

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

33E JAARGANG

WOENSDAG 25 FEBRUARI 1948

No. 1607

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	143
Sommaire, summaries	143
De betekenis van het Marshall-plan voor landbouw en voedselvoorziening (I) door <i>Ir A. H. Boerma</i> ..	144
Financiële aspecten van de Nederlandse koopvaardij door <i>Mr J. J. Oyevaar</i>	146
Een nationale boekhouding voor Nederland door <i>Dr Ph. J. Idenburg</i>	150
Het arbeidsvraagstuk in het rapport van de Commissie van Zestien door <i>Dr J. L. F. van Essen</i>	150
Ingezonden stuk:	
Het agrarisch exportsaldo van Nederland door <i>Dr. E. van de Wiel</i> , met naschrift van <i>K. H. Schalkers en Dr Ir A. L. S. Bär</i>	152
Aantekening:	
De begroting der Sovjet-Unie voor 1948	154
Internationale notities:	
De wereldrijstvoorziening	155
Bericht aan abonné's	156
Geld- en kapitaalmarkt	156
Statistieken:	
Bankstaten	156
Indexcijfers van lonen volgens regelingen in Nederland ..	157
Stand van 's Rijks Kas	157
Enige indexcijfers van de industriële productie in België ..	157
Verkeer en vervoer in Nederland	158
Enige indexcijfers van de industriële productie in Nederland ..	159
De kolonpositie van Nederland	159

DEZER DAGEN

Oostenwind. Het ijs begon te zetten. Een vriendschapsverdrag tussen Hongarije en Rusland is tot stand gekomen. Schuift thans de kap van warme vriendschap naar Tsjechoslowakije? Slowakije bleek niet huiverig om onder de kap plaats te nemen; de volksrepubliek is reeds uitgeroepen. President Benesj echter weigert de kap naar de wind te hangen. Zijn antwoord tekent nog de houding in Huygens Scheepspraet: „k Hebb te veul gesnorr van buyen over deuze muts zien gaen”.

Komt er voor Oostenrijk beschutting tegen deze wind? In Londen wordt overlegd over de Russische concessies ten aanzien van het Oostenrijkse vredesverdrag. Rusland wil de wind temperen, maar wol moet het hebben van het geschoren schaaap. Daar het volgens Franse en Amerikaanse experts de pels te dik schat — de eisen bevatten o.a. een betaling van \$ 200 miljoen in harde valuta over een periode van twee jaar — komt dit neer op een uitnodiging aan de Amerikanen het gulden vlies aan de Oostenrijkers te overhandigen ter verdere verzending.

De Amerikanen echter zijn in de verbijsterende positie van Odysseus, toen zijn makkers stoutmoedig de hand hadden geslagen aan het geschenk van Aeolus, de windgod. De ontsnapte winden waaien aan alle kanten tegelijk. Vooral met het oog op een Westenwind heeft Marshall deze week een crediet van \$ 570 miljoen voor China bij het Congres aangevraagd. En voor de deur der algemene vergadering der Verenigde Naties wacht de voorzitter der Korea-commissie op gehoor, nog beduusd van de kille ontvangst, door de Russen als bezetters van Noord-Korea. Waaraan Zuid-Korea grenst, dat onder Amerikaans beheer staat.

Het is onder deze omstandigheden te begrijpen, dat het de Verenigde Staten te bar wordt, als zij ook in de Antarctica nog daadwerkelijk moeten optreden; zij hebben zich hier in de ijle sfeer der desinteresse begeven. Waarop van Argentijnse zijde is verklaard, dat, als de wind uit die hoek woei, Noord-Amerika niet op steun behoefde te rekenen, als het op een strijd met Rusland aankwam. Hetgeen gelukkig nog een vage dreiging is. De Engelsens intussen hebben zich gehouden bij de mededeling, dat de President van Chili onderweg op een licht schip zwaar weer heeft gehad.

Drijft de wind de resterende losse schotsen bijeen? De drie bezetters der Westelijke zônes van Duitsland zijn bijeen gekomen om een samenscholen te overleggen. Het is als bij Staring: „Wij schuilden onder dropp'lend lover”, want aan de ene kant vindt Rusland het niet goed, aan de andere kant willen de lage landen hen niet zo maar laten gaan. Voorlopig is het boze weer Frankrijk te stade gekomen: het is er daardoor in geslaagd het Saargebied zonder verzet economisch te doen vastvriezen aan het Franse gebied. Wat de lage landen betreft, daar zij economisch in grotere combinatie mede als windbrekers zullen moeten optreden, — de Benelux-ervaring is een deviezenbron van groot belang aan het worden — staan hun kansen op gehoor evenmin slecht. Hetgeen de kans op ontdoeien van de economische verstijving in West-Europa beter maakt.

Hoever deze zich reeds begint uit te strekken, is gebleken uit de recente mededelingen van de Nederlandse Minister van Financiën: de invoer uit dollar-eisende landen zal moeten worden beperkt: tot gedeeltelijke vordering van Amerikaanse effecten zal moeten worden overgegaan.

Rigider grenzen allerwegen. Ook in Indonesië. Of zijn dat schijn-vaste vormen?

The Statist

ESTABLISHED 1878

An Independent Journal of Finance
and Trade



OBJECTIVE APPRAISALS
CONSIDERED JUDGMENT
IMPARTIAL OPINION



Contains most complete range of
British economic and financial statist-
ics published in any weekly journal



World wide circulation



Annual subscription rate: (post free-
to include all supplements) £ 3:2:6
(fl 33,40)

*A special supplement on Economic Con-
ditions in The Netherlands will be published
on January 31*

LONDON: 51 CANNON STREET, E.C. 4

„HOLLANDIA“

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

HOOFDKANTOOR TE
VLAARDINGEN

Een onafhankelijk oordeel over het herstel
van West-Europa:

Economisch- Statistisch Kwartaalbericht

Research uitgave van
het Nederlandsch Economisch Instituut

Jaarabonnementen f 6.50
voor abonné's E.-S.B. f 5.—

Telefoon 38340, Rotterdam
Giro no. 8408

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

Vermogensheffingen

Objectieve en deskundige
voorlichting aan bedrijven en
particulieren die een deel van
hun vermogen moeten vrij-
maken voor betaling der ko-
mende heffingen, verstrekt de

Naaml. Venn.

Hollandsche Belegging- en Beheer-Mij.

Anno 1930

Keizersgracht 706. — Amsterdam C

Commissarissen:

Prof. Ir. J. P. de Vooy;

Drs. J. H. Gispen;

Mr. J. E. Scholtens.

Directie:

Gerlof Verwey;

Dr. F. Ph. Groeneveld;

A. C. Leeuwenburgh.

ROTTERDAMSCHЕ BANK

225 VESTIGINGEN
IN NEDERLAND

SPECIALE
AFDEELINGEN

VOOR
PARTICULIEREN



Behandeling van alle
bankzaken

* *

Bezorging van alle
assurantiën.

R. MEES & ZONEN

BANKIERS EN ASSURANTIE-MAKELAARS

AMSTERDAM - ROTTERDAM - 'S-GRAVENHAGE
DELFT - SCHIEDAM - VLAARDINGEN



Maakt gebruik

van onze speciale rubriek
„Vacatures“ voor het
oproepen van sollicitan-
ten voor leidende functies
(zie pagina 159 en 160)



N.V. KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

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

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK.

Ir A. H. Boerma, *De betekenis van het Marshall-plan voor landbouw en voedselvoorziening (I)*.

Te weinig voedsel betekent te weinig kolen, te weinig kolen betekent te weinig staal, te weinig staal betekent te weinig landbouwwerktuigen en als gevolg daarvan blijft weer de agrarische productie ten achter. Het Marshall-plan moet Europa helpen deze kringloop te verbreken. Of de West-Europese landen erin zullen slagen om per 1951 een aanzienlijke productieverhoging te bereiken, hangt met name af van de mate, waarin kunstmest, veevoeder en landbouwmachines kunnen worden verkregen; daarnaast is een ruime invoer van voedingsmiddelen (granen) noodzakelijk. T.a.v. granen is het consumptiepeil in de Verenigde Staten sterk gestegen. De met de sterke vraag naar granen samenhangende prijsstijging heeft in Amerika de kosten van levensonderhoud verhoogd; dit is in belangrijke mate de achtergrond van de critiek, die in de Verenigde Staten op het agrarisch gedeelte van het Marshall-plan wordt uitgeoefend.

Mr J. J. Oyevaar, *Financiële aspecten van de Nederlandse koopvaardij*.

Hoewel het voor Nederland moeilijk is, zich met de subsidiegedachte te verenigen, zijn er twee redenen, waarom deze gedachte principieel niet geheel kan worden uitgesloten: 1. de waarde van de koopvaardij als „wapen” in oorlogstijd (zoals in de tweede wereldoorlog is gebleken), 2. het belang van conjunctuurbeheersing in de scheepsbouw. Opmerking verdient, dat de huidige liquiditeit der rederijen van voorbijgaande aard is, gezien de noodzakelijke herstelwerkzaamheden en investeringen. Wat het Marshall-plan betreft, dient te worden onderscheiden de hulp, die verleend zal worden a. voor het op peil brengen van de vloot, b. met betrekking tot de aanvoeren van bijzonder karakter, die ook thans niet door de nationale koopvaardij worden bewerkstelligd. Men denke bij laatstgenoemd punt o.a. aan de kolenaanvoeren uit de Verenigde Staten. De vorm, waarin de hulp zal worden verleend, is nog niet exact aan te geven.

Dr Ph. J. Idenburg, *Een nationale boekhouding voor Nederland*.

Op grond van de behoefte aan een samenvattend overzicht van de geldstromen in de Nederlandse volkshuishouding is het C.B.S. in 1941 met de opstelling van een dergelijk overzicht voor 1938 begonnen. De betreffende werkzaamheden zijn thans zóver gevorderd, dat de „Nacalculatie 1946” (tevens „Nationale boekhouding 1946”) binnenkort gereed zal zijn. Actualiteit en betrouwbaarheid der cijfers zijn moeilijk te verwezenlijken; voor de volkshuishouding staan de zaken in dit opzicht volkomen anders dan voor een bedrijf. Opmerking verdient, dat het overzicht van 1947 slechts enkele maanden na dat van 1946 zal kunnen volgen.

Dr J. L. F. van Essen, *Het arbeidsvraagstuk in het rapport van de Commissie van Zestien*.

Tegenover de hulp, die het Marshall-plan aan West-Europa wil brengen, staat de verplichting voor West-Europa om tot een coördinatie van economische krachtsinspanning te komen, ook op het terrein van het arbeidsvraagstuk. Het rapport der Parijse conferentie vermeldt o.a., dat de behoefte aan vreemde arbeidskrachten der 16 landen in totaal 677.200 bedraagt, terwijl daarnaast het beschikbaar surplus van eigen arbeidskrachten 2,5 mln beloopt. De schijnbare tegenstelling vloeit voort uit de behoefte aan geschoolde arbeidskrachten. Het rapport completeert de schets van de bestaande toestand met een reeks aanbevelingen, die een novum vormen op het gebied van de internationale migratie- en vreemdelingenwetgeving.

SOMMAIRE.

Ir A. H. Boerma, *L'agriculture et le plan Marshall*.

Quand le plan Marshall sera exécuté, la production agricole de l'Europe Occidentale atteindra son niveau d'avant guerre. En outre, l'importation de blé en provenance des Etats-Unis restera nécessaire. Entretemps, la forte demande de blé américain, tant à l'intérieur qu'à l'étranger, a augmenté le coût de la vie aux Etats-Unis. C'est la source de toutes les critiques américaines formulées à l'égard de la partie agricole du plan Marshall.

Dr J. J. Oyevaar, *Quelques aspects financiers de la marine marchande néerlandaise*.

Bien que les Pays-Bas ne soient pas disposés à subventionner la marine marchande, il y a cependant deux raisons qui militent en faveur de cette idée. Premièrement, une flotte marchande constitue une arme très importante en temps de guerre. Deuxièmement, les fluctuations de la conjoncture influençant la construction navale peuvent être éliminées.

Dr Ph. J. Idenburg, *Un système de comptabilité nationale aux Pays-Bas*.

Le Bureau Central de Statistique hollandais en collaboration étroite avec le „Centraal Plan Bureau” vient de mettre au point un système de comptabilité pour l'année 1946. L'aperçu général de 1947 suivra bientôt. Il paraît plutôt difficile d'obtenir des chiffres véridiques et récents.

Dr J. L. F. van Essen, *Le problème de la main-d'oeuvre dans les pays de l'Europe Occidentale*.

Le rapport dressé par le C.C.E.E. à Paris prouve que les pays de l'Europe Occidentale sont à même de résoudre le problème de la main-d'oeuvre à l'aide d'une collaboration étroite et d'une assistance mutuelle. Cela constituerait déjà une réalisation importante par rapport au „self help”.

SUMMARIES.

Ir A. H. Boerma, *Some agricultural aspects of the Marshall Plan*.

When the Marshall Plan is carried out Western European agricultural production will reach prewar levels. In addition imports of wheat from the United States remain necessary. Meanwhile the strong demand for American wheat, both at home and abroad, has raised American costs of living. This forms the real cause for American criticism on the agricultural part of the Marshall Plan.

Dr J. J. Oyevaar, *Some financial aspects of the Dutch mercantile marine*.

As a matter of fact the Netherlands are not inclined to subsidize their mercantile marine. There are, however, two reasons for such a policy. In the first place a merchant fleet is a very important „weapon” in periods of war. Secondly trade cycle fluctuations in the shipbuilding industry may be eliminated.

Dr Ph. J. Idenburg, *A system of national bookkeeping in the Netherlands*.

The Dutch Central Bureau of Statistics, in close cooperation with the Central Planning Bureau, is now completing a system of national bookkeeping for 1946. The 1947 survey will follow in due course. It appears to be rather difficult to get reliable and up-to-date figures.

Dr J. L. F. van Essen, *Manpower problems in the Western European countries*.

The Paris report of the CEEC shows that the countries of Western Europe are able to solve their manpower problems by cooperation and mutual assistance. This would be an important achievement in view of the necessity of „self help”.

DE BETEKENIS VAN HET MARSHALL-PLAN VOOR LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING (I).

Na het vele, dat er in de afgelopen weken over het Marshall-plan werd geschreven, is het niet meer aan twijfel onderhevig, dat dit plan, eenmaal tot uitvoering komende, diep zal inwerken op alle sectoren van de economie van de landen, die bij dit plan direct of indirect betrokken zijn. Dit geldt ook voor de agrarische sector.

Het Marshall-plan is immers voor een belangrijk deel een productieplan. De Europese productie, onder de invloed van de oorlogsomstandigheden sterk teruggelopen, dient zo spoedig mogelijk weer te worden opgevoerd tot het peil van vóór de oorlog en zo mogelijk nog daarboven. Het rapport van de Europese conferentie te Parijs geeft daarvan vele voorbeelden. Zo wordt het mogelijk geacht in de deelnemende landen en West-Duitsland de kolenproductie op te voeren tot een hoeveelheid, die in 1951 30 miljoen ton zal liggen boven de productie van 1938. De staalproductie zal 10 miljoen ton, d.i. 20 pCt, kunnen stijgen boven 1938.

De agrarische productie zal in 1951 eveneens het peil van 1938 kunnen overtreffen en ook op het gebied van electriciteit, olieraffinage, transport te land en te water stelt het Parijse rapport belangrijke productie- resp. prestatieverhogingen in het vooruitzicht.

Dit alles is evenwel slechts mogelijk, wanneer de werkers, die deze productietoename zullen moeten verwezenlijken, inderdaad tot werken in staat zijn. En dit hangt weer voor een belangrijk deel af van de wijze, waarop zij worden gevoed, gekleed en gehuisvest.

Mij beperkende tot het vraagstuk van de voeding, kan worden vastgesteld, dat in vele Europese landen het verzorgingspeil op het gebied van de voeding ook thans nog volstrekt niet voldoende moet worden geacht.

Te weinig voedsel betekent te weinig kolen, te weinig kolen betekent te weinig staal, te weinig staal betekent te weinig landbouwwerktuigen en als gevolg daarvan blijft weer de agrarische productie ten achter. Ziedaar de ongelukkige kringloop, waarin wij in Europa gedurende de oorlog zijn geraakt en die wij na de oorlog tot op de dag van heden nog niet hebben kunnen verlaten, al moet worden toegegeven, dat althans in enkele landen, ook Nederland, de situatie zich gedurende de laatste jaren geleidelijk in een gunstiger richting heeft ontwikkeld.

Men kan langs twee wegen de voedselpositie van Europa verbeteren, nl. door opvoering van de Europese productie en door vergroting van de import van elders. De Europese productie kan in de toekomst nog belangrijk worden vergroot. Het is technisch mogelijk voor brood- en voedergranen het vooroorlogse productiepeil weer in 1951 te bereiken.

Voor de productie van aardappelen en suikerbieten is, vergeleken bij 1938, een sterke stijging in 1951 te bewerkstelligen. Hetzelfde geldt — hoewel in mindere mate — voor de productie van oliën en vetten.

Dit alles is evenwel ten zeerste afhankelijk van de mate, waarin de voor deze productie benodigde hulpmiddelen kunnen worden verkregen. De voornaamste hulpmiddelen zijn *kunstmest, veevoeder en landbouwmachines*.

