid is. Het ontwerp van Rhijn kent slechts deze laatste vorm.

Het rapport van de Stichting van den Arbeid ging uit van datgene, wat in de praktijk gegroeid was en waarvan de behoefte gebleken was. Het ontwerp van Rhijn haakt helaas vast aan de publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie en maakt van de ondernemingsraden verplichte bestuurscolleges, die zeer ver gaan in de richting van medezeggenschap in de onderneming.

Naschrift:

Gaarne maak ik van de gelegenheid gebruik om nader op de beschouwingen van Mr van Sandick in te gaan. Om niet te uitvoerig te worden, zou ik mij tot de voornaamste punten willen beperken. Ik volg daarbij de door de Heer van Sandick behandelde zeven punten.

1. De verhouding van de ondernemingsraden tot de bedrijfsraad.

Reeds bij dit eerste punt blijkt naar mijn mening, dat de strekking van het ontwerp de Heer van Sandick niet geheel duidelijk is geweest. Het ontwerp biedt een zeer ruim en algemeen raam, waarbinnen de ondernemingsraad zich kan ontwikkelen. Erkend moet worden, dat talrijke punten daardoor niet in het ontwerp zijn uitgemaakt. De Heer van Sandick heeft niet nagelaten daarover vragen te stellen. Men zou aan zijn vragen nog tal van andere kunnen toevoegen. Er is maar één methode mogelijk om deze vaagheid te vermijden, nl. door de ondernemingsraad in een keurslijf van bepalingen te dwingen in een ontwerp van bijv. een honderd of honderdvijftig artikelen. Natuurlijk is dat allermindst de wens van mijn geachte tegenstander. Maar dan zal hij voor de toekomst ook een zekere leiding van het bedrijfschap moeten aangaan, welke het terugtreden van de Overheid met een gedetailleerde regeling mogelijk maakt. Daardoor bestaat ook de gelegenheid om voldoende rekening te houden met de verschillen in sociale verhoudingen tussen de diverse bedrijfstakken. Het oordeel van het bedrijfschap, welke die verschillen het beste kan beoordelen, is daarbij beslissend.

2. De bevoegdheden van de ondernemingsraad.

Ad primo wordt de aandacht gevraagd voor het uitgangspunt, dat de ondernemingsraad de zelfstandige functie van de ondernemer moet erkennen. Naar mijn mening een voor de werkgevers zeer belangrijke bepaling. Het daartegen aangevoerde bezwaar luidt o.a., dat bij verschil van mening niet de ondernemer zelf zijn bevoegdheidsfeer bepaalt, maar het bedrijfschap. Nu meen ik, dat de hier gebruikte formule, dat de zelfstandige functie van de ondernemer moet worden erkend, aan duidelijkheid niet te wensen overlaat, zodat over de interpretatie geen voortdurend verschil van mening behoeft te bestaan. Maar het lijkt mij toch volkomen redelijk, dat — indien al verschil van mening optreedt — niet de ondernemer zelf, maar een hoger college, waarin de werkgevers voor de helft zijn vertegenwoordigd, beslist. Wij zijn toch ook in het sociale recht de periode der eigen richting te boven? Ik zie ook niet, dat het woord „ondernemer” hier onvoldoende duidelijk zijn zou. De bedoeling is, dat de bedrijfsleiding op dat terrein, hetwelk typisch het hare is, vrijheid van beweging zal behouden, zonder dat de ondernemingsraad daarbij belemmerend kan optreden.

Ad secundo concludeert Mr van Sandick, dat artikel 3 lid 2 (inhoudende, dat het bedrijfschap aan een ondernemingsraad bepaalde werkzaamheden kan opdragen en bepaalde bevoegdheden kan toekennen) de mogelijkheid schept bevoegdheden toe te kennen, die verder gaan dan de algemene omschrijving van artikel 3 lid 1. Dit is geenszins de bedoeling. De aangevoerde passage uit de Memorie van Toelichting blz. 20 wijst ook niet in deze richting. De redactie van artikel 3 lid 2, dat een bedrijfschap „aan een ondernemingsraad” (er staat niet „aan de ondernemingsraad”) een opdracht of bevoegdheid

kan geven, toont duidelijk aan, dat hier aan een opdracht van incidenteel karakter is gedacht. Men kan zich het geval indenken, dat een bedrijfsraad aanleiding vindt om een bepaalde ondernemingsraad, die uitstekend functioneert, op het terrein der arbeidsvoorwaarden een ruimere taak te geven dan overigens gewenst is. Deze bepaling is ook alweer te verstaan in het licht van de opzet van het ontwerp, dat ten doel heeft zoveel mogelijk soepelheid en zo weinig mogelijk belemmering.

3. Het hoofd of de bestuurder als voorzitter van de ondernemingsraad.

Met name op dit punt heeft Mr van Sandick zich een verkeerde voorstelling gevormd van de functie van de ondernemingsraad. In zijn gedachtengang is de directeur in een allerongelukkigste positie, want hij staat geheel alleen tegenover een aantal arbeidersvertegenwoordigers en kan dus altijd worden overstemd. Het spijt mij, dat mijn geachte tegenstander niet heeft gevoeld, dat een ernstige commissie niet tot dergelijke dwaze voorstellen komt. De ondernemingsraad is een orgaan van overleg. Hier wordt niet gehandeld bij meerderheidsbesluit, maar als gevolg van een door samenspreking verkregen gezamenlijk resultaat.

Ook heeft het ontwerp niet de bedoeling de mogelijkheid van een kern uit te sluiten. Op blz. 21 van de Memorie van Toelichting wordt uitdrukkelijk het tegenovergestelde medegedeeld:

„De aan het bedrijfschap toegekende bevoegdheid, de oprichting van ondernemingsraden dwingend voor de schrijven, laat onverlet de bevoegdheid van de ondernemer om uit eigen beweging in zijn onderneming enig orgaan van samenwerking of personeelsvertegenwoordiging in te stellen, in stand te houden of op te heffen”.

4. De tekst van de 12 artikelen.

Artikel 4 geeft de mogelijkheid, dat het hoofd of de bestuurder van de onderneming zich laat vervangen. In de commissie was de algemene wens, dat de vertegenwoordiging van de onderneming „op hoog niveau” zou zijn. Liefst dus het hoofd of de bestuurder der onderneming, maar bij verhindering een plaatsvervanger, bekwamen en gemachtigd om in zijn plaats te handelen.

