

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

33E JAARGANG

WOENSDAG 26 MEI 1948

No. 1620

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	403
Sommaire, summaries	403
Toekomstaspecten van de Nederlandse landbouw door <i>Dr Ir A. W. G. Koppejan</i>	404
Het luchthavenvraagstuk door <i>Ir A. Plate</i>	406
Het sociaal-economisch onderzoekingswerk in de Nederlandse gemeente door <i>L. H. Klaassen</i>	410
De verhouding tussen de Verenigde Staten en de Philippijnen door <i>Mr D. J. Hulshoff Pol</i>	411
Boekbespreking:	
Pietro G. Sohrmann-Lugon, „Afzetsystemen in de Zwitserse buitenlandse handel”, bespr. door <i>Dr J. van Rees</i>	414
Aantekening:	
De Engelse anti-monopoliewet	415
Internationale notities:	
Problemen rondom de buitenlandse handel van Duitsland ..	415
De rubberproductie en -consumptie in de naaste toekomst ..	416
Nogmaals het pondenvraagstuk van Frankrijk	416
Geld- en kapitaalmarkt	416
Statistieken:	
Bankstaten	417
Overzicht der laatste vier verkorte balansen van De Neder- landse Bank	418
De kolonpositie van Nederland	418
Indexcijfers van lonen volgens regelingen in Nederland ..	418
Groothandelsprijzen van granen, veldbonen, boter en kaas in Nederland	418

DEZER DAGEN

„daar komt de kiel, met goud belaân”. Geen schip met goederen voor het „European Recovery Program”, maar de eerste haring. Niet alleen dit befaamde volksvoedsel, in vroeger eeuwen, gewerd ons. Tegelijk werd officieel de mogelijkheid bekend gemaakt om wittebrood te verkrijgen, terwijl het rantsoen brood — thans in officiële aanspraak tot volksbrood geworden — iets werd vergroot.

Ook de Franse Regering gunde haar burgers dagelijks een extra bete, genomen uit de korven van het E.R.P. En berichten uit de Verenigde Staten gaven voedsel aan de hoop, dat ook de nieuwe graanoogst van grote omvang zal zijn. Maar de broodkrumels behoeven West-Europa nog niet te gaan steken. Sir John Boyd Orr, de afgetreden leider der wereldvoedselorganisatie, heeft zich zeer ernstig uitgesproken over de wereldvoedselsituatie op langere termijn; ook een internationaal landbouwcongres te Parijs zag een snellere toeneming van monden dan van middelen.

„This time is out of joint”. Dat niet vooral door de voortijdige actualiteit van haring en wittebrood. Ook niet door het feit, dat er om de Nederlandse boter een wikkeld van bankpapier moet, om ze tegen valuta te kunnen uitvoeren. Zelfs niet, omdat Rhodesia heeft besloten de goudproductie te subsidiëren, daar goud zijn enige middel is om de vermaarde currency, die houdt tussen de tanden, te verkrijgen. Al evenmin, omdat een Canadees minister, die een budgetoverschot van \$ 727 miljoen en een volledig bezet economisch leven te rapporteren heeft, zijn blijdschap vindt in de verzuchting, dat de dollarpositie verbetert. Allermint in de Britse ontdekking, dat een geringe exportvergroting niet voldoende is om de stijging der prijzen van ingevoerde goederen bij te houden, zodat het zichtbaar tekort op de handelsbalans in Maart weer is toegenomen.

Waarlijk onthutst is men, doordat de ontwikkeling in het Midden Oosten volgens de nuchtere voorspellingen gaat. Juist daar, waar ze graag tot de broodetende profeten hadden gehoord, krijgen de pragmatici gelijk. Bovendien wordt het steeds duidelijker, dat President Truman een flinke hand peper aan deze hutspot heeft toegevoegd met zijn onverwacht snelle erkenning van Israël. Zij moge er bij het Amerikaanse publiek, dat deze oorlog van verre schijnt te romantiseren tot een gladiatorenvecht, ingaan als klokspijs, de Veiligheidsraad bleek minder gretig. Het van Amerikaanse zijde gewenste besluit tot krachtig optreden tegen degenen, die het wapengeweld voortzetten, i.c. momenteel nog de Arabische groepen, kwam niet tot stand. Intussen is hiermede voor de Britten een potje te vuur gezet, waaraan ook velen van hen vrezden zich de handen te zullen branden: de correspondentiekolommen van „The Times” bewijzen het. Het testimonium paupertatis bij uitstek is echter, dat voor de besluiten van de Verenigde Naties de woorden van de Prediker gelden: „gelijk het geluid der doornen onder enen pot”; ijdel.

Toch laat niet elk pogen een bittere nasmaak. De bewindhebber van het Europese herstelprogram, Hoffmann, heeft zeer duidelijk gemaakt, dat handelsbetrekkingen met Oost-Europa voor hem een onderdeel hiervan uitmaken. En aan de andere zijde van de wereld sloot de Nederlands-Indische Regering een overeenkomst ten bedrage van \$ 38 miljoen met Japan, dat textiel zal leveren. Tezelfdertijd zijn de berichten over het op gang brengen van de Indische uitvoer bevredigend. Economie lijkt bij politiek vergeleken eenvoudige kost.



HAV BANK - SCHIEDAM
PERONEEL-VERZEKERING



Behandeling van alle
 bankzaken

* *

Bezorging van alle
 assurantiën.

R. MEES & ZONEN

BANKIERS EN ASSURANTIE-MAKELAARS

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

VAN GEND & LOOS

expedieert van huis tot huis

van dorp naar stad — van land naar land

EERSTE NEDERLANDSCHE

Verzekering Mij. op het Leven en tegen Invaliditeit N.V.
 Gevestigd te 's-Gravenhage

ADMINISTRATIEKANTOOR DORDRECHT · BELLEVUESTRAAT 2, TELEFOON 5346

Personeels-Pensioenverzekering

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

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



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

Nederlandsch Indische Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

Alle Bank- en Effectenzaken

Groothandel

Weekblad voor de internationale handel

Heeft U al eens een proefnummer aangevraagd?

H. A. M. Roelants
 Schiedam



**N.V. KONINKLIJKE
 NEDERLANDSCHE
 ZOUTINDUSTRIE**

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

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

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK.

Dr Ir A. W. G. Koppejan, Toekomstaspecten van de Nederlandse landbouw.

Door de geringere exportgelegenheid en kleinere voederimport zal de Nederlandse veehouderij moeten worden ingekrompen, echter niet in die mate, dat de structuur van onze landbouw ingrijpend dient te worden gewijzigd. Van de ontwikkeling der prijsverhoudingen behoeven geen extra belemmeringen voor de export van veeteeltproducten te worden gevreesd; wel zal het nodig zijn, de export van boter te wijzigen in die van meer specifieke producten (kaas en gesuikerde condens). De nadelige gevolgen van bovenvermelde beperking zouden in belangrijke mate kunnen worden opgevangen door overgang op de teelt van arbeidsintensieve akkerbouwgewassen. Wat zaai- en pootgoed betreft dient vooral te worden gelet op instelling op de wensen der buitenlandse afnemers.

Ir A. Plate, Het luchthavenvraagstuk.

1. Er is dringend behoefte aan de spoedige totstandkoming van een korte, verbindingsweg Rotterdam—Schiphol (weg Ypenburg—Burgerveen) en aan verbetering van de vervoersgelegenheid (meer frequentie in de busdienst).

2. Het vliegveld Ypenburg worde van startbanen voorzien en tijdelijk benut om vooral het goederenvervoer door de lucht tot ontwikkeling te brengen.

3. Nauwkeurig worde gelet op de ontwikkelingsmogelijkheid in de naaste toekomst van vliegtoestellen (helicoptères), waarmee een snelle passagiersverbinding van de centra der steden met een centraal vliegveld kan worden tot stand gebracht.

4. Men berame plannen voor de bouw van een luchthaven voor vrachtverkeer in het Noord-Westelijk gedeelte van Noord-Brabant en voor een centrale luchthaven voor passagiersverkeer, al dan niet annex aan de eerste. De Benelux-idee worde hierbij in acht genomen.

5. Men zij voorzichtig grote bedragen te investeren in de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van Schieveen.

L. H. Klaassen, Het sociaal-economisch onderzoekingswerk in de Nederlandse gemeente.

In onze tijd van kapitaalschaarste is het van groot belang investeringen, die op niet gefundeerde verwachtingen berusten, te vermijden. Daarom dient aan elk gemeentelijk of gewestelijk uitbreidingsplan een nauwgezet statistisch en econometrisch onderzoek vooraf te gaan. Eerst de economisch-statistische ontwikkeling, gevolgd door de economisch gefundeerde beoordeling en verwachting, problemen, welke blijkens de ervaring, door het Nederlandsch Economisch Instituut bij zijn onderzoekingen ten behoeve van enige gemeenten opgedaan, voldoende geleidelijkheid en wetmatigheid vertonen om door kwantitatieve analyse te worden benaderd. Eerst daarna kan het woord zijn aan de technici en aesthetici.

Mr D. J. Hulshoff Pol, De verhouding tussen de Verenigde Staten en de Philippijnen.

De Amerikanen hebben bij de verlening van onafhankelijkheid aan de Philippijnen vele economische concessies gedaan. Zij hebben een groot deel van de oorlogsschade gedragen. Zij zijn er dan ook in geslaagd behoorlijke regelingen voor zichzelf te bedingen. Zo ten aanzien van de in- en uitvoerrechten, de regeling van de invoerquota, het kapitaalverkeer, de positie der wederzijdse burgers. In de practijk echter ondervinden de Amerikanen toch tegenwerking. Op verschillende manieren wordt de theoretische gelijkgerechtigdheid ten nadele van de Amerikanen ontdoken.

SOMMAIRE.

Dr A. W. G. Koppejan, L'avenir de l'Agriculture néerlandaise.

La diminution de l'exportation en général et de l'importation de fourrage, nécessitera une réduction du cheptel néerlandais, toutefois sans que l'agriculture néerlandaise ne subisse un changement structurel. Les possibilités d'un accroissement de l'exportation de produits agricoles doivent être étudiées minutieusement.

Dr A. Plate, Les problèmes d'un port aérien.

Les différents problèmes que la construction ou l'extension de ports aériens font naître, sont discutés. L'auteur propose la construction d'un aérodrome Benelux dans le sud des Pays-Bas.

L. H. Klaassen, Enquêtes économiques et sociales dans les villes néerlandaises.

Les projets d'urbanisme et d'extension doivent être basés sur les enquêtes économiques et statistiques, comme l'expérience de l'Institut Economique Néerlandais l'a prouvé.

Dr D. J. Hulshoff Pol, Les relations entre les Etats-Unis et les Philippines.

Il a été convenu, à la déclaration de l'indépendance des Philippines, qu'une grande partie des dommages de guerre serait payée par les Etats-Unis. A cause de ces mesures les Etats-Unis se sont assurés une position privilégiée. Il paraît toutefois que les américains rencontrent des difficultés dans certains milieux.

SUMMARIES.

Dr A. W. G. Koppejan, The future of Dutch agriculture.

Decreasing exports and smaller imports of fodder will necessitate reducing Dutch stockfarming, however, not to too great an extent. Concentration on agriculture requiring more labour is recommended. In that case the possible development of agricultural exports has to be studied carefully.

Dr A. Plate, The airport problem.

Several problems to which building of new and the expanding of existing airports give rise are discussed. The writer proposes to build a Benelux airport in the South of the Netherlands.

L. H. Klaassen, Social economic research in Dutch municipalities.

Expansion projects ought to be based on statistical and econometrical investigations. The fundamental developments are suited to be analyzed quantitatively, as experience of the Netherlands Economic Institute indicates.

Dr D. J. Hulshoff Pol, U.S.A.—Philippine relations.

When independence was granted to the Philippines, the United States paid a large part of the Philippine war damage, obtaining favorable terms in several fields. It seems, however, that at present Americans are meeting opposition in some ways.

TOEKOMSTASPECTEN VAN DE NEDERLANDSE LANDBOUW.

In hoeverre zal Nederland in staat en in de gelegenheid zijn agrarische productiemiddelen uit het buitenland te betrekken en producten daarheen af te zetten?

Zoals reeds werd opgemerkt¹⁾, wordt het antwoord op deze vragen voor een belangrijk deel bepaald door de ontwikkeling der internationale verhoudingen. Ondanks de onzekerheid, die ten aanzien van verschillende daarbij betrokken factoren momenteel nog bestaat, zijn er toch reeds voldoende vaststaande feiten en tendenzen bekend om ook een objectieve beschouwing mogelijk te maken. Een scherp in het oog houden van de grens tussen het trekken van werkelijke conclusies en het weergeven van persoonlijke inzichten is hier echter dringend noodzakelijk. Men laat zich zo gauw tot het laatste verleiden.

Welhaast het belangrijkste vraagstuk in deze is de te verwachten ontwikkeling van onze veeteelt, in het bijzonder voorzover deze gericht is op de voortbrenging van veredelingsproducten voor de export: zuivelproducten, bacon en eieren.

Gedurende de oorlog is de voortbrenging van deze producten op het Westelijk halfmond sterk uitgebreid, deels ter voorziening in de grote extra behoeften daaraan, voor de strijdkrachten, deels echter ook ter vervanging van de weggevalen productie op het vasteland van Europa, die vooral voor Engeland van belang was.

Hoewel deze productiecapaciteit thans weer vermindert, is het wel reeds duidelijk, dat zij aanzienlijk groter dan voor de oorlog zal blijven.

Een belangrijk deel van de Engelse markt zal dus blijvend door anderen, vooral de Britse Dominions, veroverd zijn. Ook ons vroegere tweede grote afzetgebied: Duitsland, is, althans voor voorlopig onbepaalde tijd, als afnemer van grote hoeveelheden uitgevallen. Hiertegenover zullen in de naaste toekomst ongetwijfeld nieuwe en/of ruimere afzetmogelijkheden in andere landen komen te staan: Zuid-Amerika, Oost-Europa, het Midden-Oosten, enz. In hoeverre daarmede voldoende compensatie kan worden bereikt, is echter nog een open vraag. In totaal moet dus, althans voorlopig, met aanzienlijk geringere exportgelegenheid worden gerekend.

Echter ook wanneer de wereldconsumptie van veeteeltproducten gelijkelijk met de productiecapaciteit was toegenomen en de afzetmogelijkheden voor ons land dus niet ongunstiger waren geworden, zou nog, hoewel misschien in mindere mate, productiebeperking noodzakelijk zijn.

De uitbreiding van de veehouderij in de grote voederproducerende landen heeft een verhoging van het binnenlandse voedergebruik en dus vermindering van de voor export beschikbare hoeveelheden veroorzaakt. Onze veehouderij, die voor een zo belangrijk deel op import van voedermiddelen was aangewezen en dat vroeger ook praktisch onbelemmerd kon doen, moet thans met een beperkt aanbod rekening houden, hetgeen ook de te betalen prijs niet voordeliger maakt.

Bovendien zijn een aantal landen ertoe overgegaan industrieën te stichten om vroeger in natuurlijke vorm geëxporteerd voedermiddelen thans eerst zelf tot fabrieksaard of gereed product te maken. Argentinië bijv. voert nu lijnkoeken in plaats van lijnzaad uit. De aankoop en het gebruik van krachtvoeder worden daardoor, ook naar verhouding, aanzienlijk duurder dan voor de oorlog.

Om deze beide redenen is een zo intensieve aanwending van buitenlands voeder als toen nu niet meer mogelijk en volgens de wet der verminderende meeropbrengsten ook niet meer verantwoord. Het peil van de laatste rendabele

kilo krachtvoeder zal nu veel eerder worden bereikt.

De gevolgen hiervan kunnen deels worden gecompenseerd, door het vergroten van de eigen voederproductie. Door meer intensieve exploitatie van grasland en verschuiving van voederproductie op grasland naar die op bouwland kan nog heel wat worden gedaan.

In totaal moet echter onze veehouderijproductie gericht worden op een kleiner voedergebruik dan vroeger. Zowel voor de gelegenheid tot productie als voor die tot afzet, nog volkomen onafhankelijk van het prijspeil bezien, zijn de vooruitzichten dus van die aard, dat beperking der veehouderij noodzakelijk is.