Indien wij even aannemen, dat de wereldpositie van deze productiemiddelen voor de landbouw voldoende zou zijn ter verwezenlijking van de door de deelnemende landen gewenste import (hetgeen vrijwel over de gehele linie *niet* het geval is), dan nog zouden deze landen nimmer zoveel kunnen produceren, dat zij op het gebied van voedsel „selfsupporting” kunnen worden. Dit is trouwens ook vóór de oorlog niet het geval geweest. De Europese landen waren steeds in meer of mindere mate importeur van voedsel, in het bijzonder van granen, veevoeder, oliën en oliezaden, vlees en zgn. koloniale waren. Tegenover deze voedselimporten stonden exporten van industriële artike-

len, terwijl in de meeste landen de betalingsbalans sluitend werd gemaakt door de opbrengsten uit diensten (verkeer en toerisme) en buitenlandse investeringen.

Het Marshall-plan streeft naar een evenwicht in de betalingsbalans van de aan het plan deelnemende landen in 1951. Om dit te bereiken is het noodzakelijk, dat zo spoedig mogelijk weer wordt teruggekeerd naar een economische structuur, die in grote lijn identiek is aan die van vóór de oorlog.

De omstandigheid, dat, volgens het in Parijs opgestelde cijfermateriaal, enorme bedragen gemoeid zijn met de importen van voedsel en productiemiddelen voor de landbouw, is daarom op zichzelf geenszins een verontrustend verschijnsel. Het is de consequentie van de Europese economische structuur. In onderstaande tabel worden zowel de importbehoefte als de geschatte exportmogelijkheden van de deelnemende landen (inclusief hun koloniën en West-Duitsland) op agrarisch gebied in miljarden dollars vermeld ¹⁾.

In miljarden U.S.A. dollars ¹⁾.

	1947—'48	1948—'49	1949—'50	1950—'51
Netto importbehoefte	5,8	6,8	6,9	7,0
Exportmogelijkheden	0,7	1,0	1,3	1,6
Netto deficit ..	5,1	5,8	5,6	5,4

¹⁾ Ontleend aan: Report Committee of European Economic Cooperation, Volume II: Technical Reports. Uitgave: Department of State U.S.A.

De onderste reeks cijfers geeft de waarde aan van de netto-import van de 16 Europese landen, hun koloniën en Duitsland. In totaal bedraagt deze voor de vier jaren, waarop het plan betrekking heeft, 21,9 miljard dollar.

Voorwaar geen gering bedrag!

Hebben de deelnemende landen zich soms aan overdrijving schuldig gemaakt bij de schatting hunner importbehoefte? Onderstaande tabel toont aan, dat dit als geheel genomen niet het geval is geweest.

Voor de voornaamste voedingsmiddelen is nl. berekend de gemiddelde consumptie per hoofd der bevolking, die kan, worden afgeleid uit de door de landen gemelde importbehoefte.

Consumptie van voedsel per hoofd der bevolking ¹⁾.
(kg per hoofd per jaar).

	1934—'38	1947—'48	1950—'51
Broodgranen	192	159	179
Aardappelen	236	228	243
Suiker	27,4	20	25,2
Vlees	42,9	30	37,6
Vetten (op oliebasis)	24,1	17,0	22,6

¹⁾ Ontleend aan: Report Committee of European Economic Cooperation, Volume I, General Report. Uitgave: Department of State U.S.A.

Resumerende komt het project, dat te Parijs door de Commissie voor Landbouw-Voedselvoorziening is uitgewerkt, neer op:

a. Een collectief door de deelnemende Europese landen aanvaarde verplichting om de agrarische productie geleidelijk gedurende de komende 4 jaren op te voeren en in 1951/'52 een peil te bereiken, dat:

1. voor granen nagenoeg overeenkomt met het vooroorlogse productiepeil;
2. voor suikerbieten en aardappelen daar ver boven ligt;
3. voor oliën en vetten eveneens, hoewel in mindere mate, en
4. voor veehouderijproducten (boter, kaas, eieren, etc.) een toename in productie inhoudt, die ten nauwste samenhangt met de importmogelijkheden van veevoeder.

¹⁾ Wanneer hier van „koloniën” wordt gesproken, worden uitsluitend de koloniale gebieden van Engeland en Frankrijk bedoeld. De Nederlandse overzeese gebiedsdelen zijn in de rapporten van de technische commissies buiten beschouwing gelaten.

- b. Een opsomming van de hoeveelheden en een schatting van de waarde der productiemiddelen (veevoeder, kunstmest, landbouwmachines), die benodigd zijn om de onder a. genoemde productietoename te kunnen verwezenlijken, en
- c. Een schatting van de hoeveelheden en de waarde der voedingsmiddelen, die boven datgene wat in de Europese landen zelve kan worden geproduceerd, benodigd zijn om het consumptieniveau in de Europese landen in 1951/'52 weer op een peil te brengen, dat het vooroorlogse benadert.

Alvorens na te gaan, hoe dit agrarisch gedeelte van het Marshall-plan in de U.S.A. werd ontvangen, een opmerking van algemene aard.

De belangstelling in de Verenigde Staten voor alle vraagstukken verband houdende met landbouw en voedselvoorziening is buitengewoon groot. Dit is ook wel verklaarbaar. De Verenigde Staten beschikken over enorme oppervlakten cultuurgrond. Een belangrijk deel daarvan wordt aangewend voor de productie van granen. Onder de invloed van de oorlogsomstandigheden is de graanproductie in de Verenigde Staten sterk toegenomen. Zo bedroeg de tarweproductie in de jaren 1935/'38 gemiddeld 759 miljoen bushels²⁾ tegen 1.156 miljoen bushels in 1946/'47 en \pm 1.400 miljoen bushels in 1947/'48 (deze laatste stijging is te danken aan een bijzonder goede oogst). De maïsproductie heeft zich eveneens in stijgende lijn bewogen.

Verreweg het grootste gedeelte van het geproduceerde graan vindt zijn bestemming in de Verenigde Staten zelve, hetzij voor menselijke consumptie, hetzij voor veevoeder. De rest wordt geëxporteerd. In vergelijking met vóór de oorlog is ook het consumptiepeil in de Verenigde Staten sterk gestegen. In het bijzonder geldt dit voor de meer hoogwaardige voedingsmiddelen, als bijv. vlees, melk en

²⁾ 1 bushel tarwe = 60 lbs = 27,2 kg.

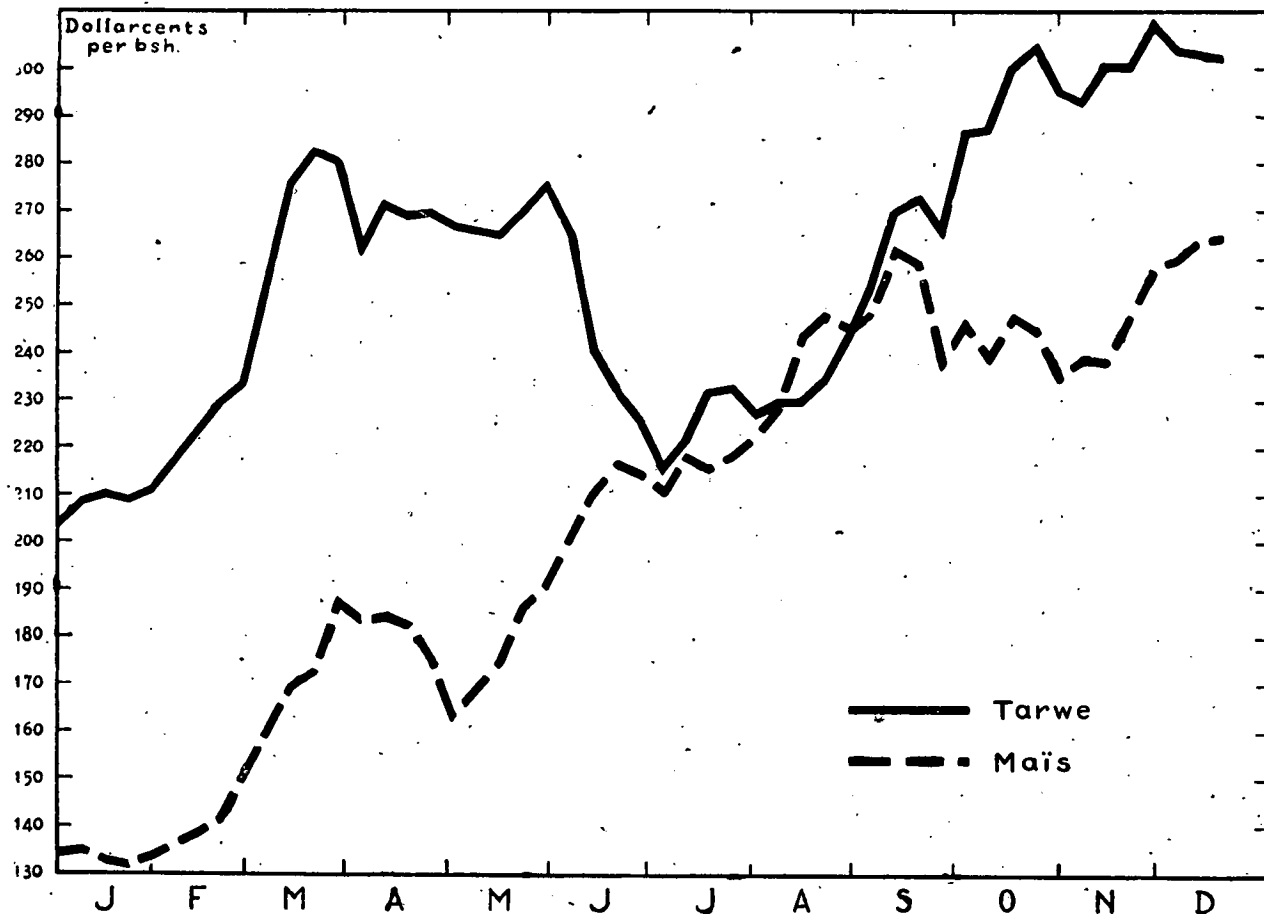
eieren. De vleesconsumptie in de Verenigde Staten bijv. draagt per hoofd der bevolking momenteel \pm 153 lbs tegen 126 lbs in 1935/'39. Zoals vanzelf spreekt, is parallel met deze toename van de consumptie ook het jaarverbruik voor veevoederdoeleinden gestegen. Toch is het mogelijk gebleken om ook de export van granen belangrijk op te voeren. De tarwe-export uit de Verenigde Staten zal in dit seizoen vermoedelijk \pm 500 miljoen bushels bedragen, tegen een gemiddelde export in de jaren 1935/'39 van 39 miljoen bushels. Daarentegen zullen er vermoedelijk dit seizoen geen andere granen worden geëxporteerd, aangezien deze als gevolg van een minder goede maïsogst geheel voor binnenlandse consumptie (vnl. veevoeder) bestemd zijn.

De 500 mill. bushels exporttarwe vormen een belangrijke bijdrage ter leniging van de wereldvoedselnoed. De wereldgraanimportbehoefte kan voor het seizoen 1947/'48 op \pm 50 miljoen ton worden gesteld. Vermoedelijk is er evenwel slechts 28 à 29 miljoen ton granen voor export beschikbaar. De Verenigde Staten leveren daarvan dus \pm 18,5 miljoen ton, dat is méér dan de helft.

Teneinde deze grote export te bewerkstelligen hebben de Verenigde Staten, die overigens reeds in de loop van 1946 praktisch elke controle op productie, distributie en prijzen hadden afgeschaft, zich genoodzaakt gezien voor het artikel granen een uitzondering te maken. De export van granen is aan een strikte controle onderworpen. De tarwe, die wordt geëxporteerd, wordt niet via de particuliere handel geleverd, doch via een van overheidswege gecontroleerd orgaan. Voor de te exporteren hoeveelheden is de Overheid zowel koper in het binnenland als exporteur. Ze heeft hierdoor invloed op de binnenlandse prijsontwikkeling.

Vooral gedurende het laatste jaar heeft de nog steeds stijgende binnenlandse consumptie, gepaard gaande met het van overheidswege opvoeren van de export, ten ge-

Noteringen Chicago 1947 van tarwe en maïs.



volge gehad, dat de graanprijzen voortdurend zijn gestegen. Toch betekent dit niet, dat de Overheid bij machte is deze geheel in de hand te houden, daar het binnenlandse verbruik van granen niet aan enige controle is onderworpen (er bestaan slechts vrijwillige conserveringsmaatregelen).

Het overzicht op blz. 145 van het verloop van de Chicago-noteringen in 1947 voor tarwe en mais demonstreert dit.

De stijging van de graanprijzen heeft tot gevolg, dat ook de prijzen voor de producten van dierlijke oorsprong zich in opwaartse richting bewegen. Het eindresultaat is een vrijwel algemene stijging van de kosten van levensonderhoud, die ook in de Verenigde Staten aanleiding geeft tot inflationistische tendenties.

Het is duidelijk, dat de tarwe-export en de daarmee gepaard gaande prijsontwikkelingen in de Verenigde Staten veelbesproken onderwerpen vormen. En het is daarom volkomen consequent, dat President Truman bij de indiening van het wetsontwerp ter legalisering van de hulp aan het buitenland gelijktijdig ook het Congres verzocht heeft om grotere bevoegdheden voor de Amerikaanse Regering ter uitoefening van controlemaatregelen in het binnenland. Men kan er van verzekerd zijn, dat, indien deze bevoegdheden inderdaad worden verleend, deze onverwijld zullen worden toegepast tot regeling van de bestemming van landbouwproducten.

Een belangrijk deel van de critiek, die in de Verenigde Staten op het agrarisch gedeelte van het Marshall-plan wordt uitgeoefend, moet gezien worden tegen de hierboven omschreven achtergrond. De bezwaren van degenen, die zich in de Verenigde Staten niet onvoorwaardelijk achter de aanvaarding van het plan stellen, zijn niet in de eerste plaats gericht tegen de grote financiële offers, die ermede gemoeid zijn, doch vooral tegen de exportverplichtingen en de consequenties daarvan voor het binnenlandse consumptie- en prijsniveau.

Wassenaar.

Ir A. H. BOERMA.

FINANCIËLE ASPECTEN VAN DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ¹⁾.

Het vraagstuk der subsidiëring van de koopvaardij.

Het is een gelukkige omstandigheid, dat bij ons het accent op de commerciële en economische gerechtvaardigheid van de koopvaardijvloot ligt, en niet bijv. op dat van de nationale veiligheid. Niet voor niets behoren onze Nederlandse rederijen tot de eerste en felste veroordelaars van staatshulp voor scheepvaart. Men voelt instinctief: de sport gaat eruit. Wanneer de Staat u een overbrugging geeft tussen werkelijke en zgn. commercieel verantwoorde (en wie zal dit uitmaken) bouwkosten, of — erger nog — wanneer de Staat u het verschil tussen uw hogere en de lagere exploitatiekosten van een ander overbruggt, dan is de prikkel verdwenen, die de beste prestatie veroorzaakt; dan worden de eigenschappen gering geschat, die de ware reder maken; dan is de baan vrij voor beunhazerij en amateurisme. Een historisch-maritieme natie als Nederland heeft de morphine-injectie van de directe staatshulp niet nodig, en daarin verschilt het van andere landen, die, hetzij om begrijpelijke en waardeerbare redenen van nationale veiligheid (en dan soms veiligheid niet in de enge nationale zin gezien), hetzij om redenen van prestige, hetzij om redenen van valutanood een koopvaardijvloot, tegen natuurlijke en economisch-commerciële factoren in, schepen of in stand willen houden.

In de categorie van subsidieverlenende landen vindt men allerlei schakeringen tussen landen, die subsidie verlenen omdat hun koston te hoog zouden zijn, en andere, wier kosten ver onder het algemeen peil liggen. De eersten — zoals de Verenigde Staten — willen met een *beschikbare*

vloot op de wereldzeeën *blijven* verschijnen; de anderen willen zich een vloot aanschaffen. Zo schijnt India dit te willen, zich op het standpunt stellende, dat tijdens zijn voormalige politieke afhankelijkheid van Groot-Brittannië de Britten zich aan de ontwikkeling van een Indische koopvaardijvloot niets gelegen lieten liggen, terwijl zij zelf het leeuwendeel van de vaart op Brits-Indië verzorgden.

Het valt een land als Nederland (en dit geldt eveneens voor Engeland en Noorwegen) moeilijk, met de subsidiegedachte, die zij voor zichzelf en voor de wereldscheepvaart verwerpen, maar zoals die op verschillende gronden elders leeft, vrede te maken. Zij zullen daartoe nimmer in staat zijn. De praktijk van de scheepvaart is gegrondvest op de vrije circulatie, in vrije en eerlijke concurrentie, in het internationaal vervoer, van schepen onder alle vlaggen. Niets is funester dan een strijd der vlaggen op de oceanen. Zodra de eigen buitenlandse handel voor de eigen vlag gereserveerd gaat worden, of zodra de landen zich op andere kunstmatige wijze aandelen in het internationale vervoer trachten te veroveren, wordt de efficiency van de totale beschikbare scheepsruimte verminderd en worden de kosten van scheepvaartdiensten verhoogd.