5. De candidaatsstelling.

Een monopolie van de vakverenigingen is hier niet aanwezig, wel een positie van preferentie. Volkomen terecht, wanneer men ziet, hoe de vakverenigingen een hoeksteen in het gebouw van het Nederlandse sociale leven zijn geworden. Maar „indien de samenstelling van het personeel daartoe aanleiding geeft”, bepaalt het bedrijfschap in hoeverre anders moet worden gehandeld. Deze objectieve norm, welke de bedrijfschap tot leidraad wordt gegeven, kan een grondslag vormen voor een bevredigende behandeling daar waar de toekenning der preferentie tot ongewenste verhoudingen zou leiden.

6. De vorm van de toelichting van het ontwerp.

Het is bij commissies als de onderhavige een goede gewoonte om het verslag uit te brengen in de vorm van een wetsontwerp en concept-memorie van toelichting. Iets bijzonders mag daarin dus niet worden gezien. De Minister heeft blijkens zijn voorwoord het onderwerp „ter discussie” gesteld en zich dus over de inhoud van ontwerp en toelichting nog niet definitief uitgesproken.

7. Het ontwerp van de Commissie Evelein.

Mr van Sandick prefereert kennelijk het ontwerp van de Commissie Evelein, o.a. op grond, dat deze Commissie uitsluitend adviserende bevoegdheid aan een ondernemingsraad wenst te geven. Uit de inhoud van het rapport van deze Commissie blijkt evenwel, dat dat niet het geval is. Zo wordt op blz. 17 „het medevaststellen van werk- en

rusttijden voorzover dat door bevoegde instanties aan de organen is opgedragen" en „het medevaststellen van het tijdstip van vacaties" aan de ondernemingsraad toevertrouwd. Hier is op het terrein van deze arbeidsvoorwaarden medezeggenschap in optima forma. Terecht wordt die medezeggenschap niet op het terrein der eigenlijke bedrijfsleiding gegeven. Maar dat doet het door de Heer van Sandick bestreden ontwerp evenmin. Voorts noemt de Heer van Sandick het rapport van de Commissie Evelein ten onrechte „het rapport van de Stichting van de Arbeid", want dit rapport is nimmer door de Stichting aanvaard, zodat ook geen tegenstelling kan worden geconstrueerd tussen het rapport van de Stichting van de Arbeid en het ontwerp Van Rhijn.

's-Gravenhage.

Mr Dr. A. A. VAN RHIJN.

AANTEKENING.

PROBLEMEN RONDOM DE BUITENLANDSE HANDEL VAN ZWEDEN.

In aansluiting op reeds eerder in dit blad gepubliceerde beschouwingen over de na-oorlogse economische positie van Zweden¹⁾ geven wij hieronder een korte schets van de ontwikkeling van de buitenlandse handel van dit land. De hiertoe benodigde gegevens zijn in hoofdzaak ontleend aan één enige dagen geleden gepubliceerd rapport van het Conjunctuurinstituut te Stockholm en aan een artikel: „Sweden's foreign trade crisis" door Bengt Sennéby in het jongste kwartaaloverzicht (Januari 1948) van „Skandinaviska Banken".

Het viel te verwachten, al was het alleen reeds door de opgedane ervaringen na de eerste wereldoorlog, dat de importbehoefte van Zweden na het beëindigen van de jongste oorlog zeer groot zouden zijn. Men maakte zich hierover in Zweden echter geen zorgen, gezien de gunstige financiële toestand van het land. De goudvoorraad en het netto-bezit aan vreemde valuta van de Zweedse Rijksbank bedroegen begin 1945 meer dan 2.500 miljoen kronen; in de loop van dat jaar steeg dit bezit nog tot bijna 2.800 miljoen kronen. De exportindustrieën konden bovendien na de oorlog vrijwel aanstonds hun activiteit hervatten of op grotere schaal voortzetten. Zoals bekend, heeft echter de ontwikkeling een teleurstellend verloop gehad. Men neemt thans algemeen aan, dat de door Zweden aan andere landen verleende credieten gebaseerd waren op een te optimistische schatting van 's lands financiële kracht. De afhankelijkheid van andere landen is toegenomen door slechte oogstresultaten en door schaarste aan elektrische energie. Verdere redenen voor deze ontwikkeling kunnen worden gevonden—aldus Sennéby—in de algemene economische politiek van Zweden: de hoge prijzen voor exportgoederen, de afschaffing van de algemene omzetbelasting op goederen, de subsidies voor consumptiegoederen en de overdracht van een gedeelte van de directe belastingen van de consument naar de producent. Al deze maatregelen belemmeren de export en bevorderen de import direct of hebben indirect hetzelfde gevolg, doordat zij de koopkracht van de consument doen toenemen.

De na-oorlogse hausse en de uitbreiding van de import.

De voorwaarden voor een snelle economische ontwikkeling waren na de oorlog bijzonder gunstig: de lage rentevoet, de hoge liquiditeit en de goede winstperspectieven bevorderden de productie en de investeringen, terwijl de ruime koopkracht van het publiek en de grote consumptieve behoeften een snelle stijging van de vraag naar goederen en diensten veroorzaakten.

¹⁾ Zie de aantekeningen: „De revaluatie van de Zweedse kroon" in „E.-S.B." van 9 October 1946 en „De economische ontwikkeling in Zweden na de revaluatie van de kroon" in „E.-S.B." van 12 Februari 1947; vgl. voorts „Zweedse economische problemen" door Prof. Dr. J. Tinbergen in „E.-S.B." van 14 Mei 1947.

Deze na-oorlogse hausse ging uiteraard gepaard met een spoedige opleving van de buitenlandse handel. Vooral de export kwam snel tot uitbreiding, daar tijdens de oorlog aanzienlijke voorraden waren ontstaan. De tweede helft van 1945 vertoont dan ook een formidabel exportoverschot (744 miljoen kronen). De toeneming van de import begon eind 1945; in de jaren 1946 en 1947 steeg zij in steeds sterkere mate. De export stagneerde echter, toen de voorraden waren uitverkocht en de leveranties moesten geschieden uit de lopende productie. De laatste twee jaren vertoonde Zweden's handelsbalans door deze gang van zaken grote invoersaldi. Onderstaand staatje illustreert dit:

TABEL I

| | Invoer (in miljoenen kronen) | Uitvoer (in miljoenen kronen) | Invoeroverschot (-) uitvoeroverschot(+) |
|-----------|---------------------------------|----------------------------------|--|
| 1936/1938 | 1.946 | 1.786 | — 160 |
| 1945 | 1.084 | 1.758 | + 674 |
| 1946 | 3.386 | 2.547 | — 839 |
| 1947 | 5.200 | 3.200 | — 2.000 |