Het minst ernstig zijn de gevolgen hiervan voor de rundveehouderij. Reeds voor de oorlog was er een streven de bedrijfsvorm van de rundveehouderij in het Westen des lands in extensieve richting te wijzigen. De hogere melkprajs en het goedkope voeder waren echter oorzaak, dat met dit streven toen niet veel voordeel viel te bereiken, behalve dan de geringere kwetsbaarheid in oorlogstijd. Veel succes heeft het daarom toen ook niet gehad.

De situatie is thans echter gans anders. Naast de les van de oorlog is ook eigenlijk alles in het nadeel van de „Westelijke” bedrijfsvorm veranderd: gelijke melkprajs, weinig en duur voeder en bovendien hoge prijzen voor het aan te kopen vee. Om deze redenen is zich in het Westen een bedrijfsvorm aan het ontwikkelen, overeenkomend met de elders (bijv. Friesland) bestaande, hetgeen een verlaging van de veebezetting en daarmee van de productie medebrengt.

Deze ontwikkeling voltrekt zich zo, dat men de sinds de oorlog bestaande (lage) veebezetting niet meer tot het vroegere peil opvoert en de verdere bedrijfsvoering daarbij aanpast, voorzover dit niet reeds is geschied. Ook blijft door het geringere krachtvoedergebruik de productie per koe op een lager peil dan voor de oorlog. Daartegenover wordt, ook al door de hoge veeprijzen, meer aandacht geschonken aan de eigen aanfok.

In hoeverre de hieruit voortvloeiende productiebeperking voldoende zal zijn, moet nog worden afgewacht, maar een zeer grote stap in de vereiste richting is er al mede gedaan. Naar uit recente onderzoeken is gebleken, kan deze bedrijfsomzetting zonder nadelige invloed op de bedrijfsresultaten worden uitgevoerd. Bedrijven met vroeger een bezetting van 1,5 melkkoe per ha behalen nu met 1,2 melkkoe per ha vergelijkbare inkomsten.

Voor de varkenshouderij ligt de situatie enigszins anders. Ook hierbij is inkrimping van de productie onvermijdelijk. Deze wordt echter niet volledig bepaald door de vermindering van voederimport en exportmogelijkheden.

Voor de oorlog bestond nl. het overgrote deel van onze export van varkenshouderijproducten uit bacon en spek (in 1938 ruim 28.000 ton), terwijl daartegenover aanzienlijke hoeveelheden rundvlees werden ingevoerd (in 1938 bijna 14.000 ton). Onder de huidige omstandigheden zal door beperking der rundveestapel de binnenlandse vleesproductie afnemen, terwijl de behoefte door de groei der bevolking is gestegen en dus voor eenzelfde consumptie per hoofd een veel grotere vleesinvoer nodig wordt. Geringere export van bacon zou dus volledig kunnen worden gecompenseerd door verhoogde binnenlandse consumptie van varkensvlees, indien de Nederlandse varkenshouderij van de spek- in de vleesrichting wordt gestuurd.

Op deze wijze zal het handhaven van onze varkensstapel op, naar het aantal, vooroorlogs peil mogelijk zijn, daar voor vleesproductie aanzienlijk minder krachtvoeder nodig is dan voor die van spek. Bovendien wordt bij deze ontwikkeling een aanzienlijke deviezenbesparing bereikt door, een zeer grote mate van zelfvoorziening met vlees. De intensiteit van onze varkenshouderij wordt bij deze gang van zaken wel minder, zodat in dit opzicht toch van „beperking” sprake is.

Het belang van deze zaak is zeer groot. De varkenshouderij vormt, met de pluimveehouderij, de bestaansbasis

¹⁾ Zie: „De kostprijsverlaging in de Nederlandse landbouw” in „E.-S.B.” van 19 Mei jl., blz. 386.

van het kleine zandbedrijf. Aanzienlijke beperking van de varkensstapel zou voor deze bedrijven zonder meer een ramp zijn, temeer daar de vooruitzichten van de pluimveehouderij weinig gunstig zijn. Noch voor de geringere exportkansen voor eieren, noch voor het voederverbruik bestaat gelegenheid tot binnenlandse compensatie. Een pluimveestapel van ca 10 miljoen stuks, d.i. $\frac{2}{3}$ van voor de oorlog, is, voorzover thans te voorzien, wel ongeveer de grens.

Zowel de geringere exportmogelijkheden als de kleinere importen van krachtvoeder maken dus reeds, in welke vorm dan ook, inkrimping van onze veehouderijproductie noodzakelijk.

Er zou echter nog van een derde zijde gevaar kunnen dreigen. Indien nl. de prijzen, waartegen wij onze exportproducten kunnen voortbrengen, zo hoog zijn, dat men die in het buitenland niet kan of wil betalen, zijn er slechts twee oplossingen. De ene is: toch exporteren, maar met verlies, d.w.z. met toeslagen; in welke vorm dan ook, uit de staatskas; de andere is: stopzetten van de export en beperking der productie tot die voor de binnenlandse consumptie. Het eerste komt hierop neer, dat een (economisch niet verantwoord) productiepeil kunstmatig wordt gehandhaafd bij wijze van „werkverschaffing op eigen bedrijf”.

Het is duidelijk, dat dit slechts tijdelijk onder bijzondere omstandigheden, zoals de huidige, uitvoerbaar is. Bij voortdurende van deze toestand blijft slechts de tweede mogelijkheid: beperking van de voortbrenging der betrokken producten, over. Voorzover de gevolgen daarvan niet door overgang op de voortbrenging van andere producten kunnen worden opgeheven, ziet de toekomst er dan wel zeer somber uit.

De huidige situatie beantwoordt aan dit sombere beeld. De kostprijzen van onze (vroegere) grote exportproducten liggen van 35 pCt (bacon) tot bijna 100 pCt (boter) boven de laagste prijzen op de grote markten.

In deze wel zeer ongunstige verhoudingen kan echter om verschillende redenen spoedige verbetering worden verwacht.

In de eerste plaats door de thans snel verdwijnende naweën van de oorlog: oogstdepressies door uitputting van de bodem en vervuiling, lagere melkproductie door de gemiddeld jongere leeftijd van het vee en soms nog onvoldoende voeding, grote onderbezetting bij varkens en pluimveestapel, enz.

Aan de andere kant vertonen de zeer lage prijzen in andere landen reeds geruime tijd een neiging tot stijgen, hetgeen sinds kort ook in verschillende exportcontracten tot uiting komt. Dit verschijnsel wordt veroorzaakt, doordat bij de huidige prijzen de in de oorlog sterk toegenomen productie, die als een vorm van de algemene oorlogspanning werd gezien, weer vermindert, terwijl de consumptie toeneemt en vele prijsbeheersende bepalingen worden opgeheven. De landen met de thans laagste prijzen staan dus voor de keus, hun prijzen te handhaven en een deel van de markt aan anderen over te laten of hun productie te handhaven (eventueel nog uit te breiden), maar dan ook hun prijzen te verhogen. In beide gevallen komen thans duurder producerende landen dan ook aan bod.

De situatie is dus niet zo, dat ieder boven het thans laagste kostprijspeil producerende land er met zijn export slecht voor staat, maar alleen die landen, die met hun kostprijzen over enkele jaren nog het verst boven de dan laagste prijzen zitten.

Naast de beide genoemde factoren kunnen de prijsverhoudingen voor ons land nog gunstig worden beïnvloed door toepassing van de in het voorgaande besproken middelen tot kostprijzverlaging door bedrijfsrationalisatie. Op dit gebied stond Nederland vroeger vrijwel vooraan, maar hebben wij nu een achterstand, die voor een belangrijk deel snel kan en dus ook moet worden ingehaald.

Op grond van hetgeen daaromtrent met voldoende

zekerheid kan worden nagegaan, mag worden aangenomen, dat door het verdwijnen van de naweën van de bezetting en door bedrijfsrationalisatie onze kostprijzen in de naaste toekomst (1948—1949) nog slechts 10 à 25 pCt boven het thans laagste peil komen te liggen. Gezien verder de in gang zijnde stijging hiervan, mag dus worden verwacht, dat binnen enkele jaren onze prijzen die op de wereldmarkt zullen bereiken of althans benaderen.

Het minst gunstig zijn de vooruitzichten voor onze zuivelproductie. De kostprijs van onze melk zal altijd wel zoveel boven die in een aantal andere landen blijven, dat export van boter tegen lonende prijs moeilijk of onmogelijk is. De enige oplossing hiervoor is gelegen in (althans gedeeltelijke) overgang op de productie van kaas en condens. Zolang bij deze producten het speciale karakter als kwaliteitsartikel mede betaald wordt, kan zo nodig boter tot zekere hoeveelheden beneden kostprijs worden geëxporteerd, terwijl in totaal toch een lonende melkprijs verkregen wordt.

Hoewel de ontwikkeling van het prijzenvraagstuk dus geen dreigend karakter draagt, moet om de eerder genoemde redenen: minder afzetmogelijkheid en minder voederimport, toch met beperking van onze veehouderijproductie worden gerekend.

Dit verschijnsel kan niet zonder meer worden aanvaard. In de eerste plaats wordt de toch al niet stevige bestaansbasis van het zandbedrijf er door aangetast en verder is ter dekking van de grote herstelimporten een belangrijke uitvoer bittere noodzaak, waarbij ook de landbouw haar taak moet hebben.

De grote vraag, die op het ogenblik in het buitenland naar onze pootaardappelen bestaat, geeft de richting aan van de enige op grote schaal bruikbare oplossing, die bovendien voor de beide genoemde problemen gezamenlijk geldt.

Meer dan vroeger zal onze landbouw zich moeten richten op de voortbrenging van arbeidsintensieve akkerbouwproducten, bijv. zaaizaad en pootgoed voor export en suikerbieten ter vermindering van import. In velerlei opzichten liggen hier ook en juist voor de zandbedrijven nog belangrijke mogelijkheden.

Wat de export van zaaizaad en pootgoed betreft, in tegenstelling tot de veehouderijproductie gaat het hierbij niet in de eerste plaats om de prijs, maar om de kwaliteit. Voor prima producten zijn zeer behoorlijke prijzen te bedingen, voor minder goede zal het binnen korte tijd moeilijk zijn afnemers te vinden, tegen welke prijs dan ook. De conclusie is duidelijk: voor de Nederlandse kwekerarbeid is in deze een belangrijke taak weggelegd, vooral in oriëntatie op hetgeen in het buitenland wordt gevraagd.

De in dit en het voorgaande artikel gegeven beschouwingen over de toekomst van de Nederlandse Landbouw kunnen als volgt worden samengevat:

I. Voor alles moet gestreefd worden naar kostprijzverlaging in de meest uitgebreide zin, niet alleen direct door kostenbesparing, maar ook indirect en relatief door verbetering van opbrengst en kwaliteit.

II. Eerste middel hiertoe is toepassing op grote schaal van uit landbouwkundig onderzoek verkregen kennis, onder te verdelen in die op wetenschappelijk en technisch gebied voor kostprijzverlaging per eenheid van ieder product en die op economisch gebied voor kostprijzverlaging van de totale productie van ieder bedrijf.

III. De nog zeer onvolledige kennis over het laatste dient op korte termijn te worden aangevuld door onderzoekingen betreffende de meest rationele bedrijfsvorm: bouwplan, veebezetting, arbeidsbehoefte.

IV. Cultuurtechnische werken en mechanisatie als middelen tot kostprijzverlaging dienen, met het oog op de rentabiliteit van de daaraan verbonden kosten, met grote voorzichtigheid te worden gehanteerd. Nauwkeurige grenswaarden hiervoor zijn nog niet bekend, doch liggen aan.

zienlijk lager dan op het ogenblik wel wordt aangenomen.

V. De binnen enkele jaren te bereiken kostprijsverlagingen kunnen worden geschat op 10 à 25 pCt, verschillend naar het bedrijfstype en samengesteld uit 5 à 10 pCt door het verdwijnen van de naweën van de oorlog en 5 à 15 pCt door de eerste resultaten van bedrijfsrationalisatie.

VI. Door geringere exportgelegenheid en kleinere voederimport zal onze veehouderij, hetzij in omvang, hetzij in intensiteit per dier, hetzij in beide, moeten worden ingekrompen, echter niet in die mate, dat de structuur van onze landbouw ingrijpend dient te worden gewijzigd.

VII. De ontwikkeling der prijsverhoudingen is van die aard, dat hiervan geen extra belemmeringen voor de export van veeteeltproducten behoeven te worden gevreesd. Wel zal het nodig zijn de export van boter te wijzigen in die van de meer specifieke producten kaas en gesuikerde condens.

VIII. De nadelige gevolgen van de beperking der veehouderijproductie, welke vooral de bestaansbasis van de zandbedrijven dreigen aan te tasten, zouden in belangrijke mate kunnen worden opgevangen door overgang op de teelt van arbeidsintensieve akkerbouwgewassen: zaai- en pootgoed, suikerbieten, enz. Hieraan dient grote aandacht te worden besteed, wat zaai- en pootgoed betreft vooral door instelling op de wensen der buitenlandse afnemers.

-Gravenhage.

Dr Ir A. W. G. KOPPEJAN.

HET LUCHTHAVENVRAAGSTUK.

De energie, waarmede dadelijk na de bevrijding het herstel en de vergroting van het vliegveld Schiphol is ter hand genomen, heeft ons land het niet hoog genoeg te schatten voordeel gebracht, dat het aanstonds zich kon inschakelen in het zich zeer snel ontwikkelende vliegverkeer, dat in een veel groter stijl en tempo dan vóór de oorlog zich over de wereld uitbreidde.

Tegenover dit grote voordeel bracht de snelle ontwikkeling van Schiphol tot een belangrijk internationaal centrum ongewild het nadeel, dat ze de oplossing van het nationale vliegerterreinvraagstuk, waarvoor wij staan, zeer moeilijk heeft gemaakt. Schiphol toch is in werkelijkheid in de eerste plaats een vliegveld voor Amsterdam geworden. De hoofdstad heeft in Schiphol een vliegerterrein, dat dichtbij gelegen — op den duur misschien te dicht — haar de gelegenheid biedt op gemakkelijke wijze aan het internationale vliegverkeer deel te nemen.

Het internationale lijnverkeer zoekt om voor de hand liggende redenen kruispunten. Het lokale element treedt op de achtergrond. De centrale punten, waar de grote lijnen elkaar kruisen om overgave van passagiers mogelijk te maken, zijn in aantal minima. Hun aantal is aan een minimum gebonden om de voordelen der grote snelheid in de lucht niet te niet te doen door het tijdverlies, dat uit landen en opstijgen voortvloeit, en om de onderlinge contacten zo groot mogelijk te doen zijn.

Van de centrale stations uit worden afgelegene plaatsen bediend door aanvoerlijnen. Er is overeenkomst met de ontwikkeling in het spoorwegwezen, dat zijn aantal knooppunten tracht te limiteren, zijn aantal sneltreinen ten koste van stoptreinen opvoert, zijn tussenstations bedient door middel van bussen.

Om de zin van de centralisatie van het internationale lijnverkeer goed en in één oogopslag te vatten, kan men niet beter doen dan een diagram der luchtlijnen in de wereld na te gaan. Zo'n diagram zegt meer dan een lang betoog.

Er blijkt o.a. uit, dat Frankrijk zijn internationaal luchtverkeer bijna geheel op Parijs concentreert. Het meest nabije station van belang is Marseille op 660 km afstand. Zwitserland concentreert zich op Zürich en Genève (225 km). In Engeland en Schotland is Londen van overwegende betekenis. Het veld van Liverpool ligt op 270 km

en dat van Glasgow op 560 km afstand. België concentreert op Brussel.

Het lijnverkeer voor reizigersvervoer over de wereld vereist een klein aantal knooppunten met grote kans op aansluiting in alle richtingen. In dit verkeer op lange of tamelijk lange afstand kan geen verschil worden gemaakt tussen intercontinentaal verkeer en continentaal verkeer. Dat het ene door de lucht gaat over een oceaan en het andere, ook door de lucht, maar over land, kan geen factor zijn, welke enig gewicht in de schaal legt. Het intercontinentaal verkeer vindt evenzeer zijn voortzetting in het continentale als omgekeerd. Beide hebben behoefte aan dezelfde knooppunten¹⁾.

Naast dit reizigersverkeer op lange afstand is en wordt van het grootste belang: het vrachtverkeer, waarbij vooral aan het tramp- of charterverkeer gedacht moet worden.