Een ruwe illustratie van waartoe dit zou leiden, is de volgende. Land A, dat x percent van zijn export in eigen bodems wil verschepen, stuurt volle schepen naar land B. Land B, van soortgelijke aspiraties vervuld, stuurt volle schepen naar land A, terwijl de schepen van land A ledig van B naar A terugvaren. En dan kan het niet anders dat of hun vrachten (die zij de andere willen laten betalen) te hoog zijn, of er moet subsidie bij. De toestand van een surplus aan wereldtonnage ontstaat, en een kwakkelperiode voor de scheepvaart breekt aan. Dergelijke strevingen miskennen het principe der arbeidsverdeling; landen, die in grote mate van de scheepvaart als export van diensten afhankelijk zijn, worden daarin benadeeld, hetgeen terugslaat op de landen, die op andere wijze door de natuur zijn gezegend, met welke zij handel drijven. De grotere natuurlijke geschiktheid voor dit vak tracht men te compenseren met kunstgrepen.

Maar toch moet men ook hier realistisch denken. De juistheid van een these heeft — althans in economisch — nog zelden spoedig tot de verdwijning van de antithese geleid. Men kan slechts hopen — en daarop zijn streven richten —, dat de landen met subsidiëring deze binnen de perken zullen houden. Het hoog opgelopen nationale zelfbewustzijn van een zojuist zelfstandig geworden land als India zal een koopvaardijvloot eisen, en er zich wellicht zoveel builen aan vallen, dat daardoor vanzelf een grens bepaald wordt, die hoger of lager zal komen te liggen. En wat de Verenigde Staten betreft, laat ons wel beseffen, dat de Amerikaanse monstervloot, die 12 milliard dollar aan constructie heeft gekost, in de laatste 5 jaar tot tweemaal toe de wereld heeft gered: éénmaal in wereldoorlog II, en nu daarna. Thans immers zou het buitengewone kolenvoer van de Verenigde Staten naar Europa (zolang de natuurlijke kolenvoeranciers voor export: Engeland en het Roergebied, nog steeds niet op gang zijn) niet mogelijk zijn, indien de Verenigde Staten niet over hun enorme koopvaardij beschikten. En ook de oude koopvaardijlanden kunnen — met geheel Europa — daarvoor de Verenigde Staten dankbaar zijn en beseffen, dat zij niet aan de Verenigde Staten kunnen vragen a. die vloot nog zolang te houden als Europa er behoefte aan heeft en b. ze dan helemaal op te doeken en te verschromen; maar niettemin zullen die landen aan de Verenigde Staten kunnen vragen grote zelfbeperking aan de dag te leggen met betrekking tot het op min of meer kunstmatige wijze in de vaart houden (dat is iets anders dan het „in reserve houden“) van een overgrote koopvaardijvloot. Gelukkig is er een sterke stroming in de Verenigde Staten zelf, die de waarde van de internationaliteit van de koopvaardij beseft, nog afgezien van de kosten der Amerikaanse subsidiepolitiek, die in het verleden aan de koopvaardijpoli-

¹⁾ Zie ook „Heden en toekomst van de Nederlandse koopvaardij“ in „E.-S.B.“ van 11 Februari, blz. 105.

tiek in dat land zulk een wisselend karakter gaf. En nog afgezien van de omstandigheid, dat het reeds thans vaststaat, dat een gedeelte van de Amerikaanse surplusvloot, als ijzeren oorlogsreserve, in figuurlijke zin „in cellophaan verpakt” opgelegd zal worden.

De Merchant Marine Act van 1936 — de wettelijke basis voor de Amerikaanse scheepvaartpolitiek — geeft de Regering het recht „construction-differential”, „operating differential” en „countervailing subsidies” te verlenen. Zoals de naam aanduidt, bedoelt de „construction-differential” het verschil te overbruggen tussen de hogere bouwkosten in de Verenigde Staten en die elders. Op het ogenblik kan dat verschil niet groot zijn, als het al aanwezig is. Ware er geen dollarnood, dan zouden in dit tijdsgewricht zeker veel Europese bouworders naar de Verenigde Staten gaan, waar thans echter slechts een paar schepen (voor eigen gebruik) op stapel staan en de werven bij tientallen leeg liggen. De „operating differential” is gevaarlijker; het is een subsidie, bedoeld om de hogere exploitatiekosten van Amerikaanse reders, vergeleken met die van buitenlandse reders, te overbruggen. Van die kosten zijn de gages de voornaamste post. Ook op dat punt is, vergeleken met de toestand vóór de oorlog, veel veranderd. Zou men de gages van de zeeman zonder meer met elkaar vergelijken, dan is er schijnbaar nog een grote gaping tussen de Amerikaanse beloningen enerzijds en die der Europese landen anderzijds. Maar dan worden over het hoofd gezien de kosten der sociale voorzieningen, waarvan de kosten in landen als Engeland, Noorwegen en Nederland naar verhouding zeer veel hoger zijn dan in de Verenigde Staten. Zo moet bij de gage van een Hollandse matroos van f 195 per maand wel 35 pCt opgeteld worden om tot een juiste vergelijking met de Amerikaanse gage van \$ 197,50 per maand te komen.

Niet alle Europese scheepvaartlanden hebben echter dat behoorlijke verzorgingspeil bereikt, en het is nu maar de vraag, of de Amerikanen hun exploitatiekosten zullen vergelijken met de Europese landen met behoorlijke voorzieningen dan wel met die van Europese landen met lagere gagekosten, hetzij die een gevolg zijn van valuta- of van minder goede voorzieningen.

Er zijn twee redenen, waarom een land als Nederland de subsidiegedachte principieel niet geheel kan uitsluiten, en beide redenen zijn gelegen in overwegingen, die *niet op de exploitatie der koopvaardij als zodanig gebaseerd zijn*.

De eerste overweging is van algemeen-politieke aard en heeft betrekking op de koopvaardij als „wapen”.

Er was immers een oorlog nodig om ons te doen beseffen het tweezijdig karakter van de nationale koopvaardij: welvaartsbron in vreedetijd, doch de „vierde macht”, naast landmacht, zeemacht, luchtmacht, in oorlogstijd. Maar terwijl de laatste drie „machten” voorwerp van staatszorg zijn en haar kosten uiteraard integraal door de belastingbetaler worden gedragen, vertegenwoordigt de koopvaardij een „wapen”, dat de belastingbetalers geen cent kostte om het te scheppen en in stand te houden. Dat het gebruik van dit „wapen” in oorlogstijd wel geld aan de gemeenschap kostte, spreekt vanzelf; de koopvaardij moest toen noodzakelijkerwijs aan haar commercieel element worden onttrokken. Het is van algemene bekendheid, dat de Nederlandse koopvaardijvloot door de Regering te Londen merkwaardigerwijs eerst in Juni 1942 „in bezit” gevorderd werd, teneinde haar totaal dienstbaar te kunnen maken aan de eisen van de (geallieerde) oorlogvoering.

Aldus kreeg de Regering een wapen als een „going concern” in handen, waarvoor, om het beschikbaar te krijgen, de gemeenschap geen offers had gebracht; een wapen, dat één van Nederlands belangrijkste bijdragen tot de geallieerde oorlogvoering leverde en welker gebruik door de Regering in oorlogstijd, volgens de laatste ramingen van de administratie van het „Scheepvaartfonds” (de

administratie van de „bezitsvordering”), aan de gemeenschap ca 38,5 miljoen gulden heeft gekost voor de inzet in de oorlogsjaren. Door het „staartje” van de vorderingsperiode, de zgn. U.M.A.-periode (na afloop van de oorlog, doch vóór de „ontvordering”), is dit verlies voor de Regering teruggebracht tot ca 22,5 miljoen gulden, zodat de oorlogsbijdrage van Nederland door middel van de koopvaardij de gemeenschap ca 0,5 miljoen gulden per maand (gedurende de 44 maanden der vordering) heeft gekost.

Hierin zijn dan ook begrepen de kosten, gemaakt om de schepen tot op zekere hoogte tot zelfverdediging (luchtafweergeschut) en zelfbescherming (Gausskabels) in staat te stellen²⁾.

Het moet de rechtgeaarde Nederlander een voldoening zijn, dat een klein land als het onze zulk een grote bijdrage — niet in geld maar naar effectiviteit — heeft kunnen leveren. Wereldoorlog II was niet mogelijk geweest zonder de koopvaardij (ravitaillering, vervoer van oorlogstug, troepenvervoer, invasie). De effectiviteit van de koopvaardij lag vooral in haar *paraatheid*. Men vergete toch niet, dat de Amerikaanse koopvaardijvloot eerst in '42, '43 en '44 zijn „monster”-afmetingen ging aannemen, dus na de periode, waarin Engeland en de andere bondgenoten het „fort moesten houden”.

De wereldwijde mobiliteit van wat normaliter niet meer (maar ook niet minder) dan een tak van bedrijf is, verleende dit uitzonderlijk karakter van Nederlands oorlogsbijdrage aan de Nederlandsé koopvaardij, in tegenstelling tot aan de grond gebonden bedrijfstakken, die — haar relatieve economische nuttigheid buiten beschouwing latend — bij het onder de voet lopen van ons Vaderland, gelijk in wereldoorlog II het geval was, geen waarde voor de zaak der geallieerden hebben, en — onder analoge omstandigheden in de toekomst — nimmer zullen bezitten.

Men zou hieruit prima facie kunnen concluderen, dat, als Nederland geen koopvaardij bezat, wij er een zouden moeten creëren. Omdat wij geen koopvaardijvloot zouden bezitten, zou de creatie dan door of met hulp van de Staat moeten geschieden.

Maar nu ligt, gelukkig, het zwaartepunt voor een land als Nederland geheel anders dan voor een grote mogendheid als bijvoorbeeld de Verenigde Staten. In de Verenigde Staten toch is het eerste en voornaamste motief voor een krachtige koopvaardij (en laten wij er in één adem bijvoegen, een goed geoutilleerde scheepsbouwindustrie), het element van de veiligheid; de veiligheid van de Verenigde Staten zelf, maar ook de veiligheid van de wereld, onder het groeiend bewustzijn van de verantwoordelijkheid der Verenigde Staten voor de veiligheid van de wereld, de „Pax Americana”. Of men de Merchant Marine Act van 1928 of de Merchant Marine Act van 1936 naslaat, of kennis neemt van de debatten, die in de Amerikaanse Volksvertegenwoordiging sedert de Spaans-Amerikaanse oorlog tot de huidige dag zijn gevoerd, steeds staat de (nationale) veiligheid voorop. Eerst als tweede overweging komt dan, dat een nationale koopvaardij een essentieel bestanddeel kan zijn van de economie in vreedetijd. In landen als Nederland echter valt het accent vrijwel uitsluitend op de waarde van een krachtige koopvaardij als economische factor, ten eerste omdat wij een klein land zijn, dat in de geconcentreerde en gecombineerde oorlogvoering met andere landen tezamen slechts een bijdrage naar de mate van een, relatief bescheiden, vermogen kan leveren; ten tweede omdat wij tot wereldoorlog II meer dan een eeuw lang van oorlogen verschoond bleven; ten derde omdat bij ons een koopvaardij kan bestaan, zonder dat zij op motieven van nationale veiligheid behoefde gebaseerd te worden.

²⁾ Het zal verstandige politiek zijn, indien men bij de bouw van nieuwe schepen daarmede reeds aanstonds rekening houdt, waarbij het vraagstuk van de verantwoordelijkheid voor de kosten van de vaste inrichting voor eventuele toekomstige defensieve bewapening om de hoek komt kijken. Het lijkt voor de hand liggend, dat door dergelijke oorlogstoebereiding geen kapitaalasten op de exploitatie der schepen mogen worden gelegd.

Het is denkbaar, dat een neergaande scheepvaartcon- junctuur de Nederlandse koopvaardijvloot tot zulk een laag peil terugdrukt, dat de Overheid — wanneer wij al- thans eenmaal onze armoede enigszins hebben overwonnen — het van algemeen belang voor het land met het oog op een tijd van oorlog acht, het vlootpeil op te voeren. Een dergelijke overweging heeft bij ons weten nog nimmer gegolden.

De tweede overweging, die tot Overheidssubsidiëring zou kunnen leiden, ligt op het gebied van de conjunctuur- beheersing in de scheepsbouw. Wij moeten ons daarvoor een uitweiding veroorloven over het vraagstuk der uit- breiding en vervanging van de koopvaardijvloot, aanslu- tende op de na-oorlogse eerste periode van reconstructie.

In beide gevallen — van de instandhouding der koopvaar- dij als „wapen” en als basis van een stabiele scheepsbouw- conjunctuur — zou van subsidiepolitiek voor de koopvaardij sprake zijn, die door de koopvaardij zelf ongevraagd en on- gewild is, maar door het landsbelang geboden zou worden.

Opmerkingen over de financiële resultaten van de Neder- landse koopvaardij.

Bezielt men de resultaten van de scheepvaart over een langere termijn, bijvoorbeeld over 50 jaar, dan blijkt, dat dit een uiterst conjunctuurgevoelig bedrijf is met enkele ups en vele downs, en dat bedrijfseconomisch de enkele perioden van hoogconjunctuur de appel voor de dorst in de tijden van slechte conjunctuur moeten vormen. Vlootuitbreiding en -vervanging worden bij de Neder- landse koopvaardij dan ook als regel uit de winst gefinan- cierd. Gunstige bedrijfsresultaten voor de scheepvaart behoeven haar dan ook door niemand misgund te worden, omdat, wanneer de kous niet in goede tijden door de be- drijfsresultaten wordt gevuld, zij van staatswege zou moeten worden voorzien, hetgeen noch voor de Staat noch voor het rederijbedrijf gewenst is.

Hoge vrachten — zoals op de huidige dag vigeren — zijn overigens niet identiek met gunstige bedrijfsresultaten. Een vergelijking met voor de oorlog gaat — in verband met de veranderde waarde van het geld — niet op. Ook zijn de lasten gestegen. Hierboven werd reeds gerept van de hoge sociale lasten, maar daarnaevens zijn de materiële kosten hoog: brandstof, havengelden, e.d. De zwaarste last vormt echter de slechte expeditie der schepen, waar- van met name in de Zuid-Amerikaanse Staten en in het Oosten sprake is. Welk nut heeft het, grote en snelle schepen, welke exploitatiekosten meer dan verhoudings- gewijs hoger liggen dan kleine en langzame schepen, in de vaart te brengen, als de schepen dagen lang op een „berth” moeten wachten? Alle kosten, behalve die welke het verschil uitmaken tussen „liggen” en „varen” lopen dan door zonder dat daar rendement tegenover staat. (De Nederlandse havens en Antwerpen steken in dit op- zicht gunstig af bij de meeste andere wereldhavens.) Zo- lang hierin geen verbetering komt, zullen op vele trajecten de vrachten niet naar beneden kunnen.

Globaal gesproken is het huidige wereldvrachtenpeil echter niet ongunstig, vooral niet op de trajecten, waar de expeditie op de beide eindpunten behoorlijk is. Wan- neer wij op die trajecten voorstander van een verlaging van het vrachtenpeil zijn, dan vloeit dit voort uit de over- weging, dat dergelijke vaarten tijdelijk beunhazen aan- trekken en schepen in de vaart houden, die — wanneer er scherper zou moeten worden gecalculeerd — vanzelf uit de vaart zouden verdwijnen.

Bij een gunstig vrachtenpeil in het algemeen heeft Nederland als gemeenschap nog een ander dan het hier- boven genoemde belang. Zoals uit ons vorige artikel blijkt, verkoopt Nederland meer vrachtruimte aan de rest van de wereld dan het van de rest van de wereld koopt, waar- door het deviezenrendement wordt geproduceerd, waarover reeds eerder werd gesproken. Hoe minder vrachtruimte Nederland in de toekomst zal behoeven te kopen — en

dat zal het geval zijn, naarmate de buitengewone aanvoe- ren (zoals kolen van Noord-Amerika) afnemen en de vloot toeneemt, hoe meer belang ons land bij een redelijk wereld- vrachtenpeil heeft. Dat de kosten van het levensonderhoud in Nederland beïnvloed worden door de vracht op de her- waarts aangevoerde goederen, spreekt natuurlijk vanzelf. Doch primair worden deze kosten beheerst door de ge- stegen kosten van de goederen zelf — de vracht maakt daarin in het algemeen slechts een klein percentage uit —; voorts heeft men de gemiddeld 66,7 pCt (Januari t/m September '47) scheepsruimte onder niet-Nederlandse vlag, dat de aan- en afvoer van Nederland verzorgt, niet in de hand.

Het wijdverbreide misverstand, intussen, dat de Neder- landse scheepvaart zulke exorbitante winsten maakt, is eensdeels het gevolg van optisch bedrog: de declaratie van dividenden over 5 of 6 jaar tegelijk; anderdeels wordt het gevoeld door een ander misverstand, nl. dat die winsten zouden zijn ontstaan in de periode, waarin de vloot — in oorlogstijd — voor rekening van de Staat voer. Dit tweede misverstand zit bij de onoordeelkundige toeschouwer vast aan de mening, dat de staatsexploitatie in oorlogstijd de gemeenschap op exorbitante offers kwam te staan.

Laat ons deze punten eens onder de loupe nemen.