Het valt te begrijpen, dat Zweden moest overgaan tot importbeperkende maatregelen. Begin 1947 hadden deze maatregelen nog slechts betrekking op een klein gedeelte van de totale import. De import werd nl. alleen beperkt voor die artikelen, die te duur waren in vergelijking met Zweedse goederen van dezelfde aard. De invoerregeling had dan ook meer ten doel de binnenlandse prijzen te stabiliseren dan evenwicht in de betalingsbalans te brengen. Op 15 Maart 1947 werd de invoer verder beperkt. Machines en bepaalde belangrijke grondstoffen, die 16 pCt van de totale import van 1946 vertegenwoordigden, bleven op de vrije lijst staan. In de loop van 1947 is Zweden nog verder de weg van de importbelemmering opgegaan; nieuwe beperkingen werden nl. ingesteld op 27 Juli en 17 September. Na de laatste datum konden in hoofdzaak nog slechts houtproducten en enige chemicaliën zonder vergunning worden ingevoerd, tezamen nauwelijks meer dan 2 pCt van de totale importwaarde in 1946 uitmakend.

Zoals uit bovenstaand staatje blijkt, is de import in 1947 vergeleken met die in 1946 toch nog aanzienlijk gestegen. Als hoofdoorzaken van deze toeneming wijst het Zweedse Conjunctuurinstituut op het aantal verleende invoervergunningen in 1946 en de eerste maanden van 1947 voor goederen, die reeds vóór 15 Maart jl. aan beperkingen onderhevig waren, en op de soepele overgangsmaatregelen, toen de import verder werd beperkt. Ook de import van goederen, die na 15 Maart jl. vrij van vergunning bleven, is gedurende 1947 gestegen, vooral wat machines betreft. De totale hoeveelheid geïmporteerde goederen in 1945 bedroeg 31 pCt, in 1946 97 pCt en voor de eerste drie kwartalen van 1947 130 pCt van de gemiddelde vooroorlogse (1936—1938) ingevoerde hoeveelheid. De samenstelling van de invoer in 1947—met uitzondering van brandstoffen—bleef ongeveer gelijk aan die van vóór de oorlog.

De uitvoer in 1947 steeg tot 3.200 miljoen kronen, d.i. ongeveer 25 pCt boven het peil van 1946. De stijging in de waarde van deze exporten is toe te schrijven aan een kleine toeneming van de hoeveelheid van de belangrijkste ingevoerde goederen en een belangrijke stijging van de prijzen van deze goederen. Het Conjunctuurinstituut schat, dat het gemiddelde peil van de exportprijzen in 1947 ongeveer 20 pCt hoger lag dan in 1946, terwijl de importprijzen met 5 à 10 pCt zijn gestegen.

De verdeling van de buitenlandse handel naar valutagebieden.

De Zweedse buitenlandse handel vertoont, zoals we zagen, een groot importoverschot. Dit overschot heeft voor een groot deel betrekking op het dollargebied. Ook vóór de oorlog had Zweden gewoonlijk een importsurplus met de dollarlanden. In de periode 1936—'38 bedroeg dit overschot gemiddeld ongeveer 230 miljoen kronen per jaar; het werd grotendeels gefinancierd door inkomsten

uit de scheepvaart voor en exporten naar het Britse Empire. Een dergelijke compensatie was, in verband met de dollarschaarste in Engeland, na de oorlog niet mogelijk. Bovendien zijn de dollarimporten van Zweden sterk gestegen, nl. van 26 pCt van de totale import in de periode 1936-'38 tot iets meer dan 50 pCt in 1947 (eerste drie kwartalen). Aan de andere kant is het aandeel van de dollarlanden in de Zweedse export over dezelfde periode slechts gestegen van 16 tot 30 pCt. Het importoverschot met betrekking tot het dollargebied bedroeg voor 1946 970 miljoen kronen tegen 1.417 miljoen kronen voor Januari—October 1947. Onderstaand overzicht geeft van een en ander een indruk.

TABEL II

De verdeling van de buitenlandse handel naar verschillende valutagebieden.

| | 1936-1938 | 1946 | 1947 Jan./Oct. | 1936-1946 | 1947 Jan./Oct. |
|------------------------------|-----------------------|-------|----------------|-----------|----------------|
| | (in miljoenen kronen) | | (in procenten) | | |
| Import: | | | | | |
| Dollargebied | 518 | 1.659 | 2.192 | 26 | 49 |
| Sterlinggebied | 325 | 477 | 520 | 17 | 14 |
| Andere landen | 1.403 | 1.250 | 1.641 | 57 | 37 |
| Totaal | 1.946 | 3.386 | 4.353 | 100 | 100 |
| Export: | | | | | |
| Dollargebied | 286 | 689 | 775 | 16 | 27 |
| Sterlinggebied | 499 | 529 | 577 | 28 | 21 |
| Andere landen | 1.001 | 1.329 | 1.205 | 56 | 52 |
| Totaal | 1.786 | 2.547 | 2.557 | 100 | 100 |
| Im(ex-)portoverschot: | | | | | |
| Dollargebied | -233 | -970 | -1.417 | | |
| Sterlinggebied | +174 | +52 | +57 | | |
| Andere landen | -101 | +79 | -436 | | |
| Totaal | -160 | -839 | -1.796 | | |

Het aspect, dat de betalingsbalans van Zweden biedt, is minder ongunstig dan dat van de handelsbalans. Bij een importoverschot van bijna 840 miljoen kronen in 1946 bedroeg het tekort op de betalingsbalans voor dat jaar slechts ruim 160 miljoen kronen. Het tekort op de betalingsbalans voor 1947 schat het Zweedse Conjunctuurinstituut op 1.400 miljoen kronen, dit is dus een aanzienlijk hoger bedrag dan voor 1946. Hieronder volgt ter vergelijking een opstelling van de Zweedse betalingsbalansen voor 1936-'38, 1946 en 1947.

TABEL III

De betalingsbalansen voor 1936-'38, 1946 en 1947.

| | 1936-'38 | 1946 | 1947 |
|--|-----------------------|-------|--------|
| | (in miljoenen kronen) | | |
| Import | 1.946 | 3.386 | 5.200 |
| Export | 1.786 | 2.547 | 3.200 |
| Netto importoverschot | -160 | -839 | -2.000 |
| Netto inkomsten uit scheepvaartverkeer | 165 | 500 | 550 |
| Uitgaven van buitenlandse schepen | 26 | 50 | 50 |
| Interest | 97 | 30 | 0 |
| Andere posten | 1 | 95 | 0 |
| Netto saldo v. d. betalingsbalans | +129 | -164 | -1.400 |

De helft van de totale waarde van de import in 1947 kwam uit Noord- en Zuid-Amerika, Zwitserland en Portugal, d.w.z. uit het dollargebied. Daar slechts 30 pCt van de totale export hierheen ging, vertegenwoordigt praktisch het totale tekort op de betalingsbalans een „hard currency”-tekort.