Nu in Nederland het luchthavenvraagstuk urgent aan de orde is, dient men zich het bovenstaande wel voor ogen te houden. Twee vraagpunten komen naar voren:

- 1e. Is zodanige uitbreiding van Schiphol, dat het gedurende jaren het enige grote vliegveldcentrum van Nederland zal worden, gewenst en verantwoord of moet naar een andere oplossing worden uitgezien?
- 2e. Hoe wordt Rotterdam, voor hetwelk inschakeling in het grote luchtverkeer (zowel vracht- als reizigersverkeer) een levenskwestie is, het best en het snelst geholpen?

De beantwoording van deze vragen is — het werd in de aanvang van dit artikel gezegd — moeilijk geworden door de ontwikkeling, welke nu eenmaal sedert Mei 1945 in Nederland plaatsvond. Temeer, daar elke oplossing kostbaar is en spaarzaamheid, zowel bij de exploitatie der vliegerterreinen als bij de aanleg, geboden is.

Dat bij een dergelijke ingewikkelde situatie een strijd van meningen is ontstaan, spreekt vanzelf, evenzeer als dat elke aanbevolen oplossing zwakke kanten heeft. Schiphol heeft de situatie nu eenmaal scheefgetrokken.

Beide bovengestelde vragen een ogenblik samenvattend moet met nadruk het volgende worden voorop gesteld. Er zijn een tweetal soorten motieven, welke bij de keuze van goede oplossingen in de regel hun invloed doen gelden.

De eerste zou men zuiver sentimentoverwegingen kunnen noemen en wel, sentimentoverwegingen, welke voortspruiten uit een warm stadschauvinisme. Veel goeds is in de loop der eeuwen hieruit voortgekomen. Dit uit een zekere beperkte belangensfeer voortspruitende gevoel voor de waarde van het eigen gebied heeft de stoot gegeven tot menige krachtige actie, waarvan indirect ook andere gebieden, ja, het hele land de voordelen wisten te trekken. Daarvoor is dan vereiste, dat de uit het plaatselijk belang voortspruitende-eisen niet in botsing komen met algemene economische tendenties. De zeehavens van Amsterdam en Rotterdam geven hiervan goede, de havens van Vlissingen en Dordrecht slechte voorbeelden. Bij de laatste lette het stedelijk chauvinisme niet tijdens op economische factoren, die ongunstig lagen. Waarschuwend voorbeelden!

Indien de ontwikkeling van het verkeer ertoe leidt, dat de luchtlijnen weinige centrale knooppunten van node hebben om redenen van techniek en economie, verliest het argument van het grote lokale belang aan kracht. De techniek ging en gaat nog steeds in de richting van groter vliegsnelheid en van het gebruik van zwaarder toestellen. Als gevolg hiervan wordt de nabijheid van een stedelijke conglomeratie bij het vliegveld een gevaar. De eisen, aan ligging en constructie van het grote vliegveld te stellen,

¹⁾ In de overigens knappe brochure van de heer Kreiken wordt gesproken van een positief aanwijsbare tendenz naar decentralisatie en dienovereenkomstig scheiding van het intercontinentaal en continentaal verkeer. Deze tendenz zou zijn af te leiden uit buitenlandse voorbeelden. Men zij met zo'n conclusie voorzichtig. In Londen bijv. wordt Northolt gebruikt voor het transatlantisch verkeer zolang Heathrow niet voltooid is. Het ligt — blijkens een informatie bij het „Ministry of Civil Aviation“ — in de bedoeling zoveel mogelijk verkeer te concentreren in the „Capital Airport“ (Heathrow). Ook bij het gebruik van Orly inplaats van Le Bourget spelen speciale factoren een rol.

veranderen snel. Al mag aan stedelijk chauvinistische gevoelens, ook bij het zoeken naar de oplossing van ligging van nieuwe terreinen, zeker niet alle betekenis worden ontzegd, zo zij men toch in hoge mate voorzichtig aan deze meer waarde toe te kennen dan aan die van het koude, rationele argument.

Doet men dit niet, dan is het gevaar zeer groot, dat een te kort zicht het ruime gebied, waarop de vliegtuigtechniek haar nut kan afwerpen, niet doet onderkennen, dat men voorbij ziet de tendenz, welke op velerlei gebied in deze tijd valt waar te nemen, om tot coördinatie van belangen te komen, dat men tenslotte, om het op de gebruikelijke manier te zeggen, door de bomen het bos niet ziet. Het halsstarrig pleiten voor een eigen lokaal vliegveld, niet zoals Beek, Enschede, Eelde voor de behandeling van een toevoerlijn, maar voor een groot veld met internationaal verkeer, kan tot gevolg hebben: het verkrijgen van een station, dat de eigen naam der gemeente draagt, dat stedelijke toeschouwers trekt, maar tegelijk het achterblijven, bij de deelneming in het grote luchtverkeer, dat nu eenmaal zijn eigen ontwikkelingslijn volgt.

Van Amsterdam en Rotterdam beide mag de nodige zelfbeperking bij de eisen, welke zij momenteel menen te moeten stellen, worden geveerd, direct ten bate van het land, indirect ten bate van de gemeenten zelf.

Dit voorstellend komt eerst beantwoording van de vraag of Schiphol moet worden uitgebreid.

De kosten voor uitbreiding Schiphol, hetgeen praktisch neerkomt op de stichting van een groot in totaal 1.200 ha beslaand nieuw vliegveld, zullen omstreeks 130 miljoen gulden bedragen ²⁾. Wordt dit bedrag verwerkt, dan blijft er geen sterk steekhoudend argument over om elders in het westen van ons land een tweede veld aan te leggen en te exploiteren. Schiphol, het vliegveld van Amsterdam, zal dan het grote centrale luchtvaartcentrum worden, ja, het moet dat worden om zoveel mogelijk profijt te trekken van de luchtverkeersfrequentie naar alle richtingen, welke voor het reizend publiek zo voordelig is.

Economisch gezien ook zou groot-Schiphol tot het uiterste moeten worden benut. De 8 geprojecteerde banen zouden hun rendement moeten opleveren. De totstandkoming van het grootse plan der uitbreiding van Schiphol zou automatisch betekenen — bij de huidige financiële positie van ons land zeker — dat elders in Nederland geen vliegveld van enig formaat, of het moest zijn voor andere doeleinden, bijv. uitsluitend vrachtverkeer, voor eerst tot stand kan worden gebracht.

Het centrale knooppunt van luchtverkeer, dat Nederland bedient, blijft dan excentrisch gelegen ten opzichte van het gebied, hetwelk het moet verzorgen, het verkeer wordt blijvend scheefgetrokken en er komen geen sanerende krachten op uit andere, meer centraal gelegen punten, daar deze in hun ontwikkeling van meet af aan worden belemmerd. Op de ontwikkeling van een centraal gelegen punt zij van meet af aan de aandacht gevestigd. Zolang hieromtrent nog niets is vastgesteld, breide men Schiphol niet uit tot de centrale luchthaven der toekomst.

De luchthaven der toekomst moet een centraler ligging hebben. En de ontwikkeling der dingen noopt ons, het verband groter te zien dan tot dusverre. Een vliegveld „Stad Holland” zou vóór de oorlog veel aantrekkelijks hebben geboden. De destijds geprojecteerde luchthaven Leidschendam had het voordeel geboden tamelijk wel in het economisch-geographisch centrum van de vierhoek Amsterdam—Den Haag—Rotterdam—Utrecht te liggen. Ware het thans, in plaats van Schiphol, tot belangrijk snijpunt van luchtlijnen geworden, dan zou uitbreiding ervan — gelijk thans voor Schiphol gedacht — de overweging waard zijn. Nu de ontwikkeling echter in een andere, meer lokaal eenzijdige richting is geschied en het gebied in Zuid-Holland boven de rivieren nauwelijks enig geschikt

terrein schijnt te bevatten (ook Leidschendam wordt nu niet meer gunstig beoordeeld) om er startbanen voor zware vliegtuigen op aan te leggen — tenzij met onevenredig hoge kosten —, moet de gedachte aan de oprichting van een luchthaven „Stad Holland” op zij worden gezet.

Het is nu echter gewenst, het luchtverkeer voor reizigers op lange afstand ruimer te bezien dan men doet, wanneer men het centrum van Holland en Utrecht zoekt. De betekenis van het overige Nederland en vooral ook van de Benelux dient voor de bepaling van het knooppunt van het wereldverkeer in het oog te worden gevat.

Vermoedelijk zal grote behoefte ontstaan aan een ontwikkeling van een zeer groot luchtcentrum in de noordwestelijke hoek van Europa, waar o.a. de vlieglijnen van het transatlantisch verkeer, alvorens in oostelijke (groot centrum Frankfurt) zuid-oostelijke, noord-oostelijke richting zich te verlengen, hun eerste landingspunt vinden.

Daarvoor een luchthaven in Noord-Brabant te stichten lijkt van belang.

De lokale belangen, d.w.z. die van Rotterdam, Den Haag en Amsterdam, voor zover dit niet door het dan meer lokaal georiënteerde Schiphol bediend wordt, zullen, voor zover de afstand per auto, bus of trein te groot bevonden wordt, door luchtverbinding — ik denk aan de helicoptère, waarover later meer — kunnen worden gediend.

En niet alleen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, ook Antwerpen en Brussel zijn met zulk een centraal gelegen knooppunt, dat talrijke verbindingen met grote frequentie en dus grote kans op vlotte aansluiting kan hebben, alleszins gebaat. Zo ontstaat er een luchthaven Benelux, een poort voor het transoceanische luchtverkeer op het Europese continent.

Thans onze tweede vraag: hoe wordt Rotterdam geholpen, zowel voor de tijd, zolang het bedoelde grote luchtcentrum er nog niet is en het verkeer door Schiphol wordt scheefgetrokken, alsook voor de verdere toekomst?

Deze zaak heeft veel kanten. Alvorens nader erop in te gaan lijkt het goed zich een klaar beeld te vormen van de betekenis, welke de afstand van een vliegveld tot een bepaald gebied voor het daar wonend reizend publiek heeft. Men hoort allerwegen de klacht, dat het voordeel van de luchtsnelheid zo verkleind wordt door het tijdsverlies ondervonden te land. Met name zou een wat grote afstand van het vliegveld van de woonplaats niet tolerabel zijn. Is de vliegtijd groot (Indië of Amerika), dan betekent tijdsverlies te land weinig. Is de vliegtijd kort, dan wordt bedoeld tijdsverlies een groot, soms overwegend bezwaar om de reis door de lucht te maken. De klacht is juist, maar wordt te algemeen gesteld.

De tijd, welke verstrijkt vóór de opstijging resp. na de landing, kan in drie, van elkaar onafhankelijke delen worden gesplitst, t.w.:

- de rijtijd per auto of bus van de woonplaats naar het vliegveld of omgekeerd;
- de tijd op het vliegstation door te brengen voor het vervullen van de nodige formaliteiten (in hoofdzaak douane- en deviezencontrole;
- de tijd, welke verstrijkt van het ogenblik af, dat de reiziger „uitgeklaard” is, tot het moment van starten (bij aankomst wachten op de bus).

De drie tezamen kunnen bij korte afstand verkeer (Nederland—Brussel of Nederland—Parijs) in verhouding tot de hele reisduur groot, te groot zijn. Indien Schiphol de grote centrale luchthaven (dus ook voor Rotterdam) blijft, zal in de eerste plaats het tijdsverlies onder a. genoemd, moeten en kunnen worden gereduceerd. Dit tijdsverlies is ontegenzeggelijk nodeloos groot. Het aandoen van Den Haag met het gebruikelijke overstappen bij vervoer in de K.L.M.-bus kan en moet worden vermeden. Voltooiing van de afkortingsweg Ypenburg—Burgerveen kan de rijtijd bekorten.

Aan het tijdsverlies, dat uit de spitsroedengang door

²⁾ Deze en de volgende cijfers werden overgenomen uit het rapport inzake de centrale luchthaven van de K.L.M. (Februari 1948).

douane en deviezencontrôle voortvloeit, zal — vrezén wij — ook bij de meest gunstige ontwikkeling van de grootse internationale coöperatieplannen wel niet veel te verbeteren vallen. In de practijk is tot dusver van groter betekenis het verlies onder c. genoemd. Bij vertrek duurt het vaak lang, soms zeer lang vóór men in Schiphol de wachtkamer kan verlaten. Hierbij treedt in het licht de betekenis der frequentie van de verkeersgelegenheid. Indien men uit een reeks opnamen zou kunnen vaststellen, hoelang de Rotterdamse en ook de Haagse reizigers gemiddeld in het restaurant van Schiphol zich moeten bezighouden alvorens de luidspreker de bevrijdende klanken doet horen, dat zij zich naar hun vliegtuig kunnen begeven, zal men waarschijnlijk tot de slotsom komen, dat in dit wachten vooral het tijdverlies schuilt, dat de reiziger op zijn reis te land ondervindt.

Afgezien van dit alles moet in het oog worden gehouden, dat het in de aard van het luchtvaartverkeer ligt, dat bij groter snelheid in de lucht het oponthoud te land relatief meer gaat spreken. Elke snelheidsvergroting in de lucht maakt relatief het tijdverlies te land ongunstiger.

Ja, het opvoeren van de luchtsnelheid brengt mede, dat de eisen van veiligheid meer geïsoleerdheid van het vliegterrein gaat vergen, hetgeen kan betekenen: groter afstand van de steden. Een totale verkorting van reistijd van de stad van inwoning naar het einddoel kan samengaan en zal in veel gevallen samengaan met verlenging van het tijdverlies, dat voortvloeit uit de reis van huis tot vliegveld, waar men opstijgt. Dit alles ligt — het zij nog eens herhaald — in de aard van het vliegverkeer.

Verkorting van de reis van de woonplaats naar het vliegveld vormt intussen — het spreekt vanzelf — een probleem, dat in elk voorkomend geval volle aandacht vraagt. Deze verkorting wordt — het volgt uit de hiervoor gemaakte opmerkingen — vooral in de hand gewerkt door een veelvuldige frequentie van de reisgelegenheid te land. Hoe groter deze is, hoe geringer de kans op tijdverlies door wachten in het vliegstation.

De mogelijkheid het aantal gelegenheden per bus (eventueel per trein) te vergroten hangt nauw samen met het aantal vliegtuigen, dat dagelijks op het vliegveld opstijgt en neerdaalt. Immers, van het aantal passagiers, dat van het wegvervoer gebruik zal maken, hangt af het aantal vervoergelegenheden, dat te land kan worden geboden.

Ook zo gezien kan voor een grote stad de aanwezigheid van een groot vliegveld door veel toestellen daags te benutten voordeliger zijn dan de aanwezigheid van een dichterbij gelegen veld met belangrijk minder vlieggelegenheid. De drukte op het vliegterrein, d.w.z. het aantal gelegenheden tot reizen, vergroot de betekenis ervan, ook voor reizigers van afgelegen plaatsen, in hoge mate.

Een voorbeeld van bijzondere aard moge dit nog verduidelijken. Grote lijnrederijen zoeken nauw contact met de luchtvaartlijnen. Ik doel hierbij niet op het streven van grote rederijen zowel bij ons als in andere landen om zelf aan de exploitatie van het luchtvaartverkeer deel te nemen. Ik doel op het belang, dat een grote rederij erbij kan hebben, zijn passagiers een gemakkelijke aansluiting op het luchtverkeer te bezorgen.

Indien een mailschip van de H.A.L. in Rotterdam aankomt, zal — zo stel ik mij voor — de directie verder reizende passagiers een goede aansluiting per vliegtuig naar verschillende landen in Europa willen geven. Reizigers nu, die de reis over de Oceaan per Nieuw-Amsterdam prefereren boven de zoveel snellere door de lucht (er zullen er nog heel wat zijn), maar die eenmaal in Rotterdam aangekomen zo snel mogelijk naar Brussel, Parijs, of Kopenhagen wensén door te gaan, zullen meer prijs stellen op goede aansluiting dan op nabijheid van de luchthaven.

Het aankomstuur van een oceaanschip is niet op een uur na bij voorbaat vast te stellen. Het aantal malen daags, dat men van het vliegveld af in een bepaalde richting kan

starten, is daarom van het grootste belang. Men heeft meer kans op het laatste moment nog een plaats geboekt te krijgen bij vertrek van 6, 8 of 10 vliegtuigen op eenzelfde route welke kans een groot centraal vliegveld biedt, dan wanneer het vertrek moet plaatsvinden van een vliegstation, dat maar een bescheiden aantal reisgelegenheden daags door de lucht biedt.