„Het Scheepvaartfonds” — wij repten hierover reeds terloops bij de behandeling van het vraagstuk der subsi- diëring — waarin de resultaten van de staatsexploitatie tijdens de vordering van de Nederlandse koopvaardij worden geadministreerd, laat — naar blijkt uit de Memorie van Antwoord op het voorlopig verslag naar aanleiding van de begroting voor het dienstjaar 1948 van het Ministe- rie van Verkeer en Waterstaat — naar nauwkeurige raming een verlies van f 38,5 miljoen over de 44 oorlogs- maanden en f 22,5 miljoen over de gehele vorderings- periode. De vorderingsperiode duurde langer dan de oorlogsperiode, omdat de Regering de schepen na de oorlog nog enige tijd gevorderd hield, teneinde daarover in het kader van de geallieerde wereldwijde ravitaillering in de zgn. U.M.A.-periode de beschikking te hebben (uit de beide vermelde cijfers blijkt, dat de U.M.A.-periode derhalve een flink batig saldo voor de Regering opleverde).

Hoe is het verlies over de oorlogsperiode ontstaan? De Regering nam de schepen van de rederijen over en organi- seerde de koopvaardij feitelijk in één grote regerings- rederij. Zij had derhalve de kosten van de exploitatie te betalen, waartegenover geen inkomsten in de gebruikelijke commerciële zin stonden, doch slechts een vrijwel con- stante, matige vergoeding, welke de Nederlandse Regering ontving van de Britse Regering. De exploitatiekosten liepen in de oorlogsjaren echter steeds verder naar boven, zowel de materiële kosten, maar vooral ook de lasten van sociale aard. De vergoeding, die de rederijen voor de af- stand van hun schepen ontvingen, bestond uit drie samenstellende delen:

- voor normale afschrijving, waarvoor een vergoeding van gemiddeld 2,77 pCt van de „aanbestedingsprijs 1938 + 50 pCt” werd gegeven;
- een eigenlijke gebruiksvergoeding à 2½ pCt van de aanbestedingsprijs 1938, evenwel *zonder* verhoging van 50 pCt;
- een extra afschrijving wegens gebruik onder oorlogs- omstandigheden, nl. 2½ pCt over de „aanbestedings- prijs 1938 + 50 pCt” ter compensatie van de zichtbare en onzichtbare achteruitgang, veroorzaakt door het gebruik onder oorlogsomstandigheden. Deze vergoe- ding is in het rederijbedrijf over het geheel genomen, geheel opgegaan in de kosten voor het opknappen van de min of meer „uitgevaren” schepen.

Uit deze regeling blijkt reeds dadelijk, dat de vergoeding, die de Regering aan de rederijen voor het gebruik van haar schepen heeft gegeven, niet *royaal* is geweest, en dat er dus van oorlogswinst voor de rederijen over de oorlogs- periode geen sprake kan zijn.

Wanneer nu toch de jaarverslagen van de rederijen voor het ogenblik een niet onbelangrijke cumulatie van middelen te zien geven, is dit een liquiditeit, die van voorbijgaande aard is en die voor een belangrijk deel is toe te schrijven aan ontvangen verzekeringspenningen voor verloren gegane schepen en afschrijvingen, die over 6 jaar cumuleerden, omdat zij niet konden worden geïnvesteerd. Maar al dit geld is uiteraard nodig voor investering in reeds vervangen of nog te vervangen tonnages en herstel der schepen. Wanneer men de verschillende cijfers nader analyseert, dan komt men zelfs tot de conclusie, dat de beschikbare bedragen voor de gestelde doeleinden vooralsnog ten eenemale onvoldoende zijn.

Slechts een klein gedeelte van de gecumuleerde middelen werd tot dusver als winst ter verdeling in aanmerking gebracht. Het blijkt, dat ongeveer de helft van het voor winstverdeling in aanmerking komende bedrag werd bestemd voor extra pensioenvoorzieningen en gratificaties voor personeel, en dat van de andere helft, die als dividend werd gedeclareerd, slechts ongeveer 1/5 in contanten werd uitgekeerd en de rest in aandelen, dus zelf-financiering.

Het uitgekeerde dividend van de 12 grootste rederijen (contanten en aandelen) over de jaren 1940 t/m 1945 bedraagt gemiddeld 3,97 pCt per jaar.

De Nederlandse koopvaardij en het Marshall-plan.

Men dient hier twee zaken goed van elkander te onderscheiden. Het Marshall-plan, of, zoals het in de door President Truman bij het Congres ingediende plannen tegenwoordig heet, het European Recovery Program (ERP) beoogt de 16 landen, w.o. Nederland, te helpen a. bij het op peil brengen van de koopvaardijvloot; b. met betrekking tot de aanvoeren van bijzonder karakter, die ook thans niet door de nationale koopvaardij worden bewerkstelligd.

Wat het op peil brengen van de koopvaardij betreft, heeft Nederland om staal en hout gevraagd, resp. de dollars, die daarvoor nodig zijn, om in Nederland nieuwe schepen te bouwen (en het betreft hier weder twee zaken: nieuwbouw voor eigen gebruik, en nieuwbouw voor derde landen). Er is een stroming in de Verenigde Staten, die er de voorkeur aan geeft Europa liever bestaande schepen uit de Amerikaanse surplusvoorraad af te staan dan het schaarse staal voor kwaliteitsschepen, die op de duur de Amerikaanse scheepvaart zullen beconcurreren. Als lijnvarend land heeft Nederland echter aan de surplustonnage — die thans praktisch nog slechts uit Liberty-schepen bestaat — geen behoefte.

In de eerste „reconstructie“-phase hebben wij ons gaarne beholpen met slechts matig passende „confectie“; nu zijn wij — het bleek ook uit ons eerste artikel — aan de phase van het „tailor-made“ toe.

Bij zijn aanvragen om grondstoffen voor nieuwbouw is Nederland uitgegaan van het eerder vermelde ideaal van een vloot van 3.250.000 B.R.T. in 1950. Wij zeiden reeds, dat dit geen officieel vlootbouwprogramma is. In dit speciale verband gaat het om het scheppen van de voorwaarden, waaronder — indien de economisch commerciële aanleiding aanwezig is — die vloot tot stand zal kunnen komen. Ook als *scheepsbouwend* land hebben wij aan het staal behoefte. De export van producten van de Nederlandse scheepsbouw vormt een belangrijke post in vele door Nederland met andere landen gesloten handelsverdragen. Een beknotting van deze natuurlijke economische activiteit van ons land kan niet in de geest van het Marshall-plan liggen.

Het is te hopen, dat het alternatief *staal of Amerikaanse schepen van oorlogsmakelij* niet scherp zal worden gesteld, en ook dat niet tot koppilverkoop staal + dergelijke schepen zal worden besloten. In kringen van de Amerikaanse reders is men op overdracht van schepen engros trouwens niet erg gesteld, en ook de vakbonden hebben reeds bij voorbaat een protest laten horen *Indien* echter de hulp

aan de Europese koopvaardij gedeeltelijk uit schepen zal bestaan, dan zal Nederland eveneens alsnog op een aantal Liberty-schepen moeten reflecteren. In *alle* gevallen van uitbreiding van de Nederlandse koopvaardijvloot zal het vraagstuk van de bemanningen een punt van ernstige overweging moeten uitmaken.

Wat de kwestie van de overzeese vervoeren van bijzondere aard betreft, die niet door de Nederlandse-koopvaardij kunnen worden bewerkstelligd: hier is sprake van de kolenaanvoeren uit de Verenigde Staten, zolang de normale vooroorlogse invoer uit Engeland en de Roer nog niet op peil zijn en voorzover invoer uit Polen naast de inheemse productie het deficit niet overbrugt. Men dient in dit verband te beseffen, dat Nederland in 1946 228 „dollarschepen“ voor dat doel moest charteren, en in 1947 276, en dat dit voor ons land aan vracht alléén een dollaruitgave met zich bracht van bijna \$ 22 miljoen in 1946, \$ 30 miljoen in 1947. De hulp, die de Verenigde Staten op dat punt willen verlenen, zou het einde van een funeste dollardrainage betekenen. In welke vorm dit (eventueel — want een Boodschap van de President is, vooralsnog, geen Act of Congress —) zal geschieden, is nog niet bekend. Er zijn drie mogelijkheden: a. de schepen zouden, als thans, van Amerikaanse exploitanten gecharterd kunnen worden, die van de Amerikaanse Regering dollarvrachten ontvangen, terwijl Nederland hier in guldens betaalt, b. de Verenigde Staten zouden een aantal Liberty's in eigendom kunnen afstaan (op nader te bepalen voorwaarden onder het ERP), waarbij dan voor de dollarexploitatiekosten een regeling zou worden getroffen, c. de Verenigde Staten zouden de Liberty-schepen als „naakt schip“ aan ons kunnen verhuren, waarbij de huur en de exploitatiekosten volgens nader onder het ERP vast te stellen voorwaarden zouden kunnen worden verrekend, maar waarbij het voornaamste deel der exploitatiekosten (gages e.d.) in ieder geval in guldens verschuldigd zou zijn.

Dat het in eigendom verkrijgen van de Liberty's voor ons land niet de meest wenselijke vorm zou zijn, werd hierboven reeds betoogd. Het verhuren op „bareboat“-basis (het naakte schip) zou om verschillende andere, ernstige, redenen voor ons land eveneens niet zeer aantrekkelijk zijn.

Intussen is het nog te vroeg om hierop vooruit te lopen

Slotbeschouwing.

In dit artikel en het vorige zijn niet *alle* hedendaagse vraagstukken van koopvaardijbelangen onder het oog gezien. Zo is de koopvaardij niet van de *menselijke* kant bezien. Zonder de mensen — en wij denken hier nu aan de opvarenden — kan geen vloot varen. Zodra de zeevaart — de *Nederlandse* zeevaart — niet meer het ideaal is, waarnaar menig jongenshart uitgaat, zal het ook slecht gesteld zijn met ons volk, dat geen jongens van durf en ondernemingsgeest meer zou voortbrengen. En dat de arbeidsvoorwaarden en levensomstandigheden aan boord een goed menselijk bestaan behoren op te leveren, is voor ons een axioma. Hopen wij, dat de economische factoren, die voor het internationale bedrijf van zo groot gewicht zijn, te allen tijde een behoorlijk zeemansbestaan zullen kunnen waarborgen.

Wij zijn aan de menselijke kant voorbijgegaan, omdat slechts een bloeiend koopvaardijbedrijf, een bedrijf, dat, hopen wij, zich weer zal kenmerken door die *verbazingwekkende* dadendrang en energie, die de Hollandse zeevaart in de 17e eeuw typeerde, een bedrijf ook, dat leeft in de harten van de bevolking, deze voorwaarden kan scheppen.

Indien dit artikel enige misverstanden heeft kunnen wegnemen, en op verschillende aspecten van de koopvaardij enig licht heeft kunnen laten vallen, dan zal bereikt zijn wat er mee beoogd werd, want: vierde macht in oorlogstijd, is de koopvaardij in vreedstijd een plechtanker van Nederlands welvaart.

's-Gravenhage.

Mr J. J. OYEVAAR.

EEN NATIONALE BOEKHOUDING VOOR NEDERLAND.

De behoefte aan een samenvattend overzicht van de geldstromen in de Nederlandse volkshuishouding komt steeds meer naar voren. In Nederland is Ed. van Cleeff de eerste geweest, die de samenstelling ervan in 1941 in „De Economist” bepleitte. Zijn pleidooi voor de rangschikking van het economisch-statistisch materiaal in een, logisch verantwoord, verband vond aanstonds weerklink bij de leiding van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Nog in hetzelfde jaar werd dit werk voor het jaar 1938 ter hand genomen. De bezettingsjaren leenden zich echter beter voor voorbereidende arbeid dan voor publicatie. Aan deze voorbereiding heeft, in samenwerking met tal van andere leidende ambtenaren van het Bureau, Dr. J. B. D. Derksen veel richtinggevend werk verricht.

Na de bevrijding werd een tweetal nota's, getiteld „*Schemas voor een nationale boekhouding*” en „*Nationale boekhouding; doeleinden, problemen en resultaten*”, onder belangstellenden verspreid.

De belangstelling voor de nationale boekhouding nam in de laatste twee jaren nog aanzienlijk toe, toen het Centraal Planbureau zijn plannen en prognosen op dezelfde methode ging baseren en de verwachte geldstromen in schema's ging uitbeelden. In deze schema's werd de destijds gegeven onderscheiding in een zestal groepen huishoudingen, nl. Bedrijfshuishoudingen, Gezinshuishoudingen, Overheid, Collectieve Inkomensstrekkers, Buitenland en Kapitaalrekening aanvankelijk nauwkeurig, later met enkele kleine wijzigingen, gevolgd.

De samenwerking van het Centraal Bureau voor de Statistiek met het Centraal Planbureau is nu aldus geregeld, dat het laatste de plannen en prognosen opstelt en het eerste de nacalculatie van de realisatie daarvan verzorgt. De „Nacalculatie-1946” is tevens de „Nationale Boekhouding-1946”.

Het lijkt mij niet ondienstig op deze werkzaamheden de aandacht te vestigen, daar telkens weer blijkt, dat deze nog geen algemene bekendheid hebben. In de aflevering van 14 Januari jl. van dit tijdschrift meende de heer M. J. van der Ploeg nog een lans te moeten breken voor het opstellen van „een nationale verlies- en winstrekening”. Hij wees erop, „dat wij niet beschikken over een apparaat om vast te stellen of, en zo ja, in welke mate wij gezamenlijk boven onze stand leven”, en hij voegde eraan toe: „wij beschikken over een grote massa statistische gegevens, maar deze zijn alle fragmentarisch en leiden niet tot een totale, integrale visie op onze economische situatie”.

Uit het bovenstaande moge duidelijk zijn geworden, dat deze opmerkingen niet geheel juist zijn. Er wordt gewerkt aan het opstellen van een dergelijke totale visie op ons economisch leven voor 1946. Dat deze nog niet gereed gekomen is, is een andere zaak en hier kom ik aan de tweede wens van genoemde schrijver, nl. dat deze gegevens *actueel* en *betrouwbaar* zullen zijn.

Dit ideaal is nl. nog niet bereikt en ik stem van harte met de schrijver in, wanneer hij zegt, dat hiernaar met alle kracht moet worden gestreefd. Helaas kan ik hemechter niet toegeven, dat wanneer het mogelijk is in grote bedrijven op korte termijn een vergelijking te maken tussen inkomsten en kosten, dit ook — *mutatis mutandis* — mogelijk moet zijn voor de volkshuishouding als geheel.

Dit geldt inderdaad *mutatis mutandis*! Immers, voor de volkshuishouding staan de zaken in dit opzicht volkomen anders dan voor een bedrijf. Een goed geleid bedrijf beschikt over alle benodigde interne statistische gegevens en wel onmiddellijk. Maar de Overheid, die toch waarschijnlijk wel de enige is, welke dit samenvattend overzicht kan maken, heeft nog lang niet de beschikking over *alle* benodigde statistieken. Zou men dit wensen, dan mag met een aanzienlijke verhoging van de begroting voor het Centraal Bureau voor de Statistiek worden begonnen!

En de actualiteit van de samenvattende statistieken hangt af van de snelheid en accuratesse, waarmede de onderdelen van de volkshuishouding — o.a. en vooral de grote bedrijven! — de hun toegezonden vragenlijsten beantwoorden en retourneren. Verder is een boekhouding pas sluitend, wanneer de laatste post bekend is, en het is steeds deze laatste post, welke de actualiteit van samenvattende overzichten in 't gedrang brengt. De desiderata: „actueel en betrouwbaar” zijn daarom moeilijk met elkaar te verenigen: zou men eerder willen „afsluiten”, dan moeten vele schattingen de nog bestaande statistische lacunes aanvullen; wil men een „betrouwbaar” overzicht, dan kan dit vooralsnog niet volstrekt actueel zijn.

Ten aanzien van het jaar 1946 is de situatie thans zo, dat het merendeel der „primaire statistieken” gereed is. Binnen afzienbare tijd zal het aantal „nog openstaande hokjes” zo klein zijn geworden, dat een verantwoord geheel kan worden gegeven, waaruit ook de andere belangrijke grootheden, zoals het nationale inkomen, kunnen worden afgelezen. Het is de bedoeling, dat de nationale boekhouding voor 1946 gelijktijdig zal worden gepubliceerd met die voor 1938 en vergezeld zal gaan van enkele korte theoretische beschouwingen. In dit geheel zal dan ook de inhoud van de reeds vermelde, tijdens de oorlog samengestelde, interne rapporten worden verwerkt. Dat de berekeningen, zowel voor 1938 als voor 1946, nog een aantal schattingen zullen bevatten, zal wel geen enkele ingewijde in de statistiek verwonderen.

Het overzicht voor 1947 zal slechts enkele maanden na dat van 1946 kunnen volgen, daar de technisch-statistische moeilijkheden van de opstelling van een „rekening” voor eerstgenoemd jaar veel geringer zijn dan voor 1946.

Men wenst ook een *balans* der Nederlandse volkshuishouding. Deze is voor 1938 reeds berekend en gepubliceerd in „*Statistische en Econometrische Onderzoekingen*” van September 1947 (uitgave van het Centraal Bureau voor de Statistiek). Voor een na-oorlogs tijdstip is deze berekening nog niet uitgevoerd.