De invloed op de valutapositie van Zweden.

De valutapositie van Zweden kon, zoals in de aanvang opgemerkt, na de oorlog vrij gunstig worden genoemd; tot midden 1946 nam de deviezenvoorraad zelfs nog toe. Daarna daalde zij met ongeveer 2,3 miljard kronen. Onderstaand staatje geeft een beeld van het verloop van de goud- en netto-valutavoorraad van de Zweedse Rijksbank sedert het beëindigen van de oorlog (in miljoenen kronen, zie volgende kolom bovenaan).

Uit het voorgaande is het duidelijk, dat speciaal het bezit aan goud, dollars en Zwitserse francs een sterke daling onderging, nl. met 1.200 miljoen kronen. Daar de „hard currency”-voorraad aan het eind van 1947 niet eens 400 miljoen kronen meer bedroeg, kan een verdere daling

TABEL IV

| Eind | Goud | Vreemde valuta | Totaal |
|---------------|-------|----------------|--------|
| Juni 1945 | 2.009 | 580 | 2.589 |
| December 1945 | 2.024 | 758 | 2.782 |
| Juni 1946 | 1.985 | 988 | 2.973 |
| December 1946 | 1.371 | 538 | 1.909 |
| Juni 1947 | 606 | 155 | 761 |
| November 1947 | 362 | 378 | 740 |

nauwelijks meer worden toegestaan, meent het Zweedse Conjunctuurinstituut.

Vooruitzichten voor 1948.

Wat betreft de inkomsten uit de export van Zweden gedurende 1948, verwacht het Instituut een stijging tot ongeveer 3.500 miljoen kronen. De netto-inkomsten uit de scheepvaart zullen naar schatting ongeveer 500 miljoen kronen bedragen. Rekening houdend met andere inkomsten- en uitgavenposten, zal Zweden in 1948 een hoeveelheid goederen ter waarde van 4.000 miljoen kronen kunnen importeren zonder een tekort op de lopende posten van de betalingsbalans teweeg te brengen. Gezien de prijsstijgingen in het afgelopen jaar, komt deze invoer neer op een hoeveelheid ongeveer gelijk aan die geïmporteerd in 1938 of 1946. De invoer uit de dollargebieden moet echter worden verminderd tot ongeveer de helft van de waarde van de import in 1947.

Dit jaar zal Zweden dus ongetwijfeld voor een krachtproef worden gesteld. Volgens Senneby wordt de Zweedse economische positie gekarakteriseerd door „extreme lability”. Men moet volgens hem echter niet vergeten, dat de huidige crisis van de Zweedse buitenlandse handel slechts een quaestie is van liquiditeit. Op lange termijn gezien bezit Zweden een goede betalingscapaciteit; de schulden aan andere landen bijv. zijn minimaal. Eind 1946 was slechts een half procent van de totale nationale schuld in het buitenland geplaatst. Daartegenover zijn Zweden's buitenlandse activa snel gegroeid als gevolg van de buitenlandse credietverlening, welke 2.724 miljoen kronen belooft. Van dit bedrag was eind Juni 1947 1.602 miljoen kronen opgenomen.

INTERNATIONALE NOTITIES.

DE BUITENLANDSE HANDEL VAN FRANKRIJK.

De devaluatie van de Franse franc brengt met zich, dat de import voor Frankrijk duurder, de export daarentegen goedkoper wordt. Het is in dit verband van belang na te gaan hoe de buitenlandse handel van Frankrijk zich na de oorlog heeft ontwikkeld. Het is thans mogelijk de cijfers voor 1947 — die later dan gebruikelijk werden gepubliceerd in verband met de invoering van een nieuw douanetarief bij het begin van dit jaar — te stellen naast die voor 1946. Onderstaand staatje geeft de ontwikkeling aan van de buitenlandse handel in de jaren 1946 en 1947.

| | Waarde in milliarden francs | | Gewicht in miljoenen tonnen | |
|----------------------|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|-------|
| | 1946 | 1947 | 1946 | 1947 |
| Invoer: | | | | |
| Voedingsmiddelen | 69,6 | 92,1 | 5,27 | 3,59 |
| Grondstoffen | 105,4 | 169,9 | 23,28 | 31,36 |
| Eindproducten | 59,0 | 84,5 | 1,88 | 2,54 |
| Totaal | 234,0 | 346,5 | 30,43 | 37,49 |
| Uitvoer: | | | | |
| Voedingsmiddelen | 19,7 | 31,2 | 0,36 | 0,76 |
| Grondstoffen | 16,2 | 29,1 | 7,72 | 10,19 |
| Eindproducten | 65,4 | 152,5 | 1,91 | 2,81 |
| Totaal | 101,4 | 212,8 | 9,99 | 13,76 |
| Totaal passief saldo | 132,6 | 133,7 | | |

Het blijkt dus, dat de buitenlandse handel zich, zowel naar waarde als naar gewicht, in 1947 vergeleken met het

jaar daarvoor, aanzienlijk heeft uitgebreid. De export is naar verhouding sterker gestegen dan de import. Hierdoor is, ondanks de uitbreiding van de totale buitenlandse handel, het passief saldo van de handelsbalans practisch onveranderd gebleven.

Wat de invoer betreft, valt het meest de daling van de voedingsmiddeleninvoer op; volgens de „Neue Zürcher Zeitung” van 1 dezer wijst dit op toenemende productiviteit van de Franse landbouw. De invoer van grondstoffen is aanmerkelijk toegenomen, hetgeen vnl. samenhangt met de vergrote steenkoolinvoer (in 1947 werd 15,12 miljoen ton ingevoerd tegen 10,86 miljoen ton in 1946). Wat de uitvoer betreft, moet worden gewezen op de vergrote uitvoer van eindproducten (stijging rond 50 pCt).

DE AMERIKAANSE FILMINDUSTRIE.