Inmiddels moet er rekening mee worden gehouden, dat, ingeval Schiphol niet wordt uitgebreid — zoals hiervoor bepleit —, op andere wijze het accrés moet worden opgevangen. Al zal — neem ik aan — nog wel enige toeneming van het aantal opstijgingen en landingen in Schiphol mogelijk zijn, zo moet toch worden aangenomen, dat op spitsuren — vooral bij ongunstig weer — de capaciteit te klein wordt.

Een beslissing in het vliegveldvraagstuk van Nederland moet worden genomen op een tijdstip, waarop de vliegtuigtechniek wederom in een nieuwe baan ontwikkelingsmogelijkheden gaat bieden. Daarop vooruitlopen is riskant, daarop te wachten met het nemen van beslissingen kan ons achterop brengen.

De nieuwe ontwikkelingsmogelijkheid ligt in de helicoptère. Uit het stadium van proefneming nog niet geheel uitgetreden, schijnt een snelle ontwikkeling voor de practijk toch tot de zeer waarschijnlijke mogelijkheden te behoren. In ons land rekenen o.a. Post en A.T.O. daarop. Komt de helicoptère in de naaste toekomst in aanmerking voor een, zij het beperkt, passagiersvervoer (10 personen per vliegtuig) en voor licht vrachtverkeer, dan zal dat op slag de inzichten omtrent de plaats, waar een of meer nieuwe vliegvelden moeten worden aangelegd, wijzigen. Indien zowel van Rotterdam-Zuid als van de Rechter Maasoever af per helicoptère vervoer kan plaatsvinden, zal de behoefte een eigen vliegveld voor reizigersverkeer in de nabijheid der stad aan te leggen, verflauwen.

Vervoer uit de stadscentra naar een centraal vliegveld, waar een groot aantal luchtlijnen samenkomen, zou een oplossing brengen, welke op geen andere wijze beter te verkrijgen valt. Zo gezien beheerst de verwachting, welke men al dan niet van een spoedige ontwikkeling der helicoptère kan koesteren, voor het moment de keuze van oplossing van het vliegveldvraagstuk.

Een toevallige gelukkige omstandigheid is, dat Ypenburg een tijdelijke oplossing kan brengen. Voor een gering bedrag aan investering (het cijfer van f 2 miljoen wordt genoemd) kan hier tijdelijk een belangrijke uitbreiding aan het reeds van het terrein gebruik makende vliegverkeer worden verkregen. De werken, daar door de Duitsers tijdens de bezetting uitgevoerd, schèppen deze mogelijkheid. Reeds nu wordt van Ypenburg gebruik gemaakt, buiten de lichtere toestellen, door Dakota's, zowel voor vrachtverkeer (wilde vaart) als voor charter-passagiersverkeer bestemd.

Op dit zogenaamde E-veld, dat met een uitbreiding van nog geen 10 ha. twee betonnen startbanen kan verkrijgen van resp. 900 en 1080 meter lengte, welke laatste nog langer gemaakt kan worden, kunnen toestellen van 27 ton gewicht worden toegelaten. Voor een derde startbaan is ruimte aanwezig. De aanleg ervan zou echter in het belang van de amateurs en lesvliegtuigen niet worden ondernomen.

Het bezwaar van de nabijheid van bebouwing en van een grote verkeersweg geldt voor Ypenburg evenzeer als voor Schieveen. Maar gezien het tijdelijk karakter, dat aan eerstgenoemd terrein behoefte te worden toegekend, en de lage kosten, zijn genoemde bezwaren niet hoog aan te slaan.

Met de aanleg van Schieveen daarentegen zullen tientallen miljoenen gemoeid zijn, hij zal tijd vorderen en de bezwaren, welke uit de exploitatie voortvloeien, zullen zich met de toeneming der reisbehoeften sterker doen gevoelen. De bezwaren van Schieveen betreffen niet in de laatste plaats de belangen der stadsuitbreiding.

Rotterdam is zo gelukkig geweest uit de nood, door de verwoesting ontstaan, een deugd te maken door een zeer

schoon ontwerp voor wederopbouw tot stand te brengen. Dit ontwerp dreigt bij de uitwerking ernstig geschaad te worden, als het vliegveld Schieveen tot stand komt. Reeds nu werpt dit zijn schaduwen vooruit. Een mooi partieel uitbreidingsplan moest drie maanden na de vaststelling ervan worden gewijzigd en van zijn meest markante details worden beroofd; het voornemen het nieuwe centrale ziekenhuis in een noord-westelijk stadskwartier te bouwen moest worden prijsgegeven. Door een gelukkig toeval kon een meer centraal gelegen terrein gekozen worden. De in de Spaanse polder te vestigen industrieën lopen gevaar in de knel te raken.

De moderne eisen aan vliegvelden gesteld zijn nu eenmaal zo — wij constateerden het reeds —, dat stad en veld op behoorlijke afstand van elkaar moeten liggen.

Niét genoeg is de oorust, welke menig stedelijk bewoner, vooral des nachts, door het geronk van de motoren zal ondervinden, een bezwaar, dat zich ook in Amsterdam doet gevoelen. Het gevaar van neerstorting wordt buiten beschouwing gelaten.

Onder de plannen, die het allereerst opgezet zullen moeten worden, valt in de eerste plaats dat van een vliegveld bestemd vooral voor goederenvervoer, het chartervervoer in het bijzonder. Dat dit een grote toekomst te verwachten heeft, staat vast. Wil men een aanwijzing in plaats van cijfers, dan mag in herinnering worden gebracht, dat bij een officiële telling, in 1944 in Noord-Amerika gehouden, bleek, dat de „aircargo-freighters” een groter aantal toestellen exploiteerden dan de geregelde luchtlijnen tezamen.

De elasticiteit van de vraag naar luchtvervoer, van vracht evenzeer als van reizigers, is groot. Het scheppen van verkeersgelegenheden, welke er voor het vrachtverkeer in Nederland nauwelijks is, kan een ontwikkeling te zien geven, waarvan wij ons thans nauwelijks een voorstelling maken. In Rotterdam hebben reeds verschillende zaken zich toegelegd op de expeditie van het vrachtverkeer door de lucht. Ook de Maatschappij Nederland is, zoals bekend, op dit punt zeer actief geweest door met de N.V. Frits Diepen Vliegtuigen in November 1947 een luchtverkeermaatschappij op te richten, die, als ik mij niet vergis, wel niet alleen het vervoer van goederen nastreeft, maar toch in ieder geval het vrachtverkeer wil dienen. De Nederland sloot een soortgelijke overeenkomst met een Engelse Maatschappij.

Rotterdam komt wel het allereerst in aanmerking zich de gelegenheid tot dit soort vervoer te zien geopend. De wilde vaart heeft zijn zeehavens groot gemaakt, hij zal dit ook zijn luchthavens kunnen doen. Maar niet alleen Rotterdam, ook voor andere gebieden is de totstandkoming van een luchthaven voor het vrachtvervoer van eminent belang.

Hoe groot het lokale belang ook moge zijn, bij de oplossing moet boven het lokale worden uitgezien. De Rotterdamse zeehavens strekken zich sedert lang buiten het gemeentelijk gebied uit, niet alleen geographisch, ook economisch. Bij de voorzieningen, welke getroffen moeten worden om Rotterdam een grote luchthaven voor vrachtverkeer te bezorgen, zal in meerdere mate nog de blik buiten het eng lokale gericht moeten worden. Streekbelangen treden naar voren. Hoe groter het gebied, hoe sterker ontwikkelingsmogelijkheid. Hoe meer belangen de toekomstige luchthaven dient, hoe meer stimulans tot snelle ontwikkeling.

Behalve de bezwaren hiervoor uiteengezet tegen een te dicht op een stad gebouwde luchthaven, weegt nog het groter bezwaar van een te eng getrokken belangencirkel. In hoofdzaak in twee richtingen, wat de geographische situatie betreft, kan een oplossing worden gezocht; naar de noordzijde en naar de zuidzijde.

Aan de noordzijde van Rotterdam is de keuze door teringesteldheid zeer beperkt. Men schijnt dan als vanzelf op Schieveen aangewezen te worden. Deze oplossing is te

eng, te klein gezien. Komt men er tot de aanleg van een veld met zes banen, dan ligt het geheel te beknelde, te dicht bij bebouwingen en grote verkeerswegen; spoorwegaansluiting zal er moeilijk, zo niet onmogelijk blijken, uitbreidingen van het terrein eveneens. De klimatologische omstandigheden, factor van groot belang, zijn er niet gunstig, ja, vermoedelijk in sommige jaargetijden slecht.

Het enig wezenlijk voordeel van een terrein ten noorden van Rotterdam zou zijn de gunstige ligging ten opzichte van het Westland, dat zeker graag zijn hoogwaardige producten snel door de lucht naar de buitenlandse markt zal willen exporteren, terwijl Den Haag t.a.v. zijn reizigersverkeer wat gunstiger zou komen te liggen dan t.a.v. Schiphol, een voordeel, dat om vooraf aangegeven redenen meer schijn dan werkelijkheid is.

Aangezien het transport vanaf 't Westland per vrachtauto zal geschieden, geldt hierbij echter hetzelfde als hier vóór voor het reizigersverkeer is geconstateerd. De los- en laadtijd evenals de wachttijd zijn van meer betekenis dan de grootte van de afstand van plaats van lading tot vliegveld. Ook veelvuldigheid van vervoergelegenheid door de lucht zal in veel gevallen een rol spelen. Een op groter afstand gelegen luchthaven met groter ontwikkelingsmogelijkheid zal in de aanvang misschien minder, maar op den duur meer voordelen bieden dan de meer nabije haven met beperkte ontwikkelingsmogelijkheid.

Zo richt als vanzelf de blik zich op gebieden ten zuiden van Rotterdam. De keus is er ruimer. Zoekt men in het gebied van de zandgronden in Noord-West Noord-Brabant, dan heeft men in cultuurtechnische zin het voordeel, dat geen beslag wordt gelegd op agrarische grond van hoge waarde, hetgeen thans meer dan ooit, nu Nederland lijdt aan tekort aan goede grond, een factor van grote betekenis is.

Een luchthaven in de Noord-West kop van Noord-Brabant kan centrum worden van een uiterst belangrijk economisch gebied. Behalve voor het grote havengebied van Rotterdam, waarvan het ruwweg 30-40 km verwijderd zal liggen, kan het vervoer trekken van de Zuid-Hollandse eilanden, een deel van Zeeland, de Betuwe, Noord-Brabant.

De Zuid-Hollandse eilanden kunnen technisch bezien nu reeds voor een belangrijk gebied hun landbouw intensiveren. Komt het vijf-eilandenplan tot stand, waarmee de invloed van het zoute water wordt teruggedrongen, dan zal dit gebied zich westwaarts nog belangrijk kunnen vergroten.

Grote belangen kunnen hiermede gediend zijn. Mogen voor het moment de uitvoermogelijkheden van hoogwaardige tuinbouwproducten gering zijn, zo zal voor de toekomst dit geval toch optimistischer mogen worden beschouwd. Steeds is het verkeerde politiek geweest zulke gevallen naar de toestand van vandaag te beoordelen. Er is geen reden om niet in de verdere ontwikkelingsmogelijkheid van onze tuinbouw te geloven, tenzij men de toekomst van het hele economische leven in West-Europa somber gekleurd wil zien, in welk geval men beter doet zich ook niet in plannen voor grote ontwikkeling van onze luchtvaart te begeven.

Het is zelfs de vraag of een intensivering van de landbouw op de Zuid-Hollandse en voor zover mogelijk ook op een deel der Zeeuwse eilanden niet een levenskwestie is voor de daar wonende en werkende bevolking. En of daarmede niet enige tegemoetkoming wordt geboden aan het jaarlijks toenemend tekort aan landbouwgrond.

Behalve deze belangrijke landbouwgebieden, waarbij ook gedeelten van Noord-Brabant gevoegd kunnen worden, zal dan door een deel van de industrie in die provincie het profijt getrokken kunnen worden van de aanwezigheid van een grote luchthaven voor vrachtvervoer binnen zijn ressort.

Behalve door een net van goede wegen (deels reeds aanwezig) zal op niet te kostbare wijze spoor- en tramaansluiting kunnen worden verkregen; voor het havengebied van Rotterdam o.a. een niet te onderschatten voordeel.

Nog méér perspectieven opent de keuze van een luchthaven ten Zuiden van Rotterdam. De idee der Benelux, waarachter heel België en Nederland zich eendrachtig stellen³⁾, kan er sterk door bevorderd worden; een gemeenschappelijk belang zowel van Antwerpen als van Rotterdam kan worden gediend: Waar juist de tegenstelling tussen de havens telkens en telkens weer tot moeilijkheden aanleiding geeft en de oude rivaliteit telkens en telkens (natuurlijk) aan de dag treedt, zou de exploitatie van een grote luchthaven, die beider belangen dient, bijzonder gunstig kunnen werken, belangen van bevrachters in beide plaatsen dooreen kunnen strengelen. Welnu, als men het meest noordelijk gedeelte van de zandgronden kiest, zal de afstand tot Antwerpen niet meer dan rond 50 km bedragen, een afstand, welke per spoor of vrachtauto (bij eerste klas wegen) niet te groot mag worden geacht.

Conclusies.

Bovenstaande beschouwingen leiden, kort samengevat, tot de volgende conclusies:

1. Er is dringend behoefte aan de spoedige totstandkoming van een korte verbindingsweg Rotterdam—Schiphol (weg Ypenburg—Burgerveen) en aan verbetering van de vervoersgelegenheid (meer frequentie in de busdienst).

2. Het vliegveld Ypenburg worde van startbanen voorzien en tijdelijk benut om vooral het goederenvervoer door de lucht tot ontwikkeling te brengen.

3. Nauwkeurig worde gelet op de ontwikkelingsmogelijkheid in de naaste toekomst van vliegtuigstellen (helicoptères), waarmee een snelle passagiersverbinding van de centra der steden met een centraal vliegveld kan worden tot stand gebracht.

4. Men berame plannen voor de bouw van een luchthaven voor vrachtverkeer in het Noord-Westelijk gedeelte van Noord-Brabant en voor een centrale luchthaven voor passagiersverkeer, al dan niet annex aan de eerste. De Benelux-idee worde hierbij in acht genomen.

5. Men zij voorzichtig grote bedragen te investeren in de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van Schieveen.

Rotterdam.

Ir A. PLATE.

³⁾ Dr H. C. Kuiler schreef twee jaren geleden reeds in de N.R.C. over de wenselijkheid van de bouw van een Nederlands-Belgisch vliegveld.

HET SOCIAAL-ECONOMISCH ONDERZOEKINGSWERK IN DE NEDERLANDSE GEMEENTE.

Met de groei van de economische wetenschap begint meer en meer bij de openbare en semi-openbare instanties begrip te ontstaan voor de mogelijkheden welke het praktisch economisch onderzoekingswerk biedt. Niet in de laatste plaats hebben hiertoe de recente oorlogsgebeurtenissen en de vernieling en ontwrichting, welke deze allerwegen met zich meebrachten, bijgedragen. Men zag in, dat kennis van zeer vele onderwerpen en heersende tendenties van het allergrootste belang is om te kunnen komen tot een juiste beoordeling van de ontstane situatie en mogelijke wijzigingen hierin voor de toekomst. Het valt dan ook niet te verwonderen, dat o.a. vele gemeenten belangstelling zijn gaan tonen voor het sociaal-economisch onderzoekingswerk. De huidige problemen van bijv. volkshuisvesting en industrialisatie eisen alle kennis van de structuur en tendenties van de ontwikkeling op velerlei gebied, waaraan men vroeger betrekkelijk weinig aandacht heeft geschonken. Men wenst meer geïnformeerd te zijn over de positie, die de gemeente in kwestie inneemt ten opzichte van de omliggende gemeenten, van gemeenten van gelijke grootte en van het Rijk, men wenst een gefundeerd oordeel over de waarschijnlijke toekomstige bevolkingsontwikkeling, de ontwikkeling van de industrie en de handel, het aantal woningen benodigd en de ver-

deling hiervan over huurklassen en grootte enz. enz. Al deze, in wezen zuiver economische problemen zijn voor vele gemeenten tengevolge van de omstandigheden belangrijk geworden. Ook in het algemeen is het echter duidelijk geworden, dat, al zijn er géén bijzondere omstandigheden, quantitative kennis van al wat op dit gebied in de gemeente leeft een noodzakelijke voorwaarde voor een vooruitstrevend gemeentebestuur is.