Wie van de pogingen om te komen tot een „integraal inzicht in de reële positie onzer volkshuishouding” kennis neemt, zal tot de erkenning komen, dat de ervaring, in de administratie der bedrijven verkregen, ons hier niet zo veel kan helpen als de heer van der Ploeg verwacht. Deze materie heeft een geheel eigen problematiek. Zij stelt de statistische onderzoeker voor geheel andere puzzles dan de bedrijfsman. Gelukkig wordt daaraan, ook in internationaal verband, met goede vrucht gewerkt!

's-Gravenhage.

Dr Ph. J. IDENBURG.

HET ARBEIDSVRAAGSTUK IN HET RAPPORT VAN DE COMMISSIE VAN ZESTIEN.

Te Rome is in Januari jl. een internationale conferentie bijeengekomen, daartoe uitgenodigd door de Italiaanse Regering, ten einde één van de brandende vraagstukken in het kader van het reconstructieprogramma van Europa, althans West-Europa, aan een nader onderzoek te onderwerpen. Dit initiatief van Italiaanse zijde is begrijpelijk uit hoofde van de grote werkloosheid, waaronder dit land gebukt gaat. Tijdens de zittingen in Parijs van de Commissie van Zestien voor het uitbrengen van een rapport in verband met het plan-Marshall werd dit initiatief reeds aangekondigd. Deze conferentie over de arbeidskrachten kan worden beschouwd als één van de eerste daden van uitvoering van de aanbevelingen en voornemens, die in het rapport zijn vervat. Aan het lijvige rapport van de Commissie voor de Europese economische samenwerking, dat op 22 September 1947 aan de Amerikaanse Minister van Buitenlandse Zaken Marshall werd aangeboden en in October jl. o.a. door het „Department of State” van

de Verenigde Staten werd gepubliceerd, is door de pers van alle landen de aandacht besteed, die dit in zo uiterst korte tijd tot stand gekomen, doch een schat van gegevens bevattend, document ten volle toekomst. In het algemeen is echter de belangstelling meer uitgegaan naar de daarin vervatte economische, monetaire en financiële feiten en beschouwingen dan naar het gedeelte, dat betrekking heeft op, zoals het daar heet, de „manpower”. Dit is uiteraard verklaarbaar, omdat de hulp, die, op grond van het rapport, van de Verenigde Staten van Amerika — en andere Amerikaanse republieken — hopelijk wordt verwacht, juist betrekking heeft op de levering van goederen en op steun aan de labiele valutaire situatie. Doch, zoals onlangs door Minister Spaak tijdens zijn bezoek aan ons land nog eens zeer duidelijk onder woorden werd gebracht, het plan-Marshall heeft twee kanten, die even belangrijk zijn voor de toekomst van West-Europa: naast de hulp, die, naar het zich laat aanzien, van buiten ons continent geboden zal worden, staat de verplichting onzerzijds om tot een coördinatie van economische krachtsinspanning te komen, gericht op een geordende samenwerking tussen de deelnemende Europese landen in het belang van hun spoedige reconstructie en toekomstige economische verhoudingen. Het is in het licht van die, werkelijk niet alleen morele, verplichting van de deelnemende landen, dat de suggesties en voornemens van hun vertegenwoordigers, zoals die in het rapport tot uitdrukking komen, in hun geheel en in alle onderdelen onze volle belangstelling verdienen en ons moeten aansporen tot volledige uitvoering daarvan. Zeker niet in de laatste plaats die, welke betrekking hebben op het arbeidsvraagstuk.

Sectie I van de technische rapporten, welke tezamen het tweede deel¹⁾ van het rapport uitmaken, wijdt 18 bladzijden (pp. 437—455) aan de „manpower”. Na een inleiding, waarin op het fundamentele belang van een hoog niveau van werkgelegenheid en een maximale aanwending van de beschikbare bronnen van de Europese landen de nadruk wordt gelegd — hetgeen bereikt kan worden door een meer rationeel en intensief gebruik van de „capital equipment” en materialen, die in elk land beschikbaar zullen zijn als gevolg van de uitvoering van de voorgestelde programma's voor de periode van 4 jaren en bij opvolging van de in deze sectie vervatte aanbevelingen ten aanzien van het arbeidersvraagstuk —, gaat het rapport over tot een beschrijving van de huidige situatie inzake de beschikbare arbeidskrachten. In een eerste staat worden naast elkander geplaatst de behoefte aan vreemde arbeidskrachten en het beschikbare surplus van eigen arbeidskrachten, beide op 1 Juli 1947 (in duizendtallen):

Behoefte aan vreemde arbeidskrachten		Beschikbaar surplus van eigen arbeidskrachten	
Oostenrijk	18,0	Italië	1.995
België	64,5	Nederland	40
Frankrijk	290,0	„Displaced persons”:	
Luxemburg	5,4	Oostenrijk	50
Nederland	9,3	Italië	50
Zweden	100,0	Amerikaanse zone van	
Zwitserland	73,0	Duitsland	250
Verenigd Koninkrijk	120,0	Engelse zone van	
		Duitsland	150
		Franse zone van	
		Duitsland	20
Totaal	677,2	Totaal	2.555

De schijnbare tegenstelling wordt verklaard door de behoefte aan geschoolde arbeidskrachten, waarin niet kan worden voorzien door gebruikmaking van de beschikbare ongeschoolde. Dit probleem is vooral nijpend in de mijnindustrie, die bovendien speciale fysiek krachtige personen behoeft, waarvan het rapport de volgende staat per 1 Juli 1947 verstrekt:

Behoefte aan mijnwerkers (ondergronds).
(in 1.000)

Oostenrijk	1
België	25
Frankrijk	25
Nederland	4
Verenigd Koninkrijk	5
Totaal	60

Het rapport geeft verder aan, dat België en vooral Frankrijk, dat 500.000 Duitse krijgsgevangenen liet repatriëren, zeer grote moeilijkheden ondervinden met het vervangen van deze krijgsgevangenen-mijnwerkers door andere. Hoewel de betrokken landen aan de hertraining van ongeschoolde arbeiders de grootste aandacht besteden, kan in de onmiddellijke behoefte aan geschoolde arbeiders niet worden voorzien. In een volgend hoofdstuk gaat het comité dan in op de maatregelen, die in elk land reeds zijn getroffen om in het algemene tekort te voorzien; verlenging van arbeidsduur in Frankrijk, Zwitserland en Groot-Brittannië, vrouwenarbeid, aan het werk houden of opnieuw tewerkstelling van (gepensioneerde) oudere arbeiders, strenge controle op en ordening van de arbeid en van aanneming en ontslag en tenslotte de beroepscholing en -herscholing. De cijfers, die worden gegeven voor de tewerkstelling in het laatste jaar, vermogen inderdaad de Verenigde Staten te overtuigen van de ernst, waarmee dit vraagstuk reeds in de voornaamste landen werd aangepakt. De toeneming in één jaar bedroeg in Frankrijk 390.000 alleen voor de industrie; vergeleken bij 1939 was medio 1947 in Groot-Brittannië het aantal werkenden met 1.262.000 toegenomen.

Ondanks de reeds tot stand gekomen overeenkomsten voor de beschikbaarstelling van arbeidskrachten — tussen Italië enerzijds en Oostenrijk, België, Tsjechoslowakije, Frankrijk, Groot-Brittannië, Zweden en Zwitserland anderzijds en tussen de bezettingsautoriteiten en andere landen wat de „displaced persons” betreft — levert het werkloosheidsvraagstuk in Italië, en Duitsland dermate grote moeilijkheden op, dat een oplossing op internationale basis dringend gewenst is. Het rapport wijst er verder op, hoe vooral Italië ernstige pogingen in het werk stelt om een verdere „transfer” naar het buitenland van zijn surplus te bevorderen en wel „1°. on a collective basis under agreements with other countries, 2°. through transfers in response to individual requests, 3°. by the transfer of contractors complete with labour, 4°. by the transfer of organised labour units”. De laatste methode zou speciaal geschikt zijn in verband met openbare werken op grote schaal (wegen, spoorwegen, havens, hydro-elektrische werken e.d.); 100.000 arbeiders, w.o. 25.000 geschoolden, zouden voor 100 dergelijke „labour units” beschikbaar zijn. Voorwaar een programma voor emigratie, ongekend in de geschiedenis! Bemoedigend doet aan, dat hierop onmiddellijk volgt de mededeling, dat de verplaatsing van *individuele* arbeidskrachten van het ene naar het andere land, dank zij de hun bij enkele accoorden verleende bewegingsvrijheid, reeds een belangrijke omvang heeft aangenomen. De cijfers van de opgenomen vreemde arbeiders luiden per 1 Juli 1947 voor België 39.000, Frankrijk 63.000 (plus 85.000 vrijwillig gebleven krijgsgevangenen), Groot-Brittannië 24.000 („displaced persons”), Nederland 8.750, Zweden 500 (Italianen — zie de behoefte!) en Zwitserland 70.000 (meest seizoenarbeiders); derhalve ongeveer 200.000 in totaal.

Het comité heeft niet volstaan met het schetsen van de bestaande toestand, doch geeft vervolgens zeer waardevolle aanbevelingen, hoe de betrekkelijk teleurstellende resultaten van de tot nu toe betoonde activiteit zouden kunnen worden verhoogd. Dit slotgedeelte van het rapport mag gevoegelijk een novum op het gebied van internationale migratie- en vreemdelingenwetgeving worden genoemd. Geen van de 13 internationale overeenkomsten,

¹⁾ Publication 2952, European section 29.

die sinds 1922 betreffende de vluchtelingen zijn gesloten; heeft het tot een dergelijk samenstel van praktische en sociaal-economisch verreikende aanbevelingen kunnen brengen. Blijkbaar moet eerst de nood hoog zijn gestegen om de handen op effectieve wijze ineen te slaan. Uitgaande van de geraamde volledige bezetting op grond van het beschikbaar komen van grondstoffen en machinale uitrusting, acht het comité het beschikbaar komen van de nodige arbeidskrachten „among the main objectives of any programme of European reconstruction”. Daartoe zullen, voorzover geen interne hervreiding mogelijk is, nodig zijn overeenkomsten tussen de landen met een tekort en met een teveel aan arbeidskrachten, inclusief de verplaatste personen, waarvan de tewerkstelling tevens het vraagstuk van hun vestiging zou oplossen. Prioriteit ware te geven aan de recrutering van mijnwerkers, geschoold of ongeschoold. Onderzocht dient te worden, of bestaande overeenkomsten aan de behoefte voldoen. Het rapport gaat er van uit, dat dit niet zo is, en geeft daarom in een annex B zeer belangrijke voorzieningen aan, die bij deze overeenkomsten waren te treffen (zie hieronder). Arbeid door krijgsgevangenen dient te worden beëindigd en zo spoedig mogelijk te worden vervangen door vrije arbeid, hetzij van andere vreemde arbeiders, inclusief verplaatste personen, hetzij van vrijwilligers uit de rijen der krijgsgevangenen of van andere in Duitsland te werven vrije krachten. Voorrang ware zo veel mogelijk te geven aan voldoende huisvesting van de vreemde arbeiders, die zich thans bij gebreke daarvan de kans op gezinshereniging benomen zien en om die reden dikwijls in grote getale na verloop van korte tijd weer vertrekken. Unaniem wijst het comité op de belemmering, welke gevormd wordt door de werking van de deviezenbepalingen, waardoor arbeiders hun gezinnen in den vreemde niet of onvoldoende kunnen onderhouden. Al deze belemmeringen dienen in de arbeidsverdragen tussen de betrokken landen te worden opgeheven. Tenslotte wordt de verdere ontwikkeling van de beroepsscholing en -herscholing voor eigen en vreemde arbeiders aanbevolen. De medewerking van de internationale vluchtelingenorganisatie (I.R.O.) wordt uiteraard voor de D.P.'s ingeroepen, waarmee dit vraagstuk op gelukkige wijze aan het herstelvraagstuk in het algemeen wordt gekoppeld „... to restore normal living conditions to a very large number of men and women in Europe who have neither homes nor work”.

Ten aanzien van de technische uitvoering van een en ander geeft de appendix B richtlijnen aan voor het nadere overleg tussen de regeringen en voor de arbeidsverdragen, die zij, naar mag worden verwacht, ten spoedigste zullen sluiten. Aan organisaties of instellingen ware bij deze overeenkomsten eventueel uitvoeringsbevoegdheid te verlenen. Gedacht wordt aan algemene arbeidsovereenkomsten en daarnaast aan arrangementen zowel voor collectieve recrutering als voor individuele werving, transfer en plaatsing. Daarbij ware de arbeiders, die naar de vreemde gaan om aldaar te werken, vrijheid te geven, hun land van herkomst zonder speciale permissie te verlaten. Bij voldoende grote verplaatsingen zullen vaste gemengde technische commissies worden gevormd, die alle aangelegenheden zullen kunnen regelen, o.a. ook de rechtspositie (bescherming) en eventuele repatriëring, terwijl speciale inspecteurs, eventueel in samenwerking met inspecteurs van het herkomstland, toezicht zullen houden op het nakomen van de arbeidsvoorwaarden, die de vreemde arbeider bij zijn werving zijn medegedeeld. In deze aanbevelingen neemt de rechtszekerheid van de immigranten een belangrijke plaats in, zoals ook uit het vervolg blijkt. Bij collectieve werving dienen de vreemde arbeiders zich een nauwkeurige voorstelling te kunnen vormen van de arbeidsvoorwaarden en levensomstandigheden en zekerheid te verkrijgen omtrent hun classificatie. Het ontvangende land zal de formaliteiten bij binnenkomst zowel voor de arbeiders als hun families tot het uiterste

moeten beperken en eventueel de douanebepalingen voor het persoonlijk bezit buiten werking stellen. Hetgeen verder wordt aanbevolen raakt de rechtspositie van de vreemde arbeiders en geeft hun vergaande garanties: bijstand gedurende de gehele duur van hun verblijf, „in beginsel” dekking van reis-, woning- en inrichtingskosten, arbeidscontracten en medisch onderzoek vóór vertrek en verder gelijkstelling met de eigen onderdanen op het gebied van de sociale- en belastingwetgeving, het recht van vereniging en om voor de rechtbanken te verschijnen, terwijl verder nog worden gegarandeerd „conditions of life similar to those enjoyed locally by its own workers in the same industry”. Volgen nog de bovengenoemde verzachting van de deviezenbepalingen voor overmakingen aan eventueel achtergelaten familie en een bepaling, dat collectief gerecrueteerde arbeiders niet zullen worden teruggezonden „on account of the state of the labour market”, tenzij in overeenstemming met de verdragsbepalingen. Tenslotte wordt het ontvangende land verzocht, de immigranten voldoende kennis van de landstaal bij te brengen en ontbreken niet de nodige wenken betreffende het delen in de kosten door het land van uitzending.

Vergelijken wij dit samenstel van verdragsregels en praktische aanbevelingen met de vreemdelingenwetgeving in het algemeen en met hetgeen in de laatste 25 jaren moeizaam, broksgewijs en nog zeer partieel — bijv. nog niet van toepassing op de vluchtelingen van de laatste wereldoorlog! — tot stand kwam ten aanzien van een internationaal statuut voor de vluchtelingen, dan is het rapport van de zestien landen een verbazingwekkende sprong vooruit te noemen. Doch moet tegenover het Amerikaanse voorbeeld ook niet een omwenteling dezerzijds gesteld worden?

's-Gravenhage.

Dr J. L. F. VAN ESSEN.

INGEZONDEN STUK.

HET AGRARISCH EXPORTSALDO VAN NEDERLAND.

Dr E. van de Wiel te 's-Gravenhage schrijft ons:

In het in „E.-S.B.” van 28 Januari jl. verschenen artikel onder bovenstaande titel stellen de heren Schalkers en Bär zich met zoveel woorden tot taak „de analyse van de betekenis, welke de landbouw voor de economie van het land bezit”; zij vinden het „interessant, ja zelfs uiterst gewenst, om economisch te bepalen, welke de plaats van de landbouw is in Nederland” en zij menen een norm te hebben gevonden voor het beantwoorden van de vraag, of door de landbouw in ons land „een volwaardige economische taak wordt verricht” en of deze landbouw als „een zelfstandige factor in ons volksbestaan kan worden beschouwd”.

Nu is het aangeven van de betekenis van een bepaald onderdeel van het productie-apparaat — indien dit onderdeel groot genoeg wordt gezien: van een bepaalde tak van volksvlucht — voor de totale economie van een land een uiterst gecompliceerde zaak. Men kan zich bijv., zoals de schrijvers ook reeds in het kort aangeven, tot taak stellen een quantitative aanduiding te geven van de verschillende productiefactoren, welke in het te onderzoeken onderdeel zijn tezamen gebracht, in vergelijking met de overeenkomstige gegevens van andere sectoren. Belangrijker dan dit onderzoek zou zijn het aangeven van de bijdrage van het desbetreffende onderdeel tot het totale nationale product. Tot een oordeel betreffende de betekenis van een productietak voor de economie van een land zal men echter eerst kunnen komen door zich af te vragen, in welke mate door deze productietak wordt bijgedragen tot het verkrijgen van een optimaal nationaal product. Eerst wanneer de verdeling der voor een land in totaal beschikbare productiefactoren over de verschillende toepassingsmogelijkheden zodanig is, dat de grootste

totale opbrengst wordt verkregen — of m.a.w. wanneer de grensproductiviteit der aangewende productiefactoren in de verschillende toepassingen ongeveer gelijk is — zal mijns inziens kunnen worden gesproken van wat de schrijvers noemen „een volwaardige economische taak”.