In 1946 bracht de export van Amerikaanse films ongeveer \$ 125 miljoen op; de opbrengst voor 1947 wordt geschat op \$ 100 miljoen. De achteruitgang lijkt niet zo groot; er is echter reden tot bezorgdheid. In verband met de schaarste aan dollars nl. is men in verschillende landen er toe overgegaan de import van Amerikaanse films te beperken. Voorop ging Groot-Brittannië, dat in Augustus jl. een invoerrecht instelde van 75 pCt „on anticipated net proceeds”. Later namen, buiten Europa, ook Zuid-Amerikaanse en Aziatische landen gelijksoortige maatregelen. Het effect van deze beperkingen wordt in Hollywood, naar „The Economist” van 7 Februari jl. meldt, zeer somber beoordeeld. In het bijzonder de ontwikkeling op de Britse markt schijnt grote zorgen te baren. Op een totale exportopbrengst van \$ 125 miljoen in 1946 bedroeg alleen al de bijdrage van Engeland \$ 70 miljoen.

De Amerikaanse filmindustrie ziet zich thans geplaagd voor een moeilijke aanpassingsproces. Zij hoopt, dat de Britse beperkingen een kwestie van „bluff” zijn en binnen afzienbare tijd door Engeland zullen worden losgelaten, of dat, zo Engeland onwillig blijft, de Amerikaanse Regering pressie op de Engelsen zal uitoefenen. Deze hoop werd tot dusver nog niet verwezenlijkt. De filmproducenten beginnen echter, aldus Nathan Golden, speciaal adviseur van het „Department of Commerce”, in te zien, dat verlaging van invoerrechten in het buitenland niet voldoende zal zijn. Men is thans doende de productiekosten te verlagen en in het algemeen tot reorganisatie en rationalisatie over te gaan. Daarbij wreekt zich, dat Hollywood, speculerende op ruime inkomsten, de kostenfactor in het verleden te zeer heeft verwaarloosd. Momenteel nemen de opbrengsten af; kennelijk is de „sellers' market”, die voor zovele Amerikaanse producten nog steeds aanwezig is, in dit geval langzamerhand tot een „buyers' market” omgeslagen.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

In de afgelopen week kwam in het beeld, dat in het voorgaande overzicht van de geldmarkt werd geschetst, vrijwel geen verandering. De marktdisconto's bewogen zich alle op hetzelfde niveau, en callgeld bleef gedurende de gehele week $\frac{3}{4}$ pCt. Wellicht zal de markt een verruiming te zien geven, wanneer op 15 Februari a.s. de rente op de 3— $\frac{3}{4}$ pCt 1947 wordt betaald (ten bedrage van ongeveer f 40 miljoen).

De Nederlandsche Bank zag in de afgelopen week haar deviezenvoorraad toenemen met een bedrag van f 37 miljoen. In Januari 1948 is van het Internationale Monetair Fonds \$ 16,5 miljoen gekocht. Tevens werd bekend gemaakt, dat op het crediet van de Wereldbank ad \$ 195 miljoen tot nu toe ruim \$ 83 miljoen is opgenomen. Daar de lening tot Maart 1948 loopt, lijkt het niet waarschijnlijk, dat vóór die datum het volledige bedrag kan worden opgenomen, ook al gelukt het om tal van oude posten onder dit crediet te brengen. Wellicht zal de

Wereldbank dan ook de looptijd van het crediet verlengen.

Na de vrij scherpe stijging der aandelenkoersen in de vorige week, welke zich aanvankelijk in deze verslagperiode nog voortzette, trad in het midden der week een kentering in, waardoor een — zij het vrij klein — deel der koerswinsten weer verloren ging. Het lijkt, dat technische factoren, zoals winstnemingen bij deze daling een vrij belangrijke rol hebben gespeeld.

De emissiebedrijvigheid is, na de korte onderbreking, toen de Koninklijke aan de markt was, weer volkomen opgeleefd. Beleggingzoekende kapitalen zijn hiervoor in ruime mate beschikbaar, welke uit verschillende bronnen afkomstig zijn, zoals liquidatie van buitenlands bezit, gedeeltelijke aflossing van obligatieleningen bij conversies waar institutionele beleggers de plaats der particulieren innemen, en uiteraard ook uit directe particuliere besparingen. Zolang de overheidstekorten, waarin door geldschepping wordt voorzien, blijven opwegen tegen de met buitenlands crediet gefinancierde betalingsbalansstekorten, zal in deze toestand waarschijnlijk weinig verandering komen. De prijsbeheersing belet een binding van koopkracht d.m.v. prijsstijgingen, zodat het steeds in omvang toenemende geldaanbod geredelijk ter kapitaalmarkt belegging zoekt, en daarmee de emissiemarkt willig maakt.

Ter oriëntering van het koersverloop moge onderstaande tabel dienen.

| | 30 Jan. 1948. | 6 Febr. 1948. |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|
| A.K.U. | 185 | 191 $\frac{1}{2}$ |
| v. Berkel's Patent | 123 | 125 $\frac{1}{2}$ |
| Lever Bros. Unilever C.v.A. | 324 $\frac{1}{2}$ | 319 $\frac{1}{2}$ |
| Philips G.b.v.A. | 388 | 389 |
| Koninklijke Petroleum | 355 | 352 |
| H.A.L. | 225 | 220 |
| N.S.U. | 185 | 186 |
| H.V.A. | 242 | 246 $\frac{1}{2}$ |
| Deli Mij. C.v.A. | 183 | 185 |
| Amsterdam Rubber | 176 $\frac{1}{2}$ | 175 $\frac{1}{2}$ |

STATISTIEKEN.

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 |
| 21 Jan. '48 | 0,2 | 1.399,2 | 1.400 | 1.285,0 | 115,2 |
| 28 Jan. '48 | 0,2 | 1.399,2 | 1.400 | 1.269,0 | 131,3 |
| 4 Febr. '48 | 0,2 | 1.349,3 | 1.350 | 1.257,6 | 92,6 |

| 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 |
| 21 Jan. '48 | 0,3 | 280,8 | 12,0 | 20,2 | 410,4 | 22,0 | 293,5 |
| 28 Jan. '48 | 0,3 | 241,6 | 12,7 | 32,7 | 400,2 | 16,3 | 290,8 |
| 4 Febr. '48 | 0,3 | 286,5 | 11,9 | 28,4 | 401,4 | 23,4 | 283,7 |

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

| Data | Metaalvoorraad | Buitenl. wissels | Disconto's en voorschotten | Effecten | Biljetten in omloop | Anderen crediten |
|--------------|----------------|------------------|----------------------------|----------|---------------------|------------------|
| 31 Dec. 1946 | 4.949,9 | 158,0 | 238,7 | 52,7 | 4.090,7 | 1.113,7 |
| 15 Jan. 1948 | 5.602,6 | 84,3 | 246,2 | 48,4 | 4.103,3 | 1.255,5 |
| 23 Jan. 1948 | 5.605,7 | 112,9 | 244,4 | 48,4 | 4.078,7 | 1.269,5 |
| 31 Jan. 1948 | 5.604,5 | 130,7 | 222,8 | 48,5 | 4.149,6 | 1.200,5 |