In verschillende gemeenten in ons land is men erop bovenstaande overwegingen toe overgegaan onderzoekingen, al of niet op grote schaal, te laten instellen naar de economische en sociale structuur van de gemeente en haar onmiddellijke omgeving. Een moeilijkheid, waarmee de onderzoeker echter blijkens de ervaring vrijwel overal te kampen heeft, is het ontbreken van statistisch materiaal. Zo er in het verleden van het verzamelen van statistische gegevens sprake is geweest, geschiedde dit niet met een bepaalde verwerking van de cijfers voor ogen. Het gevolg is dan ook, dat deze cijfers voor directe verwerking dikwijls volkomen ongeschikt zijn. Steeds dient men zich bij het samenstellen van „statistieken” duidelijk voor ogen te stellen, met welk doel dit samenstellen geschiedt. De vorm en wijze van verzamelen moeten en mogen slechts vanuit dit gezichtspunt worden vastgesteld.

De consequentie hiervan is, dat op de onderzoeker de eerste plicht rust de bestaande gegevens zoveel mogelijk om te werken tot een voor het doel geëigende vorm en daarnaast te zorgen, dat tot het verzamelen van nieuwe gegevens wordt overgegaan. Het behoeft weinig betoog, dat de gegevens van de bevolkingsadministratie naast de volkstellingen en de bedrijfstelling 1930 voor het onderzoek van iedere gemeente van eminent belang zijn en dat het beschikbaar komen der gegevens van de volkstelling 1947 een belangrijke verlichting van de taak van de onderzoeker zal betekenen.

Dient het verzamelen van statistische gegevens vanuit een bepaald gezichtspunt te geschieden, welk gezichtspunt bepaald wordt door het doel, dat men zich voor ogen heeft gesteld, dan impliceert dit, dat men zich een duidelijk beeld moet hebben gevormd van de wijze, waarop het onderzoek dient te worden ingericht. Gedegen kennis van het terrein, waarop men zich beweegt, alsmede de nodige ervaring op dit gebied zijn dan ook hier evenals bij ieder ander onderzoekingswerk onmisbaar. Daarnaast is echter bij de verwerking van op dit gebied richtinggevend massaverschijnselen een gedegen statistische kennis nodig, die zich niet mag beperken tot het grafisch uitbeelden van de waargenomen ontwikkeling en het opstellen van overzichtelijke tabellen, maar die zich moet uitstrekken tot en met de methode en toepassingsmogelijkheden van de waarschijnlijkheids- en correlatierekening. Het vellen van een objectief oordeel en het uiten van een ook maar enigszins gefundeerde verwachting zijn zonder deze technische hulpmiddelen in vele gevallen volkomen uitgesloten.

Komen we thans tot het onderzoek zelf. De grondslag hiervoor is uiteraard de bevolkingsprognose. Men dient een idee te hebben van de omvang van de toekomstige grootte der bevolking. Een nauwkeurige analyse van de geboorte- en sterftecijfers en de vestigings- en vertrek-cijfers is hiervoor vereist en niet in de laatste plaats zal hierbij de nodige aandacht moeten worden besteed aan de onderlinge samenhang dezer grootheden. Nog teveel beschouwt men de genoemde cijfers onafhankelijk van elkaar en vergelijkt men bijv. sterfte- en geboortecijfers van verschillende gemeenten onderling. Welke de fout is, die hier gemaakt wordt, zien we onmiddellijk duidelijk, wanneer we bedenken, dat een sterftecijfer een samengesteld cijfer is, dat wordt beïnvloed door de sterftekans voor iedere leeftijdsklasse en de verdeling der bevolking naar leeftijdsklassen en dat een geboortecijfer afhankelijk is van de vruchtbaarheid per leeftijdsklasse van de aanwezige vrouwelijke bevolking, van het percentage

gehuwden per leeftijdsklasse en van de verdeling over de leeftijdsklassen. Het zijn dan ook voornamelijk de sterftes- kansen en vruchtbaarheidscijfers, die ons een inzicht in de toekomstige groei der gemeente zullen moeten verschaffen. Tezamen met een analyse van de vestigings- en vertrekcijfers, waarbij vooral economische oorzaken een rol spelen, zal deskundige bewerking van de genoemde reeksen ons in staat stellen, met een bepaalde mate van waarschijnlijkheid te bepalen, binnen welke grenzen de bevolkingsomvang op zekere tijdstippen zich zal ontwikkelen. De min of meer fantastische ideeën, die men zich van de groeimogelijkheden van bepaalde steden op gevoel af gevormd heeft, kunnen op deze wijze getoetst worden en maar al te vaak blijkt, dat onjuiste schattingen op lichtvaardige of niet vakkundige verwerking van statistisch materiaal berusten.

Is aldus de basis voor het onderzoek gelegd en heeft men als werkhypothese een tussen de vastgestelde grenzen gelegen bepaalde bevolkingsomvang aangenomen, dan kunnen op grond hiervan alreeds zeer belangrijke conclusies worden getrokken. Op grond namelijk van de totale bevolkingsomvang en de eveneens geëxtrapoleerde verdeling over de verschillende leeftijdsklassen kan men zich allepeerst een beeld vormen van de kwantitatieve omvang van de toekomstige benodigde woningvoorraad. Naar verschillende gezichtspunten kan men deze in de toekomst gewenste woningvoorraad naar grootte (en dus huurwaarde) gaan verdelen. In de eerste plaats kan men zich hierbij baseren op de inkomensverdeling en aan de hand hiervan bepalen welk bedrag men in de toekomst in de verschillende inkomensklassen zal kunnen en ook willen uitgeven aan huisvesting, terwijl men zich daarnaast op het standpunt kan stellen, dat in verschillende gevallen de gezinsgrootte als maatstaf voor de grootte van de vereiste woning zal moeten dienen. Ook de behoefte aan scholen, kerken e.d. zijn uit de geschatte bevolkingscijfers af te leiden. Voorts leert de bevolkingsstructuur ons de grootte der productieve en beroepsbevolking kennen. Deze beroepsbevolking zal dan verder gesplitst dienen te worden in een deel, werkend in de zgn. verzorgende bedrijven en beroepen, en een deel, dat zijn bestaan vindt in de primaire bedrijven. Statistische onderzoeken, door het Nederlandsch Economisch Instituut voor enige gemeenten verricht, hebben uitgewezen, dat op grond van het materiaal der bedrijfstelling een goed bruikbare splitsing mogelijk is. Een analyse van de verzorgende bedrijven en hun spreiding over de verschillende stads- wijken (we denken hierbij in het bijzonder aan winkel- bedrijven, kleine ambachtsbedrijven, café's en restaurants) zal in vele gevallen slechts mogelijk blijken, indien de onderzoeker zelf tot het verrichten van een bedrijfstelling overgaat. Voor het benaderen van een toekomstige ontwikkeling is evenwel daarnaast steeds onderscheiding nodig tussen het verzorgend en het primaire gedeelte in deze bedrijven. Daartoe moet evengenoemde splitsing steeds worden gemaakt.

De theorie der vestigingsfactoren zal een inzicht moeten verschaffen in de toekomstige structuur van het primaire bedrijfsleven, in het bijzonder de industrie. Veelal is gebleken dat men van mening is, dat bij de industrievestiging vooral toevallige factoren een rol spelen, zodat men hierover geen betrouwbare uitspraak zou kunnen doen. Wij achten dit standpunt ten eenmale onjuist. Een onjuiste vestigingsplaats zal men niet ten koste van een vrijwel onrendabele productie kunnen en willen handhaven. Onderzoeken van het Centraal Instituut voor Industrialisatie hebben dan ook duidelijk aangetoond, dat er binnen bepaalde grenzen van een duidelijke gebondenheid van de Nederlandse industrie aan bepaalde vestigingsvoorwaarden kan worden gesproken. Hoe belangrijk een juiste benadering van de kansen der primaire bedrijven is, springt in het oog, wanneer men zich realiseert, dat vestiging van primaire bedrijven het aanzijn geeft aan

bevolkingsaanwas, die op zijn beurt weer groei van verzorgende bedrijven te weeg brengt. Ieder uitbreidingsplan, niet alleen voor industrieterreinen, maar ook voor woningbouw en verzorging, heeft naast de natuurlijke loop der bevolking het primaire bedrijfsleven als uitgangspunt en de economisch-statistische verwerking van de gegevens, en uit de plaats zelve, en uit het gewest, het land, en zelfs de wereldeconomie, als grondslag.

In onze tijd van kapitaalschaarste is het van groot belang, investeringen, die op niet gefundeerde verwachtingen berusten, te vermijden. Daarom dient aan, elk gemeentelijk of gewestelijk uitbreidingsplan een nauwgezet statistisch en econometrisch onderzoek vooraf te gaan. Eerst de economisch-statistische ontwikkeling, gevolgd door de economisch gefundeerde beoordeling en verwachting, problemen, welke blijken de ervaring, door het Nederlandsch Economisch Instituut bij zijn onderzoeken ten behoeve van enige gemeenten opgedaan, voldoende geleidelijkheid en wetmatigheid vertonen om door kwantitatieve analyse te worden benaderd. Eerst daarna kan het woord zijn aan de technici en aesthetici.

Amersfoort.

L. H. KLAASSEN.

DE VERHOUDING TUSSEN DE VERENIGDE STATEN EN DE PHILIPPIJNEN.

Nu de volkeren in Zuid-Oost-Azië alle zonder uitzondering hun politieke zelfstandigheid hebben gekregen of zullen krijgen, wordt het vraagstuk van de situatie van de Westerlingen in het kader van het economisch leven dezer volkeren van eminente betekenis, terwijl binnen de grenzen van dit probleem de kwestie van de positie van de Westerse natie, die in het verleden de nauwste betrekkingen met het desbetreffende Aziatische land onderhield, daarbij sterk op de voorgrond treedt. Voor de Philippijnen zijn dit sinds ongeveer het begin dezer eeuw de Verenigde Staten van Amerika geweest.

De overwegende Amerikaanse invloed.

Men kan zeggen, dat de Verenigde Staten de Philippijnen in economische zin grotendeels gemaakt hebben tot wat ze nu zijn. Zij hebben er veel kapitaal in gestoken, er tal van Amerikaanse ondernemers heengezonden en het opgenomen in hun eigen douanegebied, zodat de Philippijnse producten in de Verenigde Staten een vrij en onbelemmerd afzetgebied hebben gekregen. De op 4 Juli 1946 uitgeroepen onafhankelijkheid zal de Philippijnen op de duur ongetwijfeld voor het probleem stellen, op welke wijze zij een deel van hun goederen elders kunnen kwijttraken.

Hoezeer de Philippijnen economisch samengeweven zijn met de Verenigde Staten, blijkt eensdeels uit de statistische gegevens, doch kan anderdeels uit tal van imponderabilia worden afgeleid. Wat de cijfers betreft kan gewezen worden op de investeringen in handelsbedrijven. Volgens de gegevens van 1938 zouden daarin 598 millioenen pesos zijn belegd, waarvan 204 millioenen door Philippino's, d.i. $\frac{1}{3}$ deel. Van de vreemdelingen, die dus 66 pCt beheersen, staan de Chinezen bovenaan met 149 millioenen pesos, of 25 pCt en dan komen de Amerikanen met 121 millioenen pesos, d.i. 20 pCt. Veel groter is de Amerikaanse invloed in het mijnwezen, waarvan in 1939 48 pCt in handen was van de Philippino's en 37 pCt van de Amerikanen. Nog sterker is echter de commerciële afhankelijkheid van de Verenigde Staten, daar in 1939 niet minder dan 68 pCt van de invoer daarvandaan kwam en 76 pCt van de uitvoer daarheen ging. Behalve de manillahennep die een wereldmarkt heeft, hangen alle Philippijnse producten af van de Amerikaanse markt. Indien — wat op de duur wel waarschijnlijk is — de Philippijnen sterker geïndustrialiseerd worden, zal de Amerikaanse invloed op het gebied van de nijverheid zeker overwegend zijn. Tenslotte zijn er nog vele imponderabilia van de Amerikaanse invloed,

t.w. de betekenis van de vele technische, agrarische, economische en culturele adviezen, die van Amerikaanse zijde gegeven worden.

De onafhankelijkheidskwestie is reeds voor de oorlog tal van jaren aan de orde geweest en heeft toen vele ups en downs medegemaakt, al naar gelang de democraten of de republikeinen in de Verenigde Staten aan het bewind waren, terwijl de vrees voor de Japanse expansie ongetwijfeld remmend op de ontwikkeling heeft gewerkt. Toen de oorlog echter was gewonnen en dus het Japanse gevaar was bezworen, is de onafhankelijkheid door de democratische Regering der Verenigde Staten verleend en zijn de Philippijnen dus vrij plotseling in de situatie gekomen, waarnaar zij in politiek opzicht steeds hadden verlangd, doch waartegen zij vanuit economisch standpunt toen nog altijd hadden opgezien. Om de overgang op economisch gebied te vergemakkelijken, hebben de Verenigde Staten met liberaal gebaar een aantal zeer belangrijke concessies verleend, die door de Philippijnen ongetwijfeld op prijs worden gesteld en ten dele gereciprocereerd zijn, doch de onder hen heersende opvatting, dat zij tenslotte toch het exploitatie-object van de Amerikanen zijn, niet geheel tot zwijgen hebben kunnen brengen. Een dergelijk antagonisme doet zich in alle Zuid-Oost-Aziatische gebieden voor en zelfs soms nog in scherper vorm, zoals Nederland de laatste tijd tot zijn teleurstelling en tot zijn schade in Indonesië heeft moeten ondervinden.

• Er zijn dus in de verhouding tussen de Verenigde Staten en de Philippijnen enerzijds duidelijke toenaderingstendenzen en anderzijds onmiskenbare verwijderingstendenzen aanwezig.

Ruime vergoeding van oorlogsschade.

De eerste grote concessie, die de Amerikanen gedaan hebben, is de vergoeding van een groot deel der oorlogsschade. Deze schade, die de Philippijnen hebben opgelopen, is te stellen op Am. \$ 800 miljoen. Daarvan werd bij de Philippine Rehabilitation Act 1946 een bedrag van \$ 520 miljoen vergoed ten behoeve van particuliere en overheidseigendommen, terwijl bovendien nog \$ 100 miljoen aan surplusvoorraden ter beschikking werd gesteld, welke niet behoeven te worden terugbetaald. Hieruit kan men zien, met welk een milde hand de Verenigde Staten hebben medegewerkt aan de wederopbouw der Philippijnen. Inderdaad blijkt wel zeer duidelijk hun goede wil ten opzichte van laatstgenoemd land.

De wederzijdse in- en uitvoerrechten en accijnzen.

Een andere toenaderingstendens bestaat hierin, dat beide landen op het gebied der in- en uitvoerrechten en accijnzen jegens elkander belangrijke concessies hebben gedaan. Bij wederzijdsé overeenkomst is in dit opzicht het volgende bepaald.

Tot 4 Juli 1954 zullen de Amerikaanse producten in de Philippijnen en de Philippijnse producten in de Verenigde Staten van Amerika vrij van het gewone invoerrecht worden ingevoerd. In de periode van 4 Juli tot en met 31 December 1954 zal 5 pCt van de gebruikelijke Philippijnse, resp. Amerikaanse rechten worden geheven, gedurende het jaar 1955 10 pCt en gedurende de jaren 1956 tot en met 1972 zullen de rechten elk jaar met 5 pCt ten verhoogd. In deze jaren zal dus een stelsel van preferentiële rechten bestaan, terwijl in de periode van 1 Januari 1973 tot 4 Juli 1974 en verder vanaf 4 Juli 1974 dezelfde rechten zullen worden geheven. Vorenbedoelde rechtenheffing geldt echter niet ten aanzien van de nader te noemen Philippijnse goederen, waarvoor door de Verenigde Staten tot 4 Juli 1974 invoerquota vrij van invoerrechten worden toegestaan. Verder is bepaald, dat speciale invoerrechten, indien deze geheven worden, voor de Amerikaanse resp. Philippijnse goederen niet hoger mogen zijn dan voor de goederen van andere vreemde landen. In dit opzicht is

dus de behandeling op voet van meestbegunstigde natie voorbehouden.