Dit alles is natuurlijk theorie; het zal in de praktijk waarschijnlijk ondoenlijk zijn, althans op buitengewoon grote moeilijkheden stuiten, bedoelde grensproductiviteiten vast te stellen — vooral in verband met door allerlei steunmaatregelen veroorzaakte prijsvervalsingen — doch ik meen wel duidelijk te hebben gemaakt, dat de betekenis van een productietak voor de economie van een land — d.i. voor zijn totale welvaart — geenszins bepaald wordt door de absolute grootte van de productie en nog minder door de vraag, of het product uiteindelijk in het binnenland wordt verbruikt dan wel wordt geëxporteerd. Door de schrijvers wordt echter geheel in deze richting gedacht, wanneer zij zich bij de probleemstelling afvragen: „zijn de agrarische sector en de visserij in staat ons volk geheel te voeden, m.a.w. verrichten zij een volwaardige economische taak, of is de activiteit op dit gebied een weliswaar nuttige doch slechts gedeeltelijke bijdrage tot dat doel?”. De norm, welke door de schrijvers wordt gehanteerd om te bepalen, of door de landbouw een „volwaardige” economische taak wordt verricht, is dus het al of niet in staat zijn ons volk geheel te voeden. Ik meen te hebben aange-toond, dat, geheel onafhankelijk van de mate, waarin de landbouw van een land in staat is, hetzij direct, hetzij via internationale ruil het volk geheel te voeden, het al of niet economisch zijn van deze productietak bepaald wordt door de vraag, of hij zodanig functioneert, dat een optimaal nationaal product wordt verkregen. De eis, dat de landbouw in onze voedselbehoefte voorziet, zij het dan ook via internationale ruil, heeft met „economie” niets uit te staan. Zou in Engeland, het klassieke voorbeeld van een land, dat niet in zijn eigen behoefte aan voedsel voorziet, de landbouw een „economisch onvolwaardige taak” verrichten? Indien de Engelse landbouw zich voor de oorlog had ontwikkeld in de richting van het door de schrijvers ontworpen economische ideaal: zelf in de voedselbehoefte van het land te voorzien, zou dit waarschijnlijk juist hebben betekend, dat de prestaties van die bedrijfstak oneconomisch zouden zijn geworden. Of veronderstel, dat de bevolking van ons land zijn consumptie van agrarische producten om een of andere reden zou hebben opgevoerd tot een peil, waarbij de agrarische sector de bevolking niet meer geheel had kunnen voeden; of dat een toeneming der bevolking zou plaats vinden, zodanig, dat er geen agrarische exportoverschotten meer zouden zijn, zou dan de taak van onze landbouw plotseling „economisch onvolwaardig” of „minderwaardig” zijn geworden? De vraag stellen is haar beantwoorden.

De kwestie waar het hier m.i. in de eerste plaats om gaat — steeds ervan uitgaande, dat wij het probleem van economisch gezichtspunt uit benaderen, wat door de schrijvers ook uitdrukkelijk is gesteld —, is dus niet, of de dekking van onze voedselbehoefte geheel uit de agrarische sector kon geschieden, maar of die dekking zo goedkoop mogelijk geschiedde. Het verkrijgen van de nodige deviezen om in ons voedseltekort te voorzien had wellicht met minder kosten aan een andere sector van ons bedrijfsleven kunnen worden overgelaten.

Doch niet alleen kon volgens de schrijvers de agrarische sector in de voedselbehoefte van ons volk voorzien, zij berekenen ook, dat er bovendien nog een deviezenoverschot resteerde. Het bestaan van een deviezenoverschot wordt wederom als gunstig beoordeeld; daardoor vormt de agrarische sector, welke reeds een „volwaardige economische taak” verrichtte en „een zelfstandige factor in ons volksbestaan” was, nu ook nog een „stevige grondslag voor ons economisch leven”. Naar mijn mening bewijst het bestaan van een deviezenoverschot niet veel t.a.v. de betekenis van een bepaalde sector voor het economisch

leven van ons land. Ervan uitgaande, dat invoer en uitvoer — afgezien van internationale credietverlening — aan elkaar gelijk moeten zijn, betekent het bestaan van een deviezenoverschot in de ene sector automatisch het bestaan van een tekort in een andere. Zou dan de grondslag van deze sector minder „stevig” zijn? Uiteraard is daar geen sprake van; die sector zal in de eerste plaats tot de uitvoer moeten bijdragen, die daartoe het best — d.w.z. het goedkoopst — in staat is. Afgezien van andere factoren zullen alle sectoren dan even „stevig, volwaardig en zelfstandig” zijn. Het betoog van de schrijvers doet mij volkomen mercantilistisch aan: alleen datgene wat geld in het land brengt, is volwaardig.

De schrijvers hebben zich bij hun betoog kennelijk geheel laten leiden door de moeilijkheden, welke thans bestaan en ook nog in de eerstkomende jaren zullen worden ondervonden bij het sluitend krijgen van onze betalingsbalans. Nu geef ik gaarne toe, dat onder de huidige omstandigheden de vraag van het kweken van een zo groot mogelijke deviezenopbrengst uitermate belangrijk is, doch in de eerste plaats bewijst het bestaan vóór de oorlog van een deviezenoverschot in de agrarische sector niets omtrent de mogelijkheid om onder de thans volkomen gewijzigde omstandigheden wederom zulk een overschot tot stand te brengen en in de tweede plaats komt het mij onverantwoord voor om het blote bestaan van zulk een overschot als gunstig te beoordelen, zonder dat wordt nagegaan, hoeveel dit deviezenoverschot ons kost; wellicht had in een andere sector de verhouding binnenlandse kosten — deviezenoverschot gunstiger gelegen. Immers, het opstellen van een deviezenrendement is niets anders dan het vergelijken van de in vreemde valuta betaalde kostenbestanddelen met de in vreemde valuta ontvangen opbrengsten van het eindproduct. Economisch gezien veel belangrijker echter is het maken van een vergelijking tussen de gemaakte totale kosten en de verkregen opbrengsten. Bij het deviezenrendement echter vallen de toegevoegde, niet uit import stammende kostenbestanddelen geheel uit de vergelijking weg. Juist de taak van onze veredelingsindustrie is het toevoegen van binnenlandse kostenbestanddelen — het be- of verwerken — aan geïmporteerde of uit eigen productie afkomstige grondstoffen of halffabrikaten. Eerst wanneer het deviezenoverschot gelijk zal zijn aan of groter zal zijn dan de waarde van de toegevoegde binnenlandse kostenbestanddelen, zal op de desbetreffende transactie, nationaal-economisch gezien, geen verlies worden geleden.

Het bezien van de resultaten aan de hand van een norm, waaruit deze toegevoegde kostenbestanddelen uitdrukkelijk zijn weggelaten — en dan daarmede het economisch belang van die productietak aan te duiden — is kortzichtig. De uitvoer van verschillende landbouwproducten moest voor de oorlog worden gesubsidieerd, daar de opbrengsten op de buitenlandse markt niet toereikend waren om de totale productiekosten te dekken. Nu was deze subsidiëring van de uitvoer inderdaad voor een deel een noodzakelijk complement van de bij invoer van voedermiddelen geheven monopolieheffingen en andere prijsverhogende steunmaatregelen, doch ook indien daarmede wordt rekening gehouden, zou naar mijn mening, althans in verschillende der onderzochte jaren, subsidiëring van de uitvoer noodzakelijk zijn geweest. Het is dan ook niet in de eerste plaats „de standing van de Nederlandse handel”, doch veeleer de subsidiepolitiek van de Nederlandse Regering geweest, welke het mogelijk maakte „met succes te concurreren tegen producten die door andere landen tegen lage prijs werden aangeboden”.

Tenslotte ontmoet de door de schrijvers toegepaste methode om het deviezenoverschot te vinden ook bezwaren. Zij gaan bij bepaalde onderdelen alterneren, waarin zij echter of niet ver genoeg gingen — hadden zij dit consequent doorgevoerd, dan waren zij uiteindelijk tot een vergelijking van totale kosten en totale opbrengsten gekomen — of te ver. Stikstofmest, een binnenlands product,

wordt bijv. als import opgevoerd, omdat het theoretisch ook had kunnen worden uitgevoerd. Geldt echter niet voor alle kostenbestanddelen, dat zij alternatief hadden kunnen worden uitgevoerd? De in het binnenland aan de industrie afgeleverde wol, vlas en huiden worden als export beschouwd, waarschijnlijk uit overweging, dat deze grondstoffen door die industrie anders hadden moeten worden ingevoerd: zij werken import-besparend. Maar geldt niet voor alle in het binnenland afgezette agrarische producten, dat zij, zo zij niet geproduceerd waren, hadden moeten worden geïmporteerd, zodat de totale productie als deviezenopbrengst moet worden gezien? Een consequent alterneren zou, zoals ik zei, leiden tot een vergelijking van totale kosten en totale opbrengsten. Indien men zich echter op een beperkter standpunt plaatst en wil nagaan, wat in feite het deviezenrendement is, moet men volstaan met alleen rekening te houden met feitelijke uitgaven, en opbrengsten in deviezen. (Indien van een bepaald kostenbestanddeel het binnenlands verbruik groter is dan de binnenlandse productie, zal dit verbruik wellicht als deviezenuitgave kunnen worden beschouwd.)

Voor een goed begrip zij hieraan toegevoegd, dat met het bovenstaande volstrekt niet gezegd wil zijn, dat de economische taak, welke vóór de oorlog door de landbouw werd verricht, niet „volwaardig” zou zijn; slechts werd aangetoond, dat de door de schrijvers ontwikkelde normen voor de beoordeling van het functioneren van de agrarische sector niet alleen ontoereikend zijn, doch bovendien de aandacht afleiden van belangrijker aspecten, aan de hand waarvan een juister oordeel kan worden verkregen.

Naschrift.

Gaarne maken wij gebruik van de ons geboden gelegenheid een naschrift te plaatsen, want de critiek van de heer van de Wiel is ons niet recht duidelijk.

Wij hebben een poging gedaan een partiële handels- en deviezenbalans op te stellen voor de agrarische sector, wanneer deze als zelfstandige eenheid wordt gedacht, begrensd door het criterium: voedselvoorziening. Het saldo bleek gunstiger te zijn dan men gewoonlijk a priori aanneemt. Critiek op de methode der berekening zou zeker tot een vruchtbare discussie kunnen leiden.

De heer van de Wiel richt zijn aanval echter op de economische betekenis van dit saldo. Wij hebben nadrukkelijk gezegd, de consequenties van het gevonden beeld later te zullen behandelen en hebben daarom in ons artikel slechts een enkele opmerking daarover gemaakt. De heer van de Wiel is nu van mening, dat die opmerkingen (die in ons artikel volstrekt bijkomstig waren) onjuist zijn en licht dit toe aan de hand van een vergelijking met Engeland. De landbouw in Engeland neemt echter een geheel andere plaats in, zodat wij er niet aan zouden denken de waarde van de Engelse landbouw te meten met een maatstaf, die ons voor de Nederlandse landbouw juist leek. Voor de beoordeling van de Engelse landbouw zouden wij dus uit een ander punt willen beginnen te rekenen.

Wij zijn echter doende deze andere berekeningen voor de Nederlandse landbouw op te zetten. Vooruitlopend op een uitvoeriger behandeling, willen wij daarvan reeds nu een enkel globaal cijfer noemen. De bruto productiewaarde per werker (1938) was voor de landbouw f 1.850 en voor de industrie f 2.100. De netto productiewaarde per werker was echter in de landbouw f 1.675 en in de industrie f 1.575. Dit verschil hangt natuurlijk samen met de importbehoefte.

Afgezien echter van de resultaten van de nadere behandeling van de betekenis van het agrarisch exportsaldo, moeten wij zeggen enigszins verbaasd te zijn over deze critiek van agrarische zijde. De heer van de Wiel toch hijst het alarmsignaal om te voorkomen, dat enkele lezers van ons artikel misschien zouden denken, dat de Nederlandse landbouw een stevig stuk economische kracht betekent, vóórdat de heer van de Wiel de „buitengewoon

grote moeilijkheden” heeft opgelost ter berekening van de meest rendabele opbrengst der aangewende productie-factoren. Hij gebruikt verder natuurlijk ook het niet helemaal juiste argument, dat vóór de oorlog onze landbouw gesteund moest worden.

Wij betreuren het echter vooral, dat de opmerkingen van de heer van de Wiel uitsluitend negatief en daardoor steriel zijn. Het komt ons voor, dat de oplossing van de ongetwijfeld ingewikkelde en moeilijke problemen van de Nederlandse economie als geheel en van de landbouw in het bijzonder, door deze vorm van critiek zeker niet gemakkelijker wordt gemaakt.

K. H. SCHALKERS.
A. L. S. BÄR.

*s-Gravenhage.

AANTEKENING.

DE BEGROTING DER SOVJET-UNIE VOOR 1948.

De Russische begroting voor 1948 verdient speciale belangstelling in verband met de maatregelen inzake geldsanering en afschaffing der rantsoenering, welke in December jl. in de Sovjet-Unie werden genomen. De vraag rijst immers, in hoeverre deze maatregelen de financiële positie van de Russische Schatkist zullen beïnvloeden. Nu de begrotingscijfers voor 1948 bekend zijn, aldus „The Economist” van 14 Februari jl., is het mogelijk om de betekenis van de Russische geldsanering scherper te zien.

In het volgende globale overzicht van de nieuwe begroting zijn ter vergelijking ook de cijfers voor 1946 en 1947 opgenomen:

Staatsinkomsten en -uitgaven in de Sovjet-Unie.

(in milliarden roebels)

	1946	1947	1948 (raming)
<i>Inkomsten</i>	325,4	385,2	429,1
Omzetbelasting	123,0	239,9	260,1
Directe belastingen	40,4	28,0	31,1
Winstbelasting	16,8	22,4	?
Leningen van de Overheid	?	25,7	22,6
<i>Uitgaven</i>	307,5	361,2	388,0
Nationale economie	106,2	132,7	149,0
Sociale diensten	80,4	106,5	116,3
Verdediging	72,6	66,4	66,1
Bestuursapparaat	?	13,0	13,5
Kapitaaldienst	?	6,5	3,5
<i>Overschot</i>	17,9	24,0	41,1

Uit deze tabel blijkt in de eerste plaats, dat de ramingen voor 1948 aanzienlijk hoger liggen dan de cijfers voor 1946 en 1947. Dit feit plaatst, aldus „The Economist”, de inflatie van de roebel en de daarop gevolgde sanering in het juiste perspectief. Zoals bekend ¹⁾, bestonden, wat de binnenlandse markt betreft, vóór de sanering naast elkaar een vrije en een gebonden sector. In de vrije sector was de koopkracht van de roebel langzamerhand tot $\frac{1}{10}$ à $\frac{1}{15}$ van de vooroorlogse gedaald; in de gebonden sector was de koopkrachtdaling veel matiger, nl. ongeveer gelijk aan die, welke het pond sterling en de dollar hebben ondergaan. Transactiest ussen de staatstrusts vonden eveneens tegen hogere prijzen dan voor de oorlog plaats, vnl. als gevolg van gestegen lonen; in deze sector verloor de roebel ongeveer de helft van zijn vooroorlogse koopkracht.

De geldsanering nu heeft blijkbaar niet ten doel gehad om deze vooroorlogse koopkracht te herstellen, doch veeleer om de roebel te stabiliseren op het peil van de gebonden sector, d.i. ongeveer 40 à 50 pCt van de waarde vóór de oorlog. Hierin is de verklaring gelegen van het feit, dat de begrotingscijfers voor 1948 ruw genomen tweemaal

¹⁾ Vgl. „Geldsanering en economisch herstel in de Sovjet-Unie” in „E.-S.B.” van 7 Januari jl., blz. 14.

zo hoog zijn als die van de laatste twee vooroorlogse begrotingen.

Enkele posten van de nieuwe begroting.

Onder de inkomsten vormt de omzetbelasting de grootste post. Aangezien deze belasting in hoofdzaak op consumptiegoederen drukt, geven de cijfers enig idee van de omvang der consumptie. Enerzijds ligt de raming 40 mld roebel hoger dan het cijfer voor 1947; anderzijds lijdt de Schatkist dit jaar, zoals de Minister van Financiën Zverev heeft medegedeeld, een „verlies” van 57 mld roebel als gevolg van de verlaging der „commerciële” prijzen. Op basis van de prijzen en de belastingdruk van 1947 betekent dit, dat de opbrengst der omzetbelasting dit jaar naar schatting 40 pCt hoger zal liggen dan in 1947, hetgeen slechts mogelijk is, als het consumptiegoedervolume met hetzelfde percentage toeneemt. Inderdaad worden in de Sovjet-Unie momenteel krachtige pogingen aangewend om de consumptiegoedervoorziening te stimuleren.