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 9 Februari 1948.

| Activa. | | |
|---|---|--------------------------------|
| Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto | Hoofdbank f — ¹⁾ Bijbank „ 2.000.000,— Agentsch. „ — | f 2.000.000,— ¹⁾ |
| Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art. II, 1e lid. sub 3 van de Bankwet 1937 art. 4 van het Koninklijk besluit van 1 October 1945, Staatsblad No. F 204) | | — |
| Schatkistpapier, door de Bank overgenomen van de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947 | | 2.000.000.000,— |
| Beleningen: (incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand) | Hoofdbank f 140.578.317,55 ²⁾ Bijbank „ 2.586.033,95 Agentsch „ 6.950.042,46 | f 150.114.393,96 ²⁾ |
| Op effecten, enz. | f 150.114.393,96 | |
| Op goederen en celen | f 148.839.262,21 ³⁾ f 1.275.131,75 | f 150.114.393,96 ³⁾ |
| Voorschotten aan het Rijk (art. 16 van de Bankwet 1937) | | — |
| Boekvordering op de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947 | | 1.500.000.000,— |
| Munt en muntmateriaal: | | |
| Gouden munt en gouden muntmateriaal | f 581.249.918,28 | |
| Zilveren munt, enz. | f 2.772.213,93 | 584.022.132,21 |
| Papier op het buitenland | f 246.137.200,— | |
| Tegoed bij correspondenten in het buitenland | f 409.804.325,01 | |
| Buitenlandse betaalmiddelen | f 4.893.828,54 | 360.835.353,55 |
| Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds | f 81.333.868,41 | |
| Gebouwen en inventaris | f 3.500.000,— | |
| Diverse rekeningen | f 111.043.635,86 | |
| | | f 4.792.849.383,99 |
| Passiva. | | |
| Kapitaal | f 20.000.000,— | |
| Reservefonds | f 12.452.579,46 | |
| Bijzondere reserves | f 32.247.868,69 | |
| Pensioenfonds | f 16.840.146,91 | |
| Bankbiljetten in omloop (oude uitgiften) | f 124.669.755,— | |
| Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgiften) | f 2.921.575.260,— | |
| Bankassignaties in omloop | f 324.332,37 | |
| Rekening-courant saldo's: | | |
| 's Rijks Schatkist | f 946.745.760,79 | |
| Geblokkeerde saldo's van banken | f 73.679.131,65 | |
| Geblokkeerde saldo's van anderen | f 35.756.736,48 | |
| Vrije saldo's | f 462.175.645,83 | |
| | | f 1.518.357.274,75 |
| Diverse rekeningen | f 146.382.166,81 | |
| | | f 4.792.849.383,99 |

1) Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen f —
2) Waarvan aan Nederlands-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad no. 99) „ 39.529.875,—
3) Circulatie der door de Bank namens de Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten „ 151.170.589,50

ZWEEDESE RIJKBANK.

(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 Jan. 1948 | 231 | 147 | 2.562 | 451 | 134 | — | 182 |
| 23 Jan. 1948 | 231 | 147 | 2.490 | 443 | 145 | — | 182 |
| 31 Jan. 1948 | 229 | 145 | 2.520 | 436 | 146 | — | 182 |

| Data | Biljetten in circulatie | Deposito's | | | | Regularisatie-rekening | |
|--------------|-------------------------|--------------------|-------|--------|----------|------------------------|---|
| | | Direct opvraagbaar | | | | | |
| | | Totaal | Staat | Banken | 45 dagen | | |
| 31 Dec. 1946 | 2.877 | 875 | 706 | 94 | 230 | 174 | 7 |
| 15 Jan. 1948 | 2.812 | 1.040 | 682 | 278 | 69 | 173 | 4 |
| 23 Jan. 1948 | 2.606 | 875 | 658 | 136 | 68 | 176 | 4 |
| 31 Jan. 1948 | 2.734 | 776 | 613 | 89 | 68 | 178 | 4 |

DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens).

| Data | Munt en muntmateriaal | Papier op het buitenland | Tegoed bij corresp. in het buitenland en buitenlandse betaalmiddelen | Wissels, prom. enz. en open marktpapier | Beleningen |
|-------------|-----------------------|--------------------------|--|---|------------|
| 30 Dec. '46 | 700.876 | 4.434.786 | 100.816 | 103 | 153.109 |
| 29 „ '47 | 610.898 | 180.770 | 85.394 | 5 | 160.135 |
| 5 Jan. '47 | 610.931 | 172.974 | 72.831 | 2.005 | 151.166 |
| 12 „ '48 | 584.182 | 167.510 | 98.206 | 2.005 | 149.971 |
| 19 „ '48 | 584.220 | 171.578 | 94.213 | 2.005 | 150.304 |
| 26 „ '48 | 584.254 | 138.706 | 139.963 | 2.005 | 150.663 |
| 2 Febr. '48 | 583.958 | 232.537 | 195.941 | 2.005 | 148.810 |
| 9 „ '48 | 584.022 | 246.137 | 114.698 | 2.000 | 150.114 |

| Data | Bankbiljetten in omloop | Saldi in rekening courant | | | |
|-------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------------|
| | | 's Rijks Schatkist | Geblokkeerde saldo's van banken | Geblokkeerde saldo's van anderen | Vrije saldi |
| 30 Dec. '46 | 2.744.151 | 1.099.855 | 90.071 | 43.706 | 590.158 |
| 29 „ '47 | 3.010.488 | 703.999 | 94.414 | 34.270 | 533.327 |
| 5 Jan. '47 | 3.005.753 | 716.463 | 51.309 | 41.998 | 513.506 |
| 12 „ '48 | 2.958.385 | 741.444 | 97.088 | 43.070 | 490.014 |
| 19 „ '48 | 2.945.131 | 821.129 | 92.984 | 35.736 | 484.145 |
| 26 „ '48 | 2.911.251 | 856.524 | 101.714 | 35.806 | 508.673 |
| 2 Febr. '48 | 2.953.413 | 909.063 | 70.084 | 39.930 | 475.005 |
| 9 „ '48 | 2.921.575 | 946.746 | 73.679 | 35.757 | 462.176 |

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

(Voornaamste posten in miljoenen francs).