Wat de uitvoerrechten betreft, hebben de Verenigde Staten en de Philippijnen zich verbonden deze niet te heffen op hun producten voor de uitvoer naar elkanders gebied. Tenslotte zullen binnenlandse heffingen op artikelen, indien zij worden opgelegd, voor de wederzijdse producten niet hoger zijn dan die welke van de overeenkomstige goederen van het binnenland of van andere vreemde landen worden gegeven. Dit betekent dus een behandeling op nationale voet en op voet van meestbegunstigde natie.

De regeling der invoerquota.

Beide partijen laten elkander in beginsel vrij, desgewenst quota in te stellen tot beperking van de invoer. Er bestaat grote kans, dat van dit recht binnen niet al te lange tijd door de Philippijnen gebruik zal worden gemaakt, om de invoer te beperken, teneinde minder luxe-consumptiegoederen tóe te laten en aldus ruimer baan te maken voor kapitaalgoederen ten behoeve van de opbouw van het productie-apparaat van het land. Wat de Verenigde Staten betreft, deze hebben zichzelf door de toepassing van invoerquota ten aanzien van de Philippijnen de beperking opgelegd, dat dergelijke quota alleen kunnen worden ingevoerd, als bepaalde Philippijnse producten bezig zijn een belangrijke concurrentie aan te doen aan Amerikaanse of dit vermoedelijk zullen doen. Verder mogen de ingestelde quota over een periode van twaalf maanden niet kleiner zijn dan de in de voorafgaande periode van twaalf maanden in werkelijkheid ingevoerde hoeveelheid.

Het invoerrestrictiestelsel heeft ook één andere en gunstiger kant. Het werkt namelijk, wanneer voor een bepaalde tijd ten aanzien van zekere artikelen vaste quota worden vastgelegd, in deze ongetwijfeld gunstige zin, dat men voor de betrokken periode althans zeker is van de invoermogelijkheid daarvan. Zo hebben de Verenigde Staten ten aanzien van een aantal Philippijnse producten voor de periode 1946—1974 een jaarlijks dalende hoeveelheid goederen ten invoer toegestaan, t.w. voor suiker, touw, rijst, sigaren, tabak, cocosnotenolie en paarlmoeren schelpen. Voor de tijd vanaf 4 Juli 1974 zijn deze quota tot nul gereduceerd en behoeven de Verenigde Staten dus niets meer van deze Philippijnse goederen toe te laten, indien zij dit wensen. De verleende concessies zijn derhalve van atlopende aard; na 28 jaar hebben zij geheel opgehouden te bestaan. Vorenbedoeld stelsel heeft voor de Philippijnen het grote voordeel, dat zij tot 1974 de tijd hebben voor hun producten, die vrijwel uitsluitend op de Amerikaanse markt zijn aangewezen, andere buitenlandse markten te zoeken en dus nieuwe buitenlandse relaties aan te knopen.

Het kapitaalverkeer tussen beide landen en de onderlinge wisselstabiliteit.

Ten aanzien van de wisselkoers tussen de Philippijnse peso en de Amerikaanse dollar is overeengekomen, dat deze stabiel zal blijven, de omwisseling van pesos in dollars worden niet zal worden opgeheven en geen beperkingen worden toegepast ten aanzien van de overmakingen van gelden van de Philippijnen naar de Verenigde Staten dan met toestemming van de Amerikaanse President. Men heeft dus een vrij kapitaalverkeer tussen beide landen bedongen. De Verenigde Staten zijn zelfs zover gegaan, dat zij hebben gestipuleerd, dat indien de Philippijnse Regering zich hieraan niet houdt, de overeenkomst, waarbij eerstgenoemd land zich heeft verplicht tot de hiervoren vermelde verlaagde invoerrechten en vastgestelde quota voor Philippijnse producten, komt te vervallen.

Een bepaling als deze werpt wel een duidelijk licht op de financiële afhankelijkheid van de Philippijnen ten opzichte van de Verenigde Staten. Er is veel Amerikaans kapitaal geïnvesteerd in de Philippijnen en de credietgevers wensen gevrijwaard te worden voor het risico, dat door

depreciatie van de peso de waarde van het geïnvesteerd Amerikaans kapitaal wordt verminderd of dat door deviezenbepalingen deze investeringen praktisch een deel van hun betekenis zullen verliezen. Een regeling als de vorenbedoelde is inderdaad te beschouwen als een daad van wijs beleid, aangezien de ervaring heeft bevestigd, dat debiteuren soms trachten door bepaalde monetaire manipulaties van een deel hunner verplichtingen te worden ontslagen.

De positie der wederzijdse burgers.

Niet onbelangrijk is de regeling van de positie der wederzijdse burgers, die in de Philippijnse constitutie is opgenomen. Deze is voor de Amerikaanse burgers en bedrijven in de Philippijnen zodanig vastgesteld, dat zij gelijk is aan die van de Philippijnse burgers en bedrijven, voorzover betreft de benutting van alle natuurlijke welvaartsbronnen in dat gebied met name de grond voor landbouw, bosbouw, mijnbouw tot het publiek domein behorend en het water, de mineralen, steenkool, petroleum en energie of energiebronnen, alsmede de exploitatie van de „public utilities”, zoals spoor- en tramwegen, vliegwezen, telegraaf, telefoon en gas- en electriciteitswerken. De hiervoren vermelde term „tot het publiek domein behorend” is in zóver van veel belang, dat, zoals in Nederlands-Indië, men enerzijds moet onderscheiden tussen de aan de bevolking toebehorende grond en die welke daartoe niet valt te rekenen, dus de zgn. woesté grond, die tot het staatsdomein behoort en aan particulieren wordt verpacht om daarop ondernemingen te stichten. De bevolkingsgrond blijft dus uit handen van de vreemdelingen, in casu de Amerikanen, doch voor de uitgifte van staatsgrond zijn de Amerikanen even gelijkgerechtigd als de Philippijnen. Dit is dus de noodzakelijke basis voor de Amerikaanse grote landbouw-cultures. Een dergelijke basis is ook gelegd voor Amerikaanse bosbouw- en mijnbouwondernemingen, alsmede voor Amerikaanse „public utilities”.

Deze regeling is ongetwijfeld zeer practisch en vernuftig omdat daardoor aan de Philippino's de kans ontnomen wordt te zeer te chicaneren ten aanzien van de Amerikaanse exploitatie op dit gebied. Daartegenover is niets bepaald ten opzichte van de industrie, doch het ligt voor de hand, dat daarvoor een dergelijke regeling ook minder nodig is, aangezien deze tak van bedrijf hoge eisen aan ondernemers-talent en technische kennis stelt, die de Philippijnen in mindere mate bezitten. Afzonderlijke beschermingsmaatregelen voor Amerikaanse industriële bedrijven zijn dus niet nodig. Men ziet hieruit, dat inderdaad een praktische regeling is getroffen om het Amerikaanse bedrijfsleven in de Philippijnen de nodige bewegingsvrijheid en bedrijfszekerheid te verlenen. Dit neemt overigens niet weg, dat de maatregel door de Philippijnse Regering gemakkelijk kan worden ontdoken, door formeel weliswaar de gelijkheid der Amerikaanse en Philippijnse belanghebbenden te erkennen, maar in werkelijkheid Philippijnse aanvragen vlot in te willigen doch de behandeling van Amerikaanse verzoeken om exploitatie op de lange baan te schuiven.

Amerikaanse ontevredenheid.

Het is overigens algemeen bekend, dat ondanks de getroffen regelingen het Amerikaanse ondernemerskapitaal geenszins tevreden is over de behandeling in de Philippijnen ondervonden en daarom grote terughoudendheid aan de dag legt ten aanzien van nieuwe investeringen. Dit bleek duidelijk, toen bij de opening van de tweede conferentie van de Economic Commission for Asia and the Far East van 24 November—6 December 1947 te Baguio (bij Manilla) President Roxas van de Philippijnen had verklaard, dat Amerika maar eens wat minder aandacht aan Europa moest besteden, omdat Azië hun hulp meer nodig had. In antwoord daarop gaf de Amerikaanse vertegenwoordiger duidelijk te kennen, dat men niet zo nadrukkelijk zijn politiek op het vragen van Amerikaanse hulp

moest instellen, omdat het er in de eerste plaats op aan kwam, dat de Aziatische landen intern orde op zaken stelden en zelf initiatief en voortvarendheid toonden.

Voor de ontevredenheid van Amerikaanse zijde zijn dan ook redenen te over. De voornaamste zijn de volgende.

1. *Corruptie.* Het is een feit, dat in de Philippijnen, zoals overal elders in de zelfstandige Aziatische landen, een ernstige corruptie heerst bij de ambtenarij. Dit is vanuit Europees standpunt gezien een ernstig nadeel, doch erkend moet worden, dat de Amerikaanse ondernemers een dergelijke toestand weliswaar als een bezwaar, doch geenszins als een onoverkomelijke moeilijkheid beschouwen. Zij hebben geleerd zich aan een dergelijke situatie aan te passen, zodat zij deze niet eens als iets bijzonder ernstigs ondervinden.

2. *Stille tegenwerking.* Erger is de stille tegenwerking, die vreemdelingen, Amerikanen inclusief, van de Philippijnse Overheid ondervinden. Wanneer zakenlieden op reis willen in de Philippijnen en sterke vertraging plegen te ondervinden bij het verkrijgen van een vergunning daarvoor, maakt dat geen bijzonder gastvrije indruk. Wanneer zij hun verblijf willen verlengen en daarbij moeilijkheden ervaren, wordt deze onplezierige indruk versterkt. Onaangenaam is ook, dat vreemdelingen geen woonhuizen of zakenpanden in eigendom kunnen hebben, terwijl die voor hen toch zo gewenst zijn.

Een andere moeilijkheid is de soms bij de rechterlijke macht aan de dag tredende tendens om de Philippino's gunstiger te bejegenen dan de vreemdelingen. Zo zijn wel vonnissen geveld, waarbij de rechten van Philippijnse kolonisten tegen vreemde eigenaren van gronden zodanig in bescherming zijn genomen, dat de rechten van laatstgenoemden in het gedrang komen. Vreemde (dat wil dus meestal zeggen Amerikaanse) zakenlieden hebben bovendien de indruk gekregen, dat zij het in een proces tegen de Regering of een regeringslichaam nooit konden winnen.

3. *Nationalisatietendensen.* Deze zijn vrij sterk ontwikkeld. Telkens is er sprake van plannen om nieuwe industrieën, die winst beloven, met medewerking van de Overheid te stichten, waarbij deze een deel van de winst krijgt en invloed op de bedrijfsvoering kan uitoefenen. Particulieren hebben, behalve op het gebied van de public utilities, hiertegen grote bezwaren, omdat door deze staatsbemoeienis het particulier initiatief wordt belemmerd.

4. *Bevoordeling van Philippino's.* Weliswaar heeft de Philippijnse Regering zich verplicht de Amerikanen op gelijke voet als de eigen landgenoten te behandelen ten aanzien van de openbare nutsbedrijven en de exploitatie van natuurlijke hulpbronnen, doch ten aanzien van industrie en handel geldt deze „pariteit” niet. Animositeit tegen vreemdelingen en een wetgeving, die deze nogal tegenwerkt, houdt de investering in de industrieën tegen. Op het gebied van de groothandel is ondertussen wel een grote toeneming van Amerikaanse belangstelling merkbaar, doch de kapitaalsinvesteringen zijn op dit gebied niet groot. Daarentegen ondervinden de groothandelaren het hezwaar, dat zij, terwijl zij zich strict aan de prijsvoorschriften houden, dikwijls bemerken, dat dit niet het geval is met de Philippijnse handelaren aan wie zij doorverkopen.

Conclusie.

Uit het hier medegedeelde blijkt wel, dat de Amerikanen in de Philippijnen zich wel de waarborging van bepaalde rechten hebben weten te verzekeren, doch dat zij toch wegens de meermalen in de practijk aan de dag tredende animositeit van de Philippino's nog altijd een gereserveerde houding aannemen voorzover betreft de investering van kapitaal daar te lande. In nog sterkere mate geldt dit voor de andere vreemdelingen, die minder rechten hebben dan de Amerikanen.

's-Gravenhage.

Mr D. J. HULSHOFF POL.

BOEKBESPREKING.

*Afzetsystemen in de Zwitserse buitenlandse handel*¹⁾.

Het is, voorzover wij hebben kunnen nagaan, niet vaak gebeurd, dat men de betekenis, die verschillende in de buitenlandse handel in zwang zijnde afzetsystemen vertegenwoordigen, verhoudingsgewijs heeft nagegaan. Nu is het in een tijd als deze, waarin men, de balans opnemend van de structuurwijzigingen, die zich gedurende de oorlogsjaren hebben voltrokken, en uitzierend naar de beste wijze, waarop men nog aan het internationale ruilverkeer kan deelnemen, van eminent belang die betekenis te kennen. Daar de schrijver van het onderhavige werk zich ten doel stelt een bijdrage te leveren tot een succesrijke exportpolitiek, welke immers in hoge mate door het verkoopsysteem wordt bepaald, zijn er termen aanwezig a priori belang aan dit werk toe te kennen. Wij zullen er daarom in het navolgende met een enkel woord nader op ingaan.

Teneinde tot zijn doel te komen, heeft de schrijver het boek in twee delen gesplitst. In het eerste wordt de theorie behandeld, in het tweede deel de betekenis van de verschillende afzetsystemen, getoetst aan de hand van een enquête.

Deel I geeft de fundamentele indeling in directe, indirecte en collectieve export en de elementen, die op deze export-systemen invloed uitoefenen. Dit deel wordt afgesloten met een tabellarisch overzicht van de voor- en nadelen van de verschillende afzetsystemen. Wij zien in dit deel niet veel meer dan compilatiewerk — hoe helder ook gesteld — waarvan de inhoud en de gedachten in grote lijnen overeenstemming vertonen met „Der moderne Handel” van Hirsch²⁾, merkwaardigerwijze door schr. echter niet geraadpleegd. Een theoretische basis, welke de noodzaak van de gekozen indeling in afzetsystemen aangeeft, hebben wij evenwel niet kunnen bespeuren.

Het zwaartepunt van het boek ligt in het tweede deel, waarin de resultaten van de enquête naar de betekenis van de afzetsystemen worden behandeld. Dit deel is dus interessant, zowel vanwege het voorbeeld van een enquête, dat erin wordt gegeven, als vanwege de daarmee verkregen resultaten.

De enquête is gehouden in het jaar 1943 onder auspiciën van het „Schweizerisches Wirtschaftsarchiv” en de „Schweizer Mustermesse”. Het doel van de enquête was, de structuur en de organisatie van de handel in het „normale” jaar 1938 te leren kennen.

In het laatstgenoemde jaar bedroeg het totale aantal fabrikanten en handelaren, dat zich met export bezighield, meer dan 8.000. Geregeld en systematisch werd deze export echter door ongeveer 2.000 firma's verzorgd. Van het aantal potentieel exporterende bedrijven werden er aan 1.500 een vragenformulier toegezonden, waarbij zo goed mogelijk rekening werd gehouden met de verschillen in techniek, economisch en juridisch opzicht, verschillen in branche, bedrijfsgrootte en ondernemingsvormen, alles ingedeeld volgens kantons.

De methode van enquête was de schriftelijke. Hoewel daardoor van tevoren vaststond, dat de bereidheid tot het geven van antwoord lager zou zijn dan bij een mondelinge enquête het geval is, heeft men toch de eerder genoemde weg gekozen. Volgens schr., omdat de schriftelijke enquête meer uniforme en dus voor wetenschappelijke doeleinden beter vergelijkbare antwoorden oplevert. Men kan zich voorstellen, dat — waar het beantwoorden van de gestelde vragen enige tijd eiste — de schriftelijke methode werd gekozen; waarom deze methode van enquêteren echter betere resultaten zou opleveren dan de mondelinge, kan niet recht duidelijk worden genoemd. Wellicht zou onder de gegeven omstandigheden een combinatie van de twee methoden de beste resultaten hebben opgeleverd.