Bij de uitgaven vormt „nationale economie” met 149 mld roebel de grootste post. Van dit bedrag is 61 mld roebel bestemd voor investeringen in de industrie. Tijdens de besprekingen, die de Opperste Raad der Sovjet-Unie aan de nieuwe begroting heeft gewijd, drongen verschillende afgevaardigden erop aan (aansluitend op een campagne in de Russische pers), om voor de investeringen in de industrie een groter bedrag beschikbaar te stellen en aldus de uitvoering van het huidige vijfjarenplan in vier jaren mogelijk te maken. Minister Zverev heeft zich hiertegen verzet, op het motief, dat de inkomsten van de Staat reeds zo hoog waren opgevoerd, dat additionele uitgaven niet verantwoord iken. Gezien het geraamde, omvangrijke overschot van inkomsten boven uitgaven is „The Economist” geneigd om de waarde van dit argument te betwijfelen. De oorzaak van Zverev's terughoudendheid ligt wellicht veeleer in de goederenschaarste. De Minister heeft verschillende voorbeelden gegeven van de „scramble for scarce materials” en het bevrozen van kapitaal in onvoltooide projecten. Hogere toewijzing van financieringsmiddelen voor investeringsdoeleinden zou onder deze omstandigheden ongetwijfeld inflationair werken.

De totale bedragen, die onder het hoofd „nationale economie” voor de verschillende sectoren van economische bedrijvigheid beschikbaar zijn gesteld, zijn de volgende (in milliarden roebels):

	1946	1947
Industrie	83,9	93,9
Landbouw	16,8	20,0
Transport	12,0	13,8
Handel	4,2	4,2
Totaal	116,9	131,9

Merkwaardig is; dat het bedrag van 131,9 mld roebel voor 1948 17,1 mld roebel lager ligt dan de totale toewijzing aan de „nationale economie” van 149 mld roebel. Dit verschil is wellicht „just one of those loose ends which any student of the Soviet budgets tries hard to tie up; sometimes in vain”; het is echter ook niet uitgesloten, aldus het blad, dat deze 17,1 mld roebel bedoeld zijn als toewijzing voor de ontwikkeling der atoomenergie.

Als tweede in belangrijkheid verschijnt onder de uitgaven de post „sociale diensten”. Van de toewijzing ad 116,3 mld roebel is ongeveer 60 mld roebel bestemd voor onderwijs. Daar bovendien uit de begrotingen der lagere overheden 30 mld roebel voor deze doeleinden beschikbaar zal komen, zullen dit jaar de onderwijsuitgaven hoger zijn dan die voor investeringen in de industrie en die voor defensie.

Laatstgenoemde post vertoont sinds 1946 een daling, die in het licht van de na-oorlogse depreciatie van de roebel nog aan betekenis wint. In reële zin ligt het peil der defensie-uitgaven thans wellicht niet hoger dan in

1939. Toch gaat het hier nog om een zeer omvangrijk bedrag; voor 1948 is het althans rond 5 mld roebel hoger dan de voorgenomen investeringen in de industrie. Rekening houdend met de speciale structuur van de Russische begroting — die vergelijking met andere landen bemoeilijkt — kan worden geschat, dat in 1948 de defensie-uitgaven ongeveer 25 à 30 pCt van de totale overheids-uitgaven zullen uitmaken. „This gives a measure of the drain of the „cold war” on Russian economic resources”, aldus „The Economist”.

INTERNATIONALE NOTITIES.

DE WERELDRIJSTVOORZIENING.

De huidige rijstsituatie is nog altijd verre van bevredigend te noemen. In hoeverre zijn in de naaste toekomst verbeteringen te verwachten? Om dit te beoordeelen dient in de allereerste plaats aandacht te worden geschonken aan de belangrijkste productiegebieden: Burma, Indo-China en Siam. Immers, zoals reeds eerder uiteengezet ¹⁾, een verbetering in de rijstsituatie — en dus in de voedselsituatie van de wereld in het algemeen — is rechtstreeks afhankelijk van de productie dezer landen.

De belangrijkste producent van de drie is Burma. De jaarlijkse export van Burma was vóór de oorlog iets groter dan die van Indo-China en Siam tezamen. In het afgelopen jaar viel er een duidelijke verbetering in de productie van Burma waar te nemen. Het exportoverschot van de huidige oogst wordt geschat op 1,5 à 1,6 miljoen ton, vergeleken met een totale export van 800.000 ton in 1947. Deze hoeveelheid is echter nog altijd minder dan de helft van de in een normaal vooroorlogs jaar verscheepte hoeveelheid. Tal van factoren/lemmeren de rijstproductie in Burma; de voornaamste zijn wel: 1. de vernielingen tijdens de Japans bezetting; 2. het grote tekort aan landbouwmachines; 3. het tekort aan arbeidskrachten en trekdieren. Men schat, dat het nog verscheidene jaren zal duren alvorens deze moeilijkheden geheel zijn overwonnen. „The Financial Times” van 19 dezer deelt bijv. mede, dat er niet op wordt gerekend, dat vóór 1951 de vooroorlogse productie zal kunnen worden bereikt.

Ook de productie in Siam stagneert als gevolg van de verwaarlozing van de rijstvelden gedurende de oorlog en het tekort aan trekkracht. De grootste moeilijkheid in Siam echter is het distribueren van de rijstooft langs de officiële kanalen. De smokkelhandel op Malakka schijnt grote omvang aan te nemen. Bovengenoemd blad noemt voor de oogst van 1947 een percentage van 50, dat op deze wijze is verdwenen. Momenteel stelt een missie van de F.A.O. een onderzoek ter plaatse in naar de mogelijkheden om Siam's productie op te voeren en de officiële handel te stimuleren. Indien de thans daartoe getroffen maatregelen effectief zijn, zal Siam gedurende de eerste helft van dit jaar 400.000 ton rijst kunnen exporteren. Ter vergelijking diene, dat het „International Emergency Food Committee of the F.A.O.” zijn toewijzingen heeft gebaseerd op een exportquotum voor Siam van 250.000 ton voor de eerste zes maanden van 1948.

De vooruitzichten voor Indo-China zijn, volgens het blad, het minst gunstig. Zolang de burgeroorlog in dit land niet tot een eind is gekomen, mag geen hervatting van de rijstexport op bevredigende schaal worden verwacht. Het „I.E.F.C.” schat de export van rijst uit dit gebied voor de eerste helft van 1948 dan ook niet hoger dan 10.000 ton. De export vóór de oorlog bedroeg voor Indo-China over eenzelfde periode gemiddeld 650.000 ton.

De totale export van Burma, Indo-China en Siam zal dus voor de eerste helft van dit jaar ongeveer 1.060.000 ton bedragen, d.i. ongeveer 2 miljoen ton minder dan de gemiddelde vooroorlogse export. De betekenis van de overige rijstverbouwende gebieden met een productie-

¹⁾ Zie: „De huidige rijstsituatie” in „E.-S.B.” van 30 Juli 1947, blz. 615.

overschot is niet groot. Voor het eerste halfjaar van 1948 zullen de Verenigde Staten 160.000 ton, Egypte 100.000 ton, Brazilië 75.000 en Ecuador 40.000 ton exporteren. Uit Mexico en Brits-Guyana zullen nog kleinere hoeveelheden komen.

De vooruitzichten voor de naaste toekomst zijn dus ongunstig. Volgens schattingen van de „Rice Study Group” van de F.A.O. zal in 1952 het wereldtekort aan rijst nog meer dan 3½ miljoen ton bedragen. Dus ook op langere termijn gezien zijn de verwachtingen niet hoog gespannen. Europa mag dan ook — zo zegt „The Financial Times” — niet rekenen op een spoedige hervatting van zijn import van rijst op vooroorlogse schaal.

BERICHT AAN ABONNÉ'S.

Aan abonné's van ons weekblad wordt beleefd verzocht om — voorzover zij dit niet reeds deden — hun abonnementsgeld voor het jaar 1948, ten bedrage van f 26 voor het binnenland en f 28 voor het buitenland (resp., voor abonnementen gecombineerd met het „Economisch-Statistisch Kwartaalbericht, f 31 en f 33) vóór 15 Maart a.s. te voldoen op girorekening No. 8408 of op onze rekening bij de heren R. Mees & Zonen, alhier. Abonné's in België/Luxemburg wordt beleefd verzocht de tegenwaarde in francs van het verschuldigde bedrag te storten bij de Banque de Commerce te Brussel. Na genoemde datum zullen wij over het betreffende bedrag, verhoogd met incassokosten, per kwitantie disponeren.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Ook in de afgelopen week bleven de omzetten op de geldmarkt uiterst gering. Naar zeer kortlopend papier bestond enige vraag, bijv. naar Maartpromessen tegen een disconto van 1½ pCt, doch in Mei t/m Januaripapier bleef het aanbod overheersen zonder veel vraag te ontmoeten, zodat de noteringen zich, met uitzondering van Julipapier, dat tegen 1¾ werd verhandeld, op 1½ pCt handhaafden, zij het veelszins nominaal. Callgeld bleef gedurende de gehele week ¾ pCt. De geldmarktinstellingen oefenen nog altijd een vrij grote vraag naar jaarpapier uit, zodat de beschikbare middelen vrijwel steeds direct hun weg naar de Schatkist vinden. Daarom vertoont de geldmarkt ook niet een verruiming door de rentebetaling op de 3—3½ pCt 1947 staatslening per 15 Februari jl., waarbij het om een bedrag van ruim f 40 miljoen ging.

De Nederlandsche Bank verloor blijkens de jongste weekstaat f 3 miljoen aan goud, waarschijnlijk voor betalingen aan België. Onze moeilijke deviezenpositie verkreeg in de afgelopen week een bijzonder accent door het intrekken der zgn. R.D.U.S.-vergunningen. Dit betreft saldi in de V.S., ontstaan uit verkoop van daar liggende Amerikaanse effecten, over welke saldi na afdracht van 25 pCt aan De Nederlandsche Bank voor aankoop van Amerikaanse effecten vrijelijk kon worden beschikt. Bovendien kondigde de Minister een vordering van bepaalde Amerikaanse fondsen op beperkte schaal aan. Welke fondsen gevorderd zullen worden, kan nog slechts worden gegist; obligaties en preferente aandelen, welke door de rentedaling in de V.S. zeer in koers zijn gestegen, en dus aan het gevaar van aflossing of conversie in enigerlei vorm sterk onderhevig zijn, komen wellicht het eerst voor vordering in aanmerking.

De Minister van Financiën heeft verder de publicatie van een nieuwe deviezennota aangekondigd. Dit lijkt geen overbodige luxe, want in de Nederlandse deviezenpositie zijn voor outsiders nog altijd zeer veel duistere punten. Men vraagt zich bijv. af, waarom van het crediet van de Wereldbank ad \$ 195 miljoen, dat in Maart 1948 afloopt, tot nu toe waarschijnlijk niet meer dan \$ 100 miljoen is

gebruikt, ook al kan het rechtstreeks slechts voor de aankoop van productiegoederen worden benut. Een andere, tot nu toe voor belangstellenden onopgeloste kwestie is het officiële bezit aan goud en dollars. Het is in dit verband wellicht goed om zich in de herinnering terug te roepen, dat Nederland bij de goudstorting in het Internationale Monetaire Fonds in Februari 1947 de keuze had tussen twee mogelijkheden. Ons land kon storten 25 pCt van zijn quotum, dus \$ 68¾ miljoen, of 10 pCt van de netto officiële goud- en dollarsaldi van Nederland en de Overzeese Gebiedsdelen. Aangezien het eerste werd gekozen, ligt de gedachte voor de hand, dat het officiële goud- en dollarbezit in geen geval aanzienlijk minder dan \$ 688 miljoen (= f 1.822 miljoen) bedroeg. Deze veronderstelling wordt nog versterkt door de omstandigheid, dat een land als Engeland wel een goudstorting van 10 pCt van zijn officiële goud- en dollarbezit koos. Men vraagt zich af, waar deze officiële goud- en dollarsaldi verscholen waren, en wat of er sindsdien mee is gebeurd. Wellicht geeft de nieuwe deviezennota op deze en dergelijke vragen antwoord.

Uiteraard ging het bericht omtrent de vordering van Amerikaanse effecten aan de Amsterdamse aandelenmarkt niet ongemerkt voorbij. Men ontleende er in eerste instantie een hausse-motief aan, vanwege de verwachte herbeleggingsvraag. Of deze zal ontstaan, hangt echter af van de wijze van betaling; indien bijv. wordt betaald met obligaties van de binnenlandse dollarlening, wordt er natuurlijk geen herbeleggingsvraag uitgeoefend. Spoedig trad een lichte reactie in, doch per saldo waren de koersen aan het einde der week in de meeste gevallen nog aanzienlijk hoger dan aan het einde der voorgaande week.

	13 Febr. 1948	20 Febr. 1948
A.K.U.	182½ GB	190½
v. Berkel's Patent	123½ GB	126
Lever Bros. Unilever C.v.A.	305 GB	320 GB
Philips G.b.v.A.	390	407½
Koninklijke Petroleum	345	364
H.A.L.	219¾	225
N.S.U.	184½	192
H.V.A.	243½	260 GB
Deli Mij. C.v.A.	195¾	203½
Amsterdam Rubber	173	181

STATISTIEKEN.

DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens)..

Data	Munt en muntmateriaal	Papier op het buitenland	Tegoeft bij corresp. in het buitenland en buitenlandse betaalmiddelen	Wissels, prom. enz. en open marktpapier	Beleningen
	Bankbiljetten in omloop	's Rijks Schatkist	Geblokkeerde saldi van banken	Geblokkeerde saldi van anderen	Vrije saldi
30 Dec. '46	2.744.151	1.099.855	90.071	43.706	590.158
12 Jan. '48	2.958.385	741.444	97.088	43.070	490.014
19 " '48	2.915.131	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
16 " '48	2.900.739	992.899	42.372	28.993	476.015
23 " '48	2.896.639	1.013.627	44.478	35.785	464.375

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 23 Februari 1948.

Activa.	
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto	f 2.000.000,— ¹⁾
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art. II, 1e lid. sub 3 van de Bankwet 1937 j ^o art. 4 van het Koninklijk besluit van 1 October 1945, Staatsblad No. F 204)	—
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)	f 147.613.580,06 ²⁾
Hoofdbank	f 147.613.580,06
Bijbank	507.033,28
Agentsch.	10.873.256,27
Op effecten, enz.	f 158.993.869,61
Op goederen en celen	158.058.375,29 ³⁾
	935.494,32
	f 158.993.869,61 ⁴⁾
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 551.352.462,03
Zilveren munt, enz.	2.851.489,74
	554.203.951,77
Papier op het buitenland	f 272.552.000,—
Tegoed bij correspondenten in het buitenland	116.502.198,45
Buitenlandse betaal-middelen	5.074.003,84
	394.128.202,29
Belegging van kapitaal, reserves en pensioen-fonds	81.334.352,41
Gebouwen en inventaris	3.500.000,—
Diverse rekeningen	125.519.409,09
	f 4.819.679.785,17
Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	12.452.579,46
Bijzondere reserves	32.247.868,69
Pensioenfondsen	16.935.010,16
Bankbiljetten in omloop (oude uitgiften)	124.485.625,—
Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgifte)	2.896.639.130,—
Bankassigaties in omloop	154.774,39
Rekening-courant saldo's:	
's Rijks Schatkist	f 1.013.626.919,05
Geblokkeerde saldo's van banken	44.477.788,47
Geblokkeerde saldo's van anderen	35.784.919,85
Vrije saldo's	464.374.737,56
	1.558.264.364,93
Diverse rekeningen	158.500.432,54
	f 4.819.679.785,17

- 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,—
- Circulatie der door de Bank namens de Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten „ 149.587.934,—

INDEXCIJFERS VAN LONEN VOLGENS REGELINGEN IN NEDERLAND¹⁾.

Juni 1938/ Juni 1939 = 100	Nijverheid ²⁾	Landbouw ³⁾	Nijverheid en landbouw
Aug. 1939	101	100	101
Mei 1945	116	190	126
Mei 1947	165,2	243,9	176,2
Juni 1947	166,4	243,9	177,3
Juli 1947	166,6	243,9	177,4
Aug. 1947	169,0	243,9	179,5
Sept. 1947	169,5	243,9	179,9
Oct. 1947	170,9	243,9	181,1
Nov. 1947	172,8 ⁴⁾	243,9	182,8 ⁴⁾
Dec. 1947	173,6 ⁴⁾	243,9	183,4 ⁴⁾

- ¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin van het C.B.S.“; in de indexcijfers zijn de uitkeringen krachtens de Kinderbijslagwet niet begrepen.
- ²⁾ Gemiddelden 24 bedrijfstakken.
- ³⁾ Akkerbouw en veehouderij.
- ⁴⁾ Voorlopige cijfers.
- ⁵⁾ Hierin opgenomen de — met terugwerkende kracht tot 1 November jl. — op 15 December toegestane toeslag op de urenlonen in bouw- en aanverwante bedrijven, ter compensatie van premiederving, indien niet in tarief wordt geverkt.
- ⁶⁾ Toeslag bakkersgezellen voor vroeg aanvangen van de arbeid.