| Data | Totaal van de goudvoorraad ¹⁾ | Buitenlandse deviezen | Papier op op Belgijë | Voorschotten op over-heidsfondsen | Deel en pas-munt | Vorderingen op de Staat |
|--------------|--|-----------------------|----------------------|-----------------------------------|------------------|-------------------------|
| 26 Dec. 1946 | 32.226 | 5.648 | 4.953 | 214 | 698 | 49.158 |
| 30 „ 1947 | 26.170 | 12.081 | 6.896 | 1.058 | 776 | 52.577 |
| 8 Jan. 1948 | 25.729 | 12.700 | 7.729 | 922 | 723 | 52.602 |
| 15 „ 1948 | 25.688 | 12.848 | 7.698 | 836 | 752 | 51.927 |
| 22 „ 1948 | 25.727 | 13.211 | 7.004 | 675 | 775 | 51.992 |
| 29 „ 1948 | 25.980 | 13.307 | 7.084 | 799 | 793 | 52.562 |
| 5 Febr. 1948 | 25.980 | 12.689 | 8.159 | 804 | 721 | 52.577 |

| Data | Overheidsfondsen | Totaal activa ²⁾ | Bankbiljetten in omloop | Rekening-courant saldi | | Besluitwet van 6 Oct. '44 ³⁾ |
|--------------|------------------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------------|---|
| | | | | van de Schatkist | van anderen | |
| 26 Dec. 1946 | 637 | 159.377 | 72.165 | 1 | 4.482 | 614 |
| 30 „ 1947 | 637 | 167.598 | 79.761 | 5 | 5.775 | 501 |
| 8 Jan. 1948 | 637 | 168.211 | 80.476 | 5 | 5.667 | 501 |
| 15 „ 1948 | 637 | 167.368 | 79.813 | 5 | 5.552 | 500 |
| 22 „ 1948 | 637 | 167.064 | 79.442 | 6 | 5.738 | 500 |
| 29 „ 1948 | 637 | 168.047 | 79.736 | 6 | 6.397 | 499 |
| 5 Febr. 1948 | 637 | 168.477 | 80.790 | 3 | 5.772 | 499 |

1) Waarvan 10.493 miljoen frcs 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 frcs.
3) Deze post omvat: oude biljetten over te boeken op tijdelijk onbeschikbare of geblokkeerde rekeningen en niet aangegeven oude biljetten.

BANK VAN FRANKRIJK.

(Voornaamste posten in miljoenen francs).

| Data | Metaalvoorraad | Disconto's en voorschotten | Voorschotten aan de Staat | | |
|--------------|----------------|----------------------------|---------------------------|-----------|----------------------------|
| | | | Vaste | Schatkist | Bezettingskosten Duitsland |
| 26 Dec. 1946 | 94.817 | 118.302 | 59.449 | 67.900 | 426.000 |
| 8 Jan. 1948 | 55.173 | 202.647 | 125.042 | 140.700 | 426.000 |
| 15 Jan. 1948 | 55.173 | 197.725 | 125.042 | 136.100 | 426.000 |
| 22 Jan. 1948 | 55.173 | 205.657 | 125.042 | 120.700 | 426.000 |

| Data | Bankbiljetten in circulatie | Deposito's | | |
|--------------|-----------------------------|------------|-------|----------|
| | | Totaal | Staat | Diversen |
| 26 Dec. 1946 | 721.865 | 63.458 | 765 | 62.693 |
| 8 Jan. 1948 | 914.946 | 81.499 | 766 | 79.249 |
| 15 Jan. 1948 | 901.916 | 81.876 | 742 | 79.608 |
| 22 Jan. 1948 | 891.546 | 83.620 | 771 | 81.537 |

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

| Vorderingen | 23 Jan. 1948 | 15 Jan. 1948 |
|---|-------------------|-------------------|
| Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederl. Bank N.V. | f 853.780.062,88 | f 748.069.822,07 |
| Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Bank voor Nederlandse Gemeenten | „ 663.796,69 | „ 196.452,40 |
| Kasvorderingen wegens creditverstreking aan het buitenland | — | — |
| Daggeldlening tegen onderpand | — | — |
| Saldo der postrekeningen van Rijksecomptabelen | „ 376.761.107,81 | „ 366.960.011,36 |
| Voorschotten op ultimo December 1947 a. d. gemeenten wegens aan haar uit te keren belastingen | „ 64.807.906,15 | „ 64.807.906,15 |
| Vorderingen in rekening-courant op: Nederlands-Indië | „ 727.044.453,50 | „ 724.794.453,56 |
| Suriname | „ 32.251.130,01 | „ 32.251.919,98 |
| Curaçao | „ 2.657.129,36 | „ 2.657.129,36 |
| Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds | — | — |
| Het staatsbedrijf der P., T. en T. | — | — |
| Andere staatsbedrijven en instellingen | „ 212.915.011,89 | „ 202.894.579,85 |
| 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 Nederlandse Gemeenten | — | — |
| Schatkistbiljetten in omloop | f 1345.104.600,— | f 1330.508.800,— |
| Schatkistpromessen bij De Nederlandsche Bank N.V. in gevolge overeenkomst van 26 Februari 1947 | „ 2000.000.000,— | „ 2000.000.000,— |
| Schatkistpromessen in omloop (rechtstreeks bij de Nederl. Bank N.V. is geplaatst nihil) / 6.666,1 m/m w.o. garantie Bretton Woods / 742 mill. | „ 5924.100.000,— | „ 5902.400.000,— |
| Daggeldleningen | — | — |
| Muntbiljetten in omloop | „ 147.533.680,— | „ 147.440.124,— |
| Schuld op ultimo December 1947 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keren belastingen | — | — |
| Schuld in rek.-courant aan: Nederlands-Indië | — | — |
| Suriname | — | — |
| Curaçao | — | — |
| Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds | „ 27.820.548,65 | „ 24.866.132,78 |
| Het staatsbedrijf der P., T. en T. | „ 521.146.840,08 | „ 451.861.767,31 |
| Andere staatsbedrijven | „ 3.701.238,99 | „ 5.701.238,99 |
| Schuld aan diverse instellingen in rekening met 's Rijks Schatkist | „ 2948.888.774,70 | „ 2950.731.774,70 |

VOORGESTELDE TOTALE TOEWIJZINGEN ONDER HET MARSHALL-PLAN AAN ALLE EUROPESE LANDEN OVER DE VIER-JARENPERIODE 1948 TOT 1952.