¹⁾ „Vertriebsformen im Auszenhandel von Erzeugnissen der Industrie und des Gewerbes unter besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Verhältnisse” door Pietro G. Sohrmann-Lugon, Bazel 1947, Basler Betriebswirtschaftliche Studien, Heft 5.

²⁾ Grundriss der Sozialökonomik V-2, Tübingen 1925.

De gestelde vragen hadden betrekking op de omzet volgens de verschillende verkoopsystemen in hoeveelheid en waarde en in procenten van de totale export, welke gesplitst werd in afzet in Europa en in overzeese landen; voorts op de aard van het fabricageprogramma, de grootte van het bedrijf, de ervaringen met de verkoop in het buitenland en de betalingscondities.

Van de uitgezonden vragenformulieren leverde er 23 pCt bruikbare antwoorden op. Gezien de grote verscheidenheid van gezichtspunten, welke bij de keuze der te enquêteren bedrijven in acht werd genomen, en het aantal classificaties, dat voor de verwerking vereist was, was dit percentage, mede gezien de zeer matige voldoening aan de eis van proportionaliteit in vier hoofdgroepen van industrieën, onvoldoende om er enigermate exacte conclusies aan te verbinden. De conclusies, die kunnen worden getrokken, dragen daarom noodzakelijk het karakter van tendenties, ook tengevolge van het feit, dat het aantal exporterende firma's, zowel wat omvang als samenstelling betreft, een wisselende grootte is. De belangrijkste tendenties zijn dan in de eerste plaats, dat 90 pCt van de export direct (w.o. via agenten) plaatsvindt, en in de tweede plaats, dat verreweg meer dan de helft van de export bestaat uit merkartikelen, hetgeen ten nauwste samenhangt met de eerste tendentie.

Hoewel de gevonden resultaten aanbevolen worden als basis voor verdere onderzoeken, stellen de algemene conclusies uit het boek teleur. Schr. heeft namelijk ook aangekondigd, dat hij richtlijnen zal geven voor de toekomstige exportpolitiek. Na met behulp van de enquête geregistreerd te hebben, dat: 1. in het overgrote deel der gevallen geen wijziging in de exportorganisatie wordt overwogen; 2. er een belangrijke tendentie bestaat de tusschenhandel bij de directe export uit te schakelen; 3. de collectieve export voor de toekomst van weinig belang wordt geacht en 4. er in een klein deel der gevallen systematisch marktonderzoek wordt bedreven, wordt voor de toekomst als ontwikkeling gezien, dat: a. consumptiegoederen meer op de binnenlandse dan op de exportmarkt zullen kunnen worden afgezet; b. de bestaande, doelmatige, organisaties zich aan de nieuwe verhoudingen zullen moeten aanpassen; c. de internationale ruil in collectieve banen zal worden geleid; d. exportstimulatie alleen zal slagen, wanneer het industriële kleinbedrijf en het handwerk voor de export kunnen worden ingeschakeld. Dit laatste is niet in overeenstemming met het onder a. gestelde. Daar ons geen oplossing voor dit raadsel wordt gegeven, kan hoogstens worden verondersteld, dat Zwitserland voor ongeveer gelijke problemen staat als welke voor Nederland zijn signaleerd. Voorts bestaat er geen directe en logische aansluiting tussen de geconstateerde opinies en de voor de toekomst geziene ontwikkeling, waarvoor het vereiste grondmateriaal ook in niet voldoende mate aanwezig is. Inplaats van richtlijnen te geven, worden dus verwachtingen uitgesproken.

Wij kunnen, tenslotte, ons oordeel als volgt samenvatten. De problemen, welke samenhangen met de groei van de organisatie van de handel in het kader van de door de oorlog teweeggebrachte structuurveranderingen, verdienen nader onderzoek. Het onderhavige werk biedt hiertoe interessante aanknopingspunten, daar bij wijze van tendentie wordt aangewezen, hoe de handelsorganisatie van een land met een ver voorgescrenen industriële ontwikkeling is samengesteld, wat een nog te weinig concreet behandeld onderwerp is. De techniek en de uitwerking van de gehouden enquête verdienen (critische) aandacht.

Eindhoven.

Dr J. VAN REES.

AANTEKENING.

DE ENGELSE ANTI-MONOPOLIEWET.

In de loop van April jl. heeft de Engelse Regering een „Monopoly (Inquiry and Control) Bill” bij de volksvertegenwoordiging ingediend, een ontwerp, dat reeds tot vele discussies aanleiding heeft gegeven. Naar aanleiding van dit wetsontwerp onderwerpt Hermann Levy in „The Banker” van deze maand de plannen van de Engelse Regering aan een kritisch onderzoek¹⁾.

Het overheidsoptreden tegen monopolies kan, aldus schrijver, twee vormen aannemen. In de eerste plaats is een frontale aanval mogelijk, uitgaande van de opvatting, dat monopolies als zodanig ongewenst zijn en daarom dienen te worden geëlimineerd. Deze opvatting is thans verouderd. Het is langzamerhand gebruikelijk om bij anti-monopoliewetgeving uit te gaan niet van het feit, dat er monopolies zijn, maar van de vraag, wat de monopolies doen.

In het licht van deze opvatting is het te betreuren, aldus schrijver, dat de nieuwe „Monopoly Bill” niet is voorafgegaan door een diepgaand onderzoek naar de monopolistische politiek, die in de laatste jaren door kartels, trusts e.d. in feite is gevoerd. Toegegeven zij, dat de nieuwe wet in de mogelijkheid van dergelijke onderzoeken voorziet; deze zullen echter geschieden door de „Monopoly Commission”, aan te wijzen door de „Board of Trade”, en alleen in bepaalde gevallen, wanneer de „Board of Trade” daartoe het initiatief neemt.

De „Board of Trade” kan gevallen aan de commissie voorleggen, wanneer bepaalde voorwaarden aanwezig zijn. Deze voorwaarden houden in:

1. dat tenminste één derde van bepaalde goederen in een bepaald gebied wordt geleverd door of aan één persoon, of:
2. dat tenminste één derde wordt geleverd door of aan een combinatie van personen, die onder „restrictive agreements” werken, of:
3. dat als gevolg van bepaalde regelingen van het bedrijfsleven bepaalde goederen niet worden geleverd.

Wanneer de commissie heeft gerapporteerd, dat de waargenomen praktijken tegen het algemeen belang indruisen, kan de Regering vervolgens ingrijpen.

De bewoordingen van het wetsontwerp, aldus Levy, wekken de indruk, dat de Regering de „voorwaarden”, welke moeten zijn vervuld om de wet te kunnen toepassen, als exceptioneel beschouwt. Dit is in feite niet het geval; zij zijn vrij algemeen waarneembaar. Slechts weinigen in Engeland weten, hoe „restrictive practices” in toepassing worden gebracht en hoe uitgebreid hun werkingssfeer wel is. Het schijnt, dat de nieuwe „Monopoly Bill” een materie wil regelen, waarover men eigenlijk slecht is ingelicht. Juist daarom ware een voorafgaand diepgaand onderzoek noodzakelijk geweest. „The present procedure is all too reminiscent of the modern trend of „planning” — where the plans are made without much consideration of what actually is to be planned”.

De nieuwe wet mist dus de nodige precisie. Dit is vooral het geval, nu het begrip „algemeen belang” in het ontwerp is geïntroduceerd. Hoe is dit begrip nauwkeurig te omlijnen?

Deze moeilijkheid leidt tot een volgende overweging. Wanneer het begrip „algemeen belang” inderdaad moeilijk te definiëren is, is het dan juist om het initiatief tot het verrichten van onderzoeken naar monopolistische praktijken over te laten aan een departement? Er kunnen immers monopolies zijn, die uit een oogpunt van economische politiek door de verschillende kabinetten verschillend kunnen worden beoordeeld. Sommige commentatoren hebben het betreurd, dat overheidsmonopolies niet binnen de werkingssfeer van de nieuwe wet zijn gebracht. Voorts

is ook reeds betoogd, dat vakverenigingen eveneens onder de wet hadden moeten vallen (zij zijn er thans uitdrukkelijk niet onder begrepen).

Anti-monopoliewetgeving, aldus concludeert schrijver, zal zijn doel, het bevrijden van het economisch leven van restrictieve praktijken, niet bereiken, indien de wetgever niet geheel zeker is van hetgeen hij wenst te voorkomen. In dit opzicht dient de nieuwe wet beslist duidelijker te worden geformuleerd.

INTERNATIONALE NOTITIES.

PROBLEMEN RONDOM DE BUITENLANDSE HANDEL VAN DUITSLAND.

Voor de Engels-Amerikaanse zone bestaat tegenwoordig een vaste wisselkoers tussen de mark en de dollar, t.w. 1 mark is 30 dollarcent. Door de vaste wisselkoers is het mogelijk de Duitse exportwaarde ook in dollars, en de Duitse importwaarde ook in marken uit te drukken. Beide waarden lopen echter vooralsnog zo uiteen, dat het wenselijk werd geacht in het bijzonder de invoer van levensmiddelen (en daartegenover de uitvoer van steenkool) buiten de vaste omrekeningskoers te houden. Was dit niet gebeurd, dan zou men het volgende te zien krijgen: de grote import van levensmiddelen zou de prijzen in Duitsland sterk doen stijgen, daar de wereldmarktprijs, bijv. voor graan en vet, veel hoger ligt dan de Duitse binnenlandse prijs, indien men beide prijzen meet aan de nieuwe dollar-markverhouding (1 : 3,33). Indien echter een andere verhouding was aangenomen, bijv. 1 mark is 50 dollarcent, dan zouden voor de invoer van levensmiddelen minder marken behoeven te worden aangewend. De prijs voor deze invoer zou daardoor de binnenlandse prijs meer naderbij komen. In het belang van de Duitse import, d.w.z. uiteindelijk in het belang van de verbruiker, zou dan de nieuwe wisselkoers (1 mark is 30 dollarcent) als te laag moeten worden beschouwd. Vandaar, aldus de „Rheinische Zeitung” van 8 dezer, de gemaakte uitzondering voor deze categorie van importgoederen.

Het omgekeerde is het geval met de steenkooluitvoer, die nog altijd het grootste deel van de Duitse export uitmaakt. Door de vastgestelde koers blijft de totale Duitse exportwaarde laag, lager dan wanneer bijv. de koers zou zijn bepaald op 25 of slechts 20 dollarcent, uitgedrukt in marken. Een aanpassing aan de wereldmarktprijs zou door laatstgenoemde koers gemakkelijker worden.

De Duitse buitenlandse handel bevindt zich dus, daar invoer van levensmiddelen en uitvoer van steenkool de grootste posten van de Duitse internationale handel uitmaken, op haar weg naar aanpassing aan het wereldmarktprijsniveau in een dilemma wat betreft de definitief vast te stellen wisselkoers. In het bijzonder na de geldsanering, indien eventueel, volgens Generaal Clay, een nieuwe koers zal worden vastgesteld, zal dit dilemma acuut worden. De volgende overweging zal, aldus de „Rheinische Zeitung”, bij dit vraagstuk beslissend moeten zijn: de buitenlandse handel van Duitsland zal waarschijnlijk nog gedurende lange tijd een passief saldo blijven vertonen i.v.m. het invoeroverschot aan levensmiddelen, industriële grondstoffen en installaties. Derhalve moet de import met behulp van de wisselkoers worden begunstigd, d.w.z. er moet een zo hoog mogelijke koers voor de mark worden vastgesteld. De invoer wordt dan goedkoper, waardoor ook de schuld aan het buitenland kleiner zal worden. De import begunstigde wisselkoers, die, naar te verwachten valt, na de geldsanering met het oog op de nog niet ten volle op gang gekomen Duitse exportbedrijvigheid zal worden vastgesteld, kan echter slechts een oplossing voor de overgangstijd zijn, dus totdat de Duitse export zich geheel heeft kunnen ontwikkelen en de invoerbehoefte, in de eerste plaats door het herstel van de Duitse landbouw, zal zijn verminderd.

¹⁾ In een artikel „Action against Monopoly”, blz. 89.

**DE RUBBERPRODUCTIE EN -CONSUMPTIE IN
DE NAASTE TOEKOMST.**

Tijdens haar vijfde vergadering, onlangs te Washington gehouden, heeft de Rubber Study Group schattingen gemaakt van de productie van natuurrubber en van de wereldconsumptie van natuur- en synthetische rubber voor de jaren 1948 en 1949.

De wereldproductie van natuurrubber werd voor 1948 geschat op ongeveer 1.391.000 ton, terwijl de totale consumptie van natuur- en synthetische rubber werd geraamd op ongeveer 1.745.000 ton, waarvan ongeveer 1.310.000 ton natuurrubber. Voor 1949 zouden deze cijfers respectievelijk 1.547.000 en 1.747.000 ton bedragen.

Onderstaande staatjes geven de verwachtingen van de Rubber Study Group voor genoemde jaren meer gedetailleerd weer. De cijfers voor 1949 moeten echter, aldus de Study Group, met de grootste voorzichtigheid worden gehanteerd.

Productie van natuurrubber (in 1.000 long tons).

	1948	1949
Malakka	675	700
Indonesië	370	460
Ceylon	90	90
Indo-China	45	80
Brits-Borneo	62	65
Burma	11	12
Liberia	25	27
Andere landen	113	113
Totaal	1.391	1.547

*Verwerking van natuur- en synthetische rubber.
(in 1.000 long tons)*

	1948		1949	
	Natuur- rubber	Synth. rubber	Totaal	Totaal
Verenigde Staten ..	576	392	968	917
Verenigd Koninkrijk	205	5	210	225
Frankrijk	93	9	102	117
Nederland	12	—	12	14
België	*)	*)	17	17
Tsjechoslowakije ..	*)	*)	16	16
Italië	*)	*)	28	30
Denemarken	*)	*)	4	4
Hongarije	*)	*)	3	3
Australië	24	*)	24	25
Canada	33	20	53	49
Andere landen	*)	*)	308	330
Totaal	1.312	433	1.745	1.747

*) De consumptie van synthetische rubber wordt niet afzonderlijk vermeld. Het totale verbruik van deze rubber voor de aldus aangeduide landen wordt op ongeveer 7.000 ton geschat.

Bron: „The Board of Trade Journal” van 8 Mei 1948.

NOGMAALS HET PONDENVRAAGSTUK VAN FRANKRIJK.

De Britse, Belgische en Franse regeringen hebben onderhandelingen gevoerd over het vraagstuk van het tekort aan ponden in Frankrijk. Een oplossing van dit vraagstuk wordt gezocht in de richting van het ter beschikking stellen van een gedeelte van het Belgische pondenbezit aan Frankrijk. Als achtergrond van deze onderhandelingen moet worden gezien het streven naar bevordering van de Europese clearing.

De suggestie, dat een gedeelte van het Belgische pondenbezit ad £ 27 miljoen zou kunnen worden gebruikt door Frankrijk om importen uit het sterlinggebied te financieren, is, zo meent „The Economist” van 15 dezer, ongetwijfeld acceptabel voor Frankrijk en Engeland. Het bijzondere voordeel voor Engeland zou zijn, dat het Belgische pondenbezit beneden het goudpunt van £ 27 miljoen (vgl. „E.-S.B.” van 29 October 1947) zou komen te liggen, waardoor het steeds aanwezige gevaar van goudafgifte

zou verdwijnen. Het voordeel voor België ligt minder voor de hand. Door deze overeenkomst verbeurt België de belofte van Engeland om meer goud te krijgen en zet een vordering op Engeland om in een op Frankrijk. De bereidheid van België om een dergelijke overeenkomst te overwegen schrijft „The Economist” toe aan het verlangen van dit land om de plannen voor inter-Europese clearing te zien geaccepteerd door de zestien Marshall-landen¹⁾. België zou nl. zeer gebaat zijn met multilaterale clearing van Europese saldi, meer nog dan elk ander land.