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	7 Febr. 1948	31 Jan. 1948
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederl. Bank N.V.	f 932.551.563,97	f 851.301.770,94
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	656.271,—	106.095,21
Kasvorderingen wegens creditverstreking aan het buitenland	—	—
Daggeldlening tegen onderpand	—	—
Saldo der postrekeningen van Rijkscomptabelen	372.882.478,45	344.484.148,26
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	716.019.325,23	732.368.891,57
Suriname	30.948.031,19	30.951.130,01
Curacao	2.712.664,01	2.657.888,88
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	—	—
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	—	—
Andere staatsbedrijven en instellingen	218.054.485,50	218.937.689,34
Verplichtingen		
Voorschot, door De Nederl. Bank N.V. verstrekt	—	—
Voorschot, door De Nederlandsche Bank N.V. in rekening-courant verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	f 1367.704.600,—	f 1347.104.600,—
Schatkistbiljetten in omloop	—	—
Schatkistpromessen bij De Nederlandsche Bank N.V. ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947	2000.000.000,—	2000.000.000,—
Schatkistpromessen in omloop (rechtstreeks bij de Nederl. Bank N.V. is geplaatst nihil) / 6.780,4 m/m w.o. garantie Bretton Woods f 785 mill.	5995.400.000,—	5953.000.000,—
Daggeldleningen	—	—
Muntbiljetten in omloop	150.005.445,—	150.039.220,50
Schuld op ultimo December 1947 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keren belastingen	—	—
Schuld in rek.-courant aan: Nederlands-Indië	—	—
Suriname	—	—
Curacao	—	—
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	21.394.495,09	27.734.179,43
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	497.086.514,17	484.651.918,41
Andere staatsbedrijven	5.701.238,99	5.701.238,99
Schuld aan diverse instellingen in rekening met 's Rijks Schatkist	2930.307.474,70	2951.350.474,70

ENIGE INDEXCIJFERS VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN BELGIË¹⁾.

1938 = 100	Mrt 1947	April 1947	Mei 1947	Juni 1947	Juli 1947	Aug. 1947	Sept. 1947	Oct. 1947
Algemene index v. d. ind. prod. ²⁾	92,2	98,1	96,6	93,5	90,3	91	93	
Steenkool	89,1	88,6	84,4	81,6	75,5	74,1	81,4	86,9
Cokes	81,6	86,5	90,4	92,2	99,8	97,8	95,8	106,2
Cement	57,8	86,7	94,5	79,2	100,7	95,8	88,8	108,2
Ruw ijzer	110,4	111,2	113,1	112,7	116,6	109,1	96,7	134,6
Ruw staal	120,6	123,0	120,2	122,2	126,7	119,8	110,1	154,4
Afgewerkt staal	135,3	130,5	122,2	120,1	118,3	123,7	118,3	159,7
Afgewerkt ijzer	71,2	88,0	68,4	69,2	56,5	53,6	70,7	72,1
Vlas (spinnerij)	112,4	112,2	108,8	110,3	99,6	107,4	115,3	125,3
Vlas (weverij)	105,9	105,0	90,7	107,7	105,3	74,8	80,2	84,2
Katoen (spinnerij)	111,2	115,3	98,3	107,6	97,5	95,1	105,8	127,9
Katoen (weverij)	145,9	143,5	138,4	139,8	133,8	123,9	137,8	153,9
Wol (kamwol, spinnerij)	172,2	167,4	156,8	144,9	113,2	105,5	161,7	197,2
Wol (weverij)	159,1	152,8	143,4	142,3	145,4	129,8	154,9	150,5
Vlaskglas	89,4	85,3	96,0	88,3	89,7	86,2	92,6	90,6
Holglas	108,5	104,2	107,1	103,1	110,1	105,6	107,8	114,7
Papier	125,0	133,0	129,8	134,6	124,4	119,8	138,1	151,1
Margarine	101,5	108,3	92,5	76,5	92,2	93,8	111,6	117,3
Geraffineerde suiker	63,5	64,0	64,0	57,7	71,5	59,0	76,7	81,8
Sigaren	46,2	42,7	38,8	35,1	43,7	39,7	49,8	61,4
Sigaretten	133,0	123,7	129,8	151,0	134,4	148,5	193,1	138,8

- ¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin“ van het Nationaal Instituut voor de Statistiek. . betekent: de gegevens ontbreken. Geoorlogde gegevens zijn cursief gedrukt.
- ²⁾ 1936—'38 = 100 (Instituut voor Economisch en Sociaal Onderzoek (Leuven)).
- ³⁾ Voorlopig cijfer.

VERKEER EN VERVOER IN NEDERLAND.

Omschrijving	Eenheid	Maandgem. 1938	Aug. 1947	Sept. 1947	Oct. 1947	Nov. 1947	Dec. 1947
Indexcijfer vervoer wilde binnenvaart		100	155	142	166	133	137
Vervoer wilde binnenvaart	1.000 t.	917	1.422	1.302	1.521	1.224	1.253
waarvan brandstoffen		260	385	390	356	253	295
Wilde binnenvaart, prestatie	mill. t/km	127	169	189	203	164	165
Indexcijfer eigen vervoer te water		100	129	128	126	99	
Eigen vervoer te water	1.000 t.	600	774	767	760	595	
Idem, prestatie	mill. t/km	45	46	55	53	41	
Indexcijfer internat. binnenvaart (laadverm.) ..		100	42	44	44	46	43
Binnengekomen schepen	Aantal	6.146	2.485	2.580	2.750	2.630	2.420
Laadvermogen	1.000 t.	3.572	1.133	1.123	1.274	1.273	1.149
Lading	"	2.092	515	428	473	479	651
waarvan onder: Nederlandse vlag	"	1.566	425	364	409	414	570
" " Belgische vlag	"	126	82	59	60	61	75
Vertrokken schepen	Aantal	6.082	2.544	2.824	2.657	2.695	2.056
Laadvermogen	1.000 t.	3.494	1.147	1.224	1.253	1.332	1.003
Lading	"	2.252	565	380	352	475	521
waarvan onder: Nederlandse vlag	"	1.559	405	286	251	355	396
" " Belgische vlag	"	229	105	66	84	93	84
Schepen in doorvaart	Aantal	2.144	1.448	1.614	1.590	1.369	1.317
Laadvermogen	1.000 t.	1.427	986	1.005	952	1.000	1.049
Lading	"	1.051	500	360	322	353	506
waarvan onder: Nederlandse vlag	"	199	152	118	105	104	154
" " Belgische vlag	"	544	276	187	180	174	276
Indexcijfer zeevaart (inhoud)		100	50	45	42	41	52
Binnengekomen zeeschepen	Aantal	1.758	958	846	810	732	914
Bruto inhoud	1.000 R.T.	4.416	2.191	1.932	1.867	1.861	2.348
Idem, alleen geladen schepen	"	3.834	2.070	1.726	1.692	1.661	2.113
waarvan in lijnvaart	"	1.136	1.061	1.061	1.087	1.048	1.113
Vertrokken zeeschepen	Aantal	1.738	922	857	742	721	830
Bruto inhoud	1.000 R.T.	4.418	2.230	2.055	1.860	1.786	2.254
Idem, alleen geladen schepen	"	3.216	1.342	1.285	1.319	1.236	1.457
waarvan in lijnvaart	"	1.096	1.074	1.074	1.060	1.095	1.122
Goederenvervoer ter zee:							
Gelost bij invoer	1.000 t.	1.018	940	1.003	910	913	1.043
" " doorvoer	"	1.738	376	222	103	149	255
Geladen bij uitvoer	"	484	177	157	178	171	223
" " doorvoer	"	1.421	168	176	209	168	229
Indexcijfer goederenvervoer Ned. Spoorwegen ..		100	100	117	139*	128*	121*
Goederenvervoer Ned. Spoorwegen, totaal	1.000 t.	1.207	1.204	1.413	1.675*	1.548*	1.463*
waarvan grensoverschrijdend	"	412	194	252	325*	352*	347*
Reizigerskilometers Ned. Spoorwegen	1 miljoen	242	743	557	493*	466*	486*
Tramwegen, vervoerde reizigers	1 miljoen	21,2	51,0	45,9	46,3		
Interloc. autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	5,7	17,9	15,2	15,2		
Locale autobusdiensten; vervoerde reizigers	"	4,4	10,7	9,5	10,5		
Indexcijfer verkeer op de rijkswegen		100	170	162	161	159	150
Slachtoffers verkeersongevallen:							
Overleden	Aantal	65	97	105	91	76	67*
Ernstig gewond	"	368	680	686	750	740	533*
Licht gewond	"	918	684	711	627	588	491*
Indexcijfers:							
Overleden		100	149	162	140	117	103*
Ernstig gewond		100	185	186	204	201	145*
Licht gewond		100	74	77	68	64	53*

1) Bunkermateriaal e.d. niet inbegrepen.

*) Voorlopig cijfer.

DE VERKEERSONGEVALLEN IN 1947 NAAR DE GEVOLGEN.

Jaar; gemeentegroep	Totaal aantal verkeersongevallen	Aantal slachtoffers			Aantal verkeersongevallen tengevolge waarvan:	
		overleden	ernstig gewond	licht gewond	naast persoonlijk letsel bovendien materiële schade is ontstaan	uitsluitend materiële schade is ontstaan
1	2	3	4	5	6	7
1938	46.664	780	4.416	11.016	40.250	31.992
1946	26.501	1.224	6.676	4.800	21.730	15.947
1947	39.137	900	6.895	6.571	34.003	26.566
waarvan in de gemeenten met:						
100.000 en meer inw.	23.145	208	2.637	4.117	19.949	16.731
20.000- < 100.000 inw.	7.974	216	1.756	1.163	6.921	5.221
< 20.000 inw.	8.018	476	2.502	1.291	7.133	4.614

Toelichting. Onder „overleden” zijn ook begrepen de personen, die binnen 30 dagen na het ongeval aan de bekomen verwondingen zijn gestorven. Aangezien bij één verkeersongeval meerdere personen lichamelijk letsel kunnen bekomen, is het totaal van de cijfers in de kolommen 3 t/m 5 + 7 hoger dan dat van kolom 2.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 's-Gravenhage.

ENIGE INDEXCIJFERS VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN NEDERLAND ¹⁾.

1938 = 100	Dec. 1945	Aug. 1947	Sept. 1947	Oct. 1947	Nov. 1947	Dec. 1947	Jaar-gem. 1946	Jaar-gem. 1947
Algem. productie-index van de Industrie	56	83	96	109	104	101	73	92
Walsproducten van ijzer en staal ²⁾	57	97	140	192	165	153	73	137
Cement	85	129	139	148	125	118	88	114
Metselstenen	33	58	65	84	89	96	52	69
Deuren		36	68	92	86	69	38	57
Katoen- en linnen-weverijen	21	56	63	70	65	66	39	60
Schoenen	57	104	130	136	116		78	
Sigaren	36	54	61	68	65		53	
Sigaretten	65	103	136	142	134		73	
Boter	27	72	52	45	35	38	52	52
Kaas	1	73	48	56	42	25	52	53

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

²⁾ 1940 = 100.

DE KOLENPOSITIE VAN NEDERLAND ¹⁾.
(in 1.000 kg)

Maand	Productie Limburgse mijnen	Verzonden voor binnenlandse behoefte	Invoer
Jan. 1947	833.027	628.209	223.709
Febr. 1947	802.805	581.347	225.008
Maart 1947	885.207	704.494	365.092
April 1947	817.839	658.377	341.189
Mei 1947	778.738	629.053	365.276
Juni 1947	829.434	634.938	374.464
Juli 1947	891.434	703.319	330.961
Aug. 1947	801.756	632.584	286.797
Sept. 1947	898.189	685.138	266.876
Oct. 1947	920.573	709.802	306.690
Nov. 1947	843.668	620.930	227.030
Dec. 1947	801.675	582.152	264.472
Totaal 1947	10.104.365	7.778.585	3.577.564
Totaal 1946	8.313.827	6.387.903	2.666.502

Jan. 1948 954.020 ²⁾ 687.201 ²⁾ 208.550 ²⁾

¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin van het C. B. S.“

²⁾ Voorlopige gegevens.

Abonneert U op

DE ECONOMIST

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

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

Abonnementen worden aangenomen door den boekhandel en door de uitgevers

DE ERVEN F. BOHN TE HAARLEM

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

Onder auspiciën van het
Nederlandsch Economisch Instituut verscheen:

BEDRIJVIG NEDERLAND

Een Studie over
Nederlands economische structuur door

Dr Th. L. M. Thurlings

en

Drs J. H. Lubbers

★

Prijs f 6.90

(voor leden en donateurs van het N.E.I. f 5.17)

★

Verkrijgbaar in de boekhandel en bij de uitgevers
N.V. UITGEVERSMIJ. „ELSEVIER” — AMSTERDAM



ASSOCIATIE CASSA

KASSIERSINSTELLING

OPGERICHT IN 1806

REKENING-COURANT EN GIRO

HEERENGRACHT 179 • AMSTERDAM-C

◆ **Beschikbare krachten** ◆

VERGROOT UW WINSTMARGE

en ontlast juist nu Uw overbelaste leiding door het aanstellen als
assistent of secretaris van de directie

van energ., jong zakenman, ook polit. 100 % betrouw., 28 jaar, Ned., vrij milit. d., acad. gev., einddipl. H.B.S. b. praktijkdipl. boekh., adm.commerc. onderl., gewend leiding te geven, erv. internat. handel, prima Ned. corresp., prakt. mod. talen, notuleren vergaderingen, statistieken en kaartsystemen, gew. ook buiten kantooruren flink aan te pakken; prima ref. Br. onder No. ESB 1149, Bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.

◆ **Vacatures** ◆

HET NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT
vraagt een

economist

voor bedrijfseconomisch studiewerk. (Doct. examen economie vereist, kennis van vervoersproblemen gewenst). Eigenhandig geschreven brieven met getypte staat van inlichtingen (leeftijd, opleiding, praktijk, reden van sollicitatie, enz.) onder letter E. aan de Directeur, Lange Houtstraat 26, 's-Gravenhage. Bezoek alleen op uitnodiging. Reeds ingekomen sollicitaties blijven van kracht.

Vacatures

DE NEDERLANDSCHE STICHTING VOOR PSYCHOTECHNIEK

te Utrecht zoekt

LEIDENDE KRACHT

voor de administratieve en organisatorische indeling van de psychologische werkzaamheden. Cand. moeten beschikken over administratief-organisatorische ervaring en grote tact in de samenwerking. Zij moeten op grond van opleiding en praktijk een niveau bereikt hebben, dat hoger ligt dan de middelb. school. Leeftijd omstreeks 30 jaar.

Eigenh. geschr. br met voll. inl. en twee pasfoto's (van voren en opzij) aan Adv. Bur. ALTA te Utrecht vóór 6 Maart 1948. In linkerbovenh. van br., foto's en enveloppe: E.S.B.-3997 met naam, adres en leeftijd.

Voor het Secretariaat te Utrecht wordt gevraagd een jong ACADEMISCH GEVORMD ECONOMO

Sollicitaties met vermelding van levensloop en onner bijvoeging van een foto te zenden, aan de 2e Afdeling van de Algemene Dienst der N.V. Nederlandsche Spoorwegen te Utrecht.



ERKEND ADVERTENTIEBUREAU

(in een der grote steden)
met belangrijke relaties zoekt

DIRECTEUR

Gezocht wordt een representatieve commerciële figuur, die geheel zelfstandig op expansieve wijze leiding kan geven aan het Bureau, waarin goed geoutilleerde studio is opgenomen. In aanmerking komen ook niet-vakgenoten, die ruime ervaring hebben op het gebied van verkoopontwikkeling, bedrijfsvoorlichting of publiciteit. Leeftijd bij voorkeur 30 tot 40 jaar. Aanvangssalaris f 10.000.— plus aandeel in de winst. Cand. zullen eventueel worden uitgenodigd voor een psychologisch onderzoek op 22 Maart 1948 door de NEDERL. STICHTING VOOR PSYCHOTECHNIEK, Wittevrouwenkade 6 te Utrecht.

Eigenh. geschr. br. met voll. inl. en twee pasfoto's (van voren en opzij) aan Adv. Bur. ALTA te Utrecht vóór 6 Maart 1948. In linkerbovenh. van br., foto's en enveloppe: E.S.B.-442 met naam, adres en leeftijd.

N.V. BRONSWERK

AMERSFOORT

AMSTERDAM

ROTTERDAM

Afd. **Pijpleidingen**

V/H BECHT & DYSERINCK

Afd. **Warmtetechniek**

V/H HUYGEN & WESSEL

Afd. **Luchttechniek**

V/H BECHT & DYSERINCK

Afd. **Koeltechniek**

V/H HUYGEN & WESSEL

Afd. **Electrotechniek**

V/H HUYGEN & WESSEL

Land- en Scheepsinstallaties



Verliesposten. Voorkomend Systeem



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

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

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

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

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

Economisch - Statistische Berichten

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Telefoon: Redactie 38040, Administratie 38340. Giro: 8408.
Bankiers: R. Mees en Zonen, Rotterdam.

Redactie-adres voor België: Seminarie voor Gespecialiseerde Economie, 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.

Aangetekende stukken in Nederland aan het Bijkantoor Westzeedijk, Rotterdam (W.).

ADVERTENTIES.

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