| | Graan 1.000 ton | Steenkool 1.000 ton | Staal 1.000 ton | Ma- chines £ 1.000 | Petro- leum 1.000 ton |
|-------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------------|
| Engeland | 1.305 | nihil | 2.021 | 73.200 | 24.000 |
| Frankrijk | 1.175 | 27.520 | 999 | 81.475 | 22.636 |
| Italië | 5.010 | 12.937 | 698 | 4.200 | 11.107 |
| België | 1.411 | 2.685 | 1.121 | 10.375 | 4.754 |
| Zweden | 400 | nihil | 873 | 11.050 | 10.206 |
| Oostenrijk | 1.810 | nihil | nihil | 12.450 | nihil |
| Denemarken | 236 | 1.208 | 530 | 5.650 | 4.343 |
| Zwitserland | 435 | 447 | 701 | 2.250 | 1.635 |
| Noorwegen | 305 | nihil | 868 | nihil | 2.521 |
| Ierland | nihil | 1.812 | nihil | 1.725 | 1.668 |
| Luxemburg | 25 | — | — | 325 | 186 |
| Nederland | 2.285 | 1.521 | 1.273 | 9.025 | 4.697 |
| Griekenland | 1.405 | 45 | 225 | 7.450 | — |
| Turkije | — | — | 138 | 7.900 | — |
| Portugal | 435 | 2.126 | 201 | 2.475 | — |

Bron: „Records and Statistics" van 17 Januari 1948.

Annonces voor het volgend nummer

dienen uiterlijk Maandag 16 Febr. a.s. in het bezit te zijn van de administratie, Lange Haven 141, Schiedam

Beschikbare krachten

Econ. Doctorandus

(pol. del. licht) 36 jaar, met 10-jarige veelz. praktijk- in bedr.leven en research-werk, erv. organisator en directie-secr., moderne talen vlot sprekend, energiek en representatief, nu zelfstandig werkzaam

ZOEKT VASTE POSITIE

Br. onder no. ESB 1138, bureau van dit blad, postbus 42, Schiedam.

Energiek, jong

econoom

zakenman, praktische ervaring in binnen- en buitenland, research. Administratief, documentair, bedrijfs-technisch onderlegd, organisatorisch, zoekt positie. als secretaris der directie, of dergelijke functie. Uitmuntende referenties. Br. onder no. ESB 1137, bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.

Manager

Actieve, representatieve, 35-jarige persoonlijkheid met initiatief en uitgebreide commerciële ervaring, in staat om onderhandelingen met instanties en zakenrelaties in binnen- en buitenland te voeren, zoekt passende opdrachten.

Br. onder letter P, aan Boekhandel W. P. van Stockum & Zn. N.V., Buitenhof 36, Den Haag.

Vacatures

De Nederlandsche Bank N.V. te Amsterdam vraagt voor haar Accountantsdienst

accountant

met praktische ervaring, bij voorkeur lid van het Nederlandsche Instituut voor Accountants of academicus. Leeftijd niet boven 40 jaar.

Sollicitaties te richten tot De Nederlandsche Bank N.V., afdeling Secretarie-Personeel, Oude Turfmarkt 127/129, Amsterdam-C.

Nederlandse Vereniging van Transport-ondernemingen roept sollicitanten op voor de betrekking van

secretaris

van de afdeling goederenvervoer.

Vereisten: hoedanigheid van Mr, Ir of Econ. of Geogr. Drs, ervaring op economisch, bij voorkeur transportgebied.

Sollicitaties binnen 14 dagen aan de Algemeen Secretaris der N.V.T.O., Bezuidenhout 23, 's-Gravenhage.

Vacatures

De Koninklijke Stoomweverij te Nijverdal N.V. en de Stoomspinnerij te Nijverdal N.V. zoeken een

CHEF DE BUREAU

met grote ervaring op het gebied der moderne bedrijfsadministratie. Grondige kennis der fiscale wetgeving en kennis der moderne talen, in het bijzonder Engels, worden vereist. Leeftijd ca. 35 jaar.

Reflectanten met vergevorderde studie voor accountant genieten de voorkeur.

Sollicitanten moeten bereid zijn zich aan een psychotechnisch onderzoek te onderwerpen.

Sollicitatiebrieven in eigen handschrift, vergezeld van recente foto, te richten aan het adres der vennootschappen, Postbus 49, Almelo.

Het CENTRAAL INSTITUUT VOOR INDUSTRIE-ONTWIKKELING (CIVI) te 's-Gravenhage, vraagt enkele

economen

voor economische en technisch-economische studies, markt-analyses enz.

Academisch gevormd, met ruime industriële ervaring, leeftijd 30—45 jaar, in staat zelfstandig te werken.

Sollicitaties onder lett. K.K.P. aan Nijgh & van Ditmar, Parkstraat 25, Den Haag.



De Directeur van de Centrale Personeelsdienst roept ten behoeve van de Ministeries van Economische Zaken en van Financiën op:

doctorandi economie

voor werkzaamheden op het gebied van:

A. Industriële Documentatie. Gevraagd wordt praktische ervaring in het bedrijfsleven.

B. Buitenlandse economische betrekkingen, liefst met enige ervaring.

C. Statistiek.

D. Binnenlands geldwezen en geld- en kapitaalmarkt. Gevraagd wordt praktische ervaring in het behandelen van problemen op dit gebied.

E. Buitenlands geldwezen en internationaal betalingsverkeer. Gevraagd wordt praktische ervaring en kennis der regelingen op dit terrein.

Sollicitaties aan de Centrale Personeelsdienst, Binnenhof 4, te 's-Gravenhage, onder motto L/EC.-51; met vermelding van de letter (A t/m E) van de categorie waarvoor men solliciteert.

Bij de
N.V. Handelsvereniging „Amsterdam“,
N.Z. Voorburgwal 162-170 te Amsterdam-C.

bestaat gelegenheid tot plaatsing
van een jong

Mr. in de Rechten,

bij voorkeur met enige jaren kantoor-
ervaring, ten einde te werk gesteld
te worden bij het Secretariaat van
haar hoofdkantoor te Amsterdam.

Kantoor Mr. Dr. A. KAMMER, Westzeedijk 122,
Rotterdam, zoekt

JONG ENERGIEK ACCOUNTANT

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

Bij gebleken bekwaamheid uitstekende vooruit-
zichten. Br. met uitv. incl. aan bovenstaand adres.

De GULDEN
in 't roq
van het Pond.

DE  ZAKENWERELD
WEEKBLAD VOOR HANDEL, INDUSTRIE EN FINANCIËN
HERENGRACHT 342 - AMSTERDAM-C.

„HOLLANDIA“

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

HOOFDKANTOOR TE
VLAARDINGEN

Economisch - Statistische Berichten

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

Abonnementsprijs, franco per post, voor Nederland f 26* per jaar,
voor België/Luxemburg f 28 per jaar, te voldoen door storting van de
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.

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

ADVERTENTIES.

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