¹⁾ Zie de artikelen van Prof. Dr F. A. G. Keesing over „Het plan-Marshall en het inter-Europese betalingsverkeer” en „Inter-Europese transferabiliteit” in „E.-S.B.” van 27 Augustus en 5 November 1947.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Hoewel de geldmarkt in de afgelopen week overwegend ruim is gebleven, trad op Vrijdag jl. een tijdelijke verkrapping in, welke de callgeldrente tot 1 pCt deed oplopen. Het is niet onmogelijk, dat grote betalingen op de bijzondere heffingen, welke omstreeks deze tijd plaatsvonden, de verkrapping hebben veroorzaakt. De volgende dag was de spanning weder voorbij en daalde de callgeldrente weer tot $\frac{3}{4}$ pCt, op welk niveau niet alle aanbod geplaatst kon worden. In de markt-disconto's kwam slechts weinig verandering; alleen was driemaandspapier tegen het einde der week tegen $1\frac{1}{2}$ pCt aangeboden, hetgeen een lichte daling betekent. Niettemin zijn de disconto's in de open markt op een dergelijk peil, dat ruiltransacties in de open zeer lonend zijn. De omzetten bleven dientengevolge gering.

Het bericht, dat de Nationale Adviesraad in de Verenigde Staten, welke adviseert omtrent de uitvoering van het Marshall-plan, een devaluatie van sommige valuta's in de toekomst wenselijk achtte, veroorzaakte Dinsdag 18 Mei jl. op de Amsterdamse beurs een haussestemming.

Toevallig viel dit samen met een mededeling omtrent een nieuwe vordering van Amerikaanse fondsen. De volgende dag realiseerde men zich, dat de Nederlandse gulden zeker niet in de eerste plaats voor devaluatie in aanmerking komt, waarop een zeer scherpe koersreactie volgde. De publicatie van de uitgebreide lijst van Amerikaanse fondsen — obligaties en preferente aandelen —, welke gevorderd zullen worden, had hierop geen merkbare invloed. Ook de volgende dag zette de koersdaling zich voort, totdat Vrijdag jl. weer enig herstel intrad. Per saldo kwamen de aandelenkoersen vrijwel op het niveau van het einde der voorgaande week.

Zolang de koers van de binnenlandse dollarlening blijft op het peil van het einde der afgelopen week, nl. 102 pCt, zal het proveneren der gevorderde dollareffecten hierin wel grotendeels belegd worden, daar men a pari met deze middelen de binnenlandse dollarobligaties kan verkrijgen. Aan de beleggingsmarkt zullen dan ook vermoedelijk weinig nieuwe middelen worden toegevoerd.

Het is verheugend, dat de emissies der beide tabaksondernemingen nog een betrekkelijk gunstig onthaal hebben gevonden. De Nederlandse particuliere belegger is dus bereid gebleken om een aandeel te leveren in het materiële herstel van Nederlands-Indië.

De beleggingsmarkt toonde in de afgelopen week slechts zeer geringe veranderingen. De $3-3\frac{1}{2}$ pCt conversielening 1947 was fractioneel lager op $98\frac{15}{16}$, terwijl de 3 pCt investeringscertificaten eveneens een geringe daling vertoonden tot $99\frac{5}{8}$ pCt.

Het koersverloop op de aandelenmarkt moge blijken uit onderstaande tabel.

	14 Mei 1948	21 Mei 1948
A.K.U.	175	169 $\frac{1}{2}$
Van Berkel's Patent	129 GB	127

	14 Mei 1948	21 Mei 1948
Lever Bros. Unilever C. v. A.	289	288
Philips G. b. v. A.	359	361
Koninklijke Petroleum	334	337
H.A.L.	212	213
N.S.U.	186	184
H.V.A.	230½	228½
Deli Mij C. v. A.	160 GB	152
Amsterdam Rubber	178	177½

STATISTIEKEN.

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

Data	Munt en muntmateriaal	Papier op het buitenland	Tegoeed bij corresp. in het buitenland en buitenlandse betaalmiddelen	Wissels, prom. enz. en open marktpapier	Beleningen
30 Dec. '46	700.876	4.434.786	100.816	103	153.109
12 April '48	434.274	314.956	163.107	1	146.871
19 " '48	484.311	318.954	155.124	1	147.135
26 " '48	484.374	326.177	150.891	1	151.280
3 Mei '48	484.485	331.538	143.811	5.000	167.872
10 " '49	483.991	327.306	124.172	1	168.302
18 " '48	483.640	339.800	127.314	1	150.350
24 " '48	483.652	335.815	132.142	—	149.785

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldo in rekening-courant				Vrije saldo
		's Rijks Schatkist	Geblokkeerde saldi van banken	Geblokkeerde saldi van anderen		
30 Dec. '46	2.744.151	1.099.855	90.471	43.706	590.158	
12 April '48	2.899.918	986.272	88.442	28.616	494.311	
19 " '48	2.870.412	1.086.841	43.110	23.419	440.228	
26 " '48	2.880.651	1.039.838	36.576	23.360	483.398	
3 Mei '48	2.940.419	789.663	30.046	26.065	500.122	
10 " '48	2.919.415	709.077	97.852	26.612	482.885	
18 " '48	2.899.604	734.607	62.221	29.113	518.402	
24 " '48	2.891.990	780.762	49.836	26.818	537.913	

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

Data	Metaal-voorraad	Govt. debits and Govt. securities	Fiduciary issue	Biljetten in circulatie	Biljetten in Banking Dept.
25 Dec. '46	0,2	1.449,1	1.450	1.428,2	22,1
5 Mei '48	0,2	1.299,2	1.300	1.242,9	57,3
12 Mei '48	0,2	1.299,2	1.300	1.247,3	53,0
19 Mei '48	0,2	1.299,2	1.300	1.249,1	51,1

Data	Gouden en zilveren munten	Govt. securities	Other securities		Deposits		
			Disc. and advances	Securities	Totaal	Public deposits	Banken
25 Dec. '46	1,3	311,8	13,6	15,8	346,5	10,3	278,9
5 Mei '48	0,7	321,2	14,6	36,4	412,5	20,9	300,0
12 Mei '48	0,6	344,3	9,2	23,3	412,6	8,6	311,5
19 Mei '48	0,5	353,0	10,0	21,0	417,7	8,5	317,3

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

Data	Metaal-voorraad	Buitenl. wissels	Disconto's en voorschotten	Effecten	Biljetten in omloop	Andere crediten
30 April 1948	5.662,1	85,9	324,9	47,5	4.179,0	1.329,1
7 Mei 1948	5.665,2	88,7	307,3	47,5	4.125,7	1.364,6
15 Mei 1948	5.662,9	88,7	245,8	47,5	4.060,7	1.370,6

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 24 Mei 1948

		Activa.	
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto	{	Hoofdbank f	—
	{	Bijbank "	—
	{	Agentsch. "	900,—
			f 900,— ¹⁾
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven, door de Bank gekocht (art. II, 1e lid, sub 3 van de Bankwet 1937 j° 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			1.800.000.000,—
Beleningen: (incl. voorschotten in rekening-courant op onderpand)	{	Hoofdbank f	140.284.587,45 ²⁾
	{	Bijbank "	303.549,68
	{	Agentsch. "	9.196.648,45
			f 149.784.785,58
Op effecten, enz.			f 149.487.624,55 ²⁾
Op goederen en celen			297.161,03
			f 149.784.785,58 ²⁾
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 481.848.725,91
Zilveren munt, enz.			1.803.406,08
			483.652.131,99
Papier op het buitenland			f 335.815.100,—
Tegoeed bij correspondenten in het buitenland			126.409.811,76
Buitenlandse betaalmiddelen			5.732.535,20
			467.957.446,96
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds			103.807.270,08
Gebouwen en inventaris			2.500.000,—
Diverse rekeningen			218.368.374,82
			f 4.726.070.909,43

Passiva.

Kapitaal	f	20.000.000,—
Reservefonds		12.759.703,05
Bijzondere reserves		54.447.566,03
Pensioenfonds		19.951.277,33
Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgiften)		122.081.395,—
Bankbiljetten in omloop (oude uitgiften)		2.891.989.885,—
Bankassigaties in omloop		595.380,36
Rekening-courant saldo's:		
's Rijks Schatkist	f	780.762.475,97
Geblokkeerde saldo's van banken		49.835.689,25
Geblokkeerde saldo's van anderen		26.817.734,62
Vrije saldo's		537.913.391,51
		1.395.329.291,35
Diverse rekeningen		208.916.411,31
		f 4.726.070.909,43

¹⁾ Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen

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

Circulatie der door de Bank namens de Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten

ZWEEDSE RIJKSBANK.

(Voornaamste posten in miljoenen kronen).

Data	Metaal		Staatsfondsen		Saldo buitenland	Fondsen ter beschikking der staats-schuld	Promessen staats-schuld
	Goud	Over-waarde goud	Eigen	Vreemd			
31 Dec. 1946	839	532	1.544	504	284	94	182
30 April 1948	213	135	2.795	301	101	—	182
7 Mei 1948	211	134	2.817	301	107	—	182
15 Mei 1948	211	134	2.835	302	108	—	182

Data	Biljetten in circulatie	Deposito's				45 dagen	Buitenlandse banken	Regularisatie-rekening
		Direct opvraagbaar			Banken			
		Totaal	Staat	Banken				
31 Dec. 1946	2.877	875	706	94	230	174	7	
30 April 1948	2.791	806	634	79	68	198	5	
7 Mei 1948	2.717	891	678	119	68	207	5	
15 Mei 1948	2.621	1.048	813	148	70	209	5	

OVERZICHT DER LAATSTE VIER VERKORTE BALANSEN VAN DE NEDERLANDSCHE BANK.
(in miljoenen guldens).

Actief	data	3-5-'48	10-5-'48	18-5-'48	27-5-'48	Passief	data	3-5-'48	10-5-'48	18-5-'48	27-5-'48
Wissels, promessen en schuldbrieven in disconto		5,0 ¹⁾	— ¹⁾	— ¹⁾	— ¹⁾	Kapitaal		20,0	20,0	20,0	20,0
Wissels, schatkistpapier en schuldbrieven door de Bank gekocht		—	—	—	—	Reservefonds		12,8	12,8	12,8	12,8
Schatkistpapier, door de Bank overgenomen van de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947		1.800,0	1.800,0	1.800,0	1.800,0	Bijzondere reserves		54,4	54,4	54,5	54,4
Beleningen		167,9 ²⁾	148,3 ²⁾	150,3 ²⁾	149,8 ²⁾	Pensioenfonds		19,9	19,9	20,0	20,0
Voorschotten aan het Rijk		—	—	—	—	Bankbiljetten in omloop (oude uitgiften)		122,9	122,9	122,3	122,1
Boekvordering op de Staat der Nederlanden ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947		1.500,0	1.500,0	1.500,0	1.500,0	Bankbiljetten in omloop (nieuwe uitgifte)		2.940,4	2.919,4	2.899,6	2.892,0
Munt en muntmateriaal:						Bankassigtiaties in omloop		0,2	0,3	0,2	0,6
Gouden munt en gouden muntmateriaal		481,9	481,9	481,9	481,8	Rekening-courant saldo's:					
Zilveren munt, enz.		2,6	2,1	1,8	1,8	's Rijks Schatkist		789,7	709,1	734,6	780,8
Papier op het buitenland		331,5	327,3	339,8	335,8	Geblokkeerde saldo's van banken		30,0	97,8	62,2	49,8
Tegood bij correspondenten in het buitenland		138,0	118,6	121,8	126,5	Geblokkeerde saldo's van anderen		26,1	26,6	29,1	26,8
Buitenl. betaalmiddelen		5,6	5,6	5,5	5,7	Vrije saldo's		500,1	482,9	518,4	537,9
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds		106,4	106,7	100,8	103,8	Diverse rekeningen		202,3	207,0	209,4	208,9
Gebouwen en inventaris		2,5	2,5	2,5	2,5						
Diverse rekeningen		177,4	180,1	178,7	218,4						
		4.718,8	4.673,1	4.683,1	4.726,1			4.718,8	4.673,1	4.683,1	4.726,1
¹⁾ Waarvan schatkistpapier rechtstreeks door de Bank in disconto genomen		¹⁾ —	¹⁾ —	¹⁾ —	¹⁾ —	Circulatie der door de Bank namens de Staat in het verkeer gebrachte muntbiljetten		147,3	147,4	147,0	146,4
²⁾ Waarvan ann. Ned.-Indië (Wet van 15-3-'33 Staatsblad no. 99)		²⁾ 39,5	²⁾ 39,5	²⁾ 39,5	²⁾ 39,5						

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

Data	Totaal van de goudvoorraad ¹⁾	Buitenlandse deviezen	Papier op België	Voorschotten op overheidsfondsen	Deel- en pasmunt	Vorderingen op de Staat	Overheidsfondsen	Totaal activa ¹⁾	Bankbiljetten in omloop	Rekening-courant saldi		Besluitwet van Oct. '44 ²⁾
										van de Schatkist	van anderen	
26 Dec. 1946	32.226	5.648	4.953	214	698	49.158						614
8 April 1948	26.163	13.070	5.848	990	334	52.561						489
15 „ 1948	26.202	12.876	5.518	979	330	52.601						488
22 „ 1948	26.562	12.308	5.490	936	326	52.036						487
28 „ 1948	26.577	12.281	6.233	957	324	52.601						487
5 Mei 1948	26.581	12.304	6.962	946	299	52.621						486
12 „ 1948	26.591	12.113	6.884	851	307	52.601						486

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

DE KOLENPOSITIE VAN NEDERLAND¹⁾.
(in 1.000 kg)

Maand	Productie Limburgse mijnen	Verzonden voor binnenlandse behoefte	Invoer
Totaal 1946	8.313.827	6.387.903	2.666.502
Totaal 1947	10.104.345	7.778.585	3.577.564
Gem. 1946	692.819	532.325	222.209
Gem. 1947	842.029	648.215	298.130
Jan. 1948	954.020	694.217	208.550
Febr. 1948	869.419	646.250	244.269
Maart 1948	952.711	702.449	407.238
April 1948	953.069 ²⁾	698.000 ²⁾	254.000 ²⁾

- ¹⁾ Bron: „Statistisch Bulletin van het C. B. S.”
²⁾ Voorlopige gegevens.

BANK VAN FRANKRIJK.

(Voornaamste posten in miljoenen francs).

Data	Metaalvoorraad	Disconto's en voorschotten	Voorschotten aan de Staat		
			Vaste	Schatkist	Bezettingskosten Duitsland
26 Dec. 1946	94.817	118.302	59.449	67.900	426.000
29 April 1948	52.817	240.368	125.042	129.500	426.000
5 Mei 1948	52.817	237.927	125.042	130.300	426.000
13 Mei 1948	52.817	238.186	125.042	128.000	426.000

Data	Bankbiljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Staat	Diversen
26 Dec. 1946	721.865	63.458	765	62.693
29 April 1948	759.054	265.912	790	264.002
5 Mei 1948	772.934	255.300	729	253.439
13 Mei 1948	766.112	254.031	754	251.937

INDEXCIJFERS VAN LONEN VOLGENS REGELINGEN IN NEDERLAND¹⁾.

Juni 1938/ Juni 1939 = 100	Nijverheid ²⁾	Landbouw ²⁾	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	243,9	182,8
Dec. 1947	173,8	243,9	183,6
Jan. 1948	174,0	243,9	183,8
Febr. 1948	174,7	243,9	184,4
Mrt 1948	174,7	243,9	184,4
April 1948	174,7	243,9	184,4

- 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.

Announces voor het volgend nummer

dienen uiterlijk Maandag 31 Mei a.s. in het bezit te zijn van de administratie, Lange Haven 141, Schiedam

GROOTHANDELSPRIJZEN VAN GRANEN, VELDBONEN, BOTER EN KAAS IN NEDERLAND.

Tijdvak	Tarwe	Rogge	Gerst		Haver	Mais	Sorghum	Kaffir-corn	Millet-zaad	Veld-bonen	Boter	Kaas
	Inlandse voor maal-doelenden, naar kwaliteit, af binnenland. Per 100 kg	Inlandse naar kwaliteit. Per 100 kg	Voergerst inlandse, af binnenland. Per 100 kg	Brouwergerst inlandse, af binnenland. Per 100 kg.	Inlandse naar kwaliteit per 100 kg.	Uitsluitend veevoeder, stomend A'dam/R'dam per 100 kg	Uitsluitend veevoeder, stomend A'dam/R'dam per 100 kg	Uitsluitend veevoeder, stomend A'dam/R'dam per 100 kg	Uitsluitend veevoeder, stomend A'dam/R'dam per 100 kg	Af binnenland per 100 kg	Leeuwarden, af fabriek per kg	Goudse volvet Leeuwarden, af fabriek per kg
Jan. 1947	21,77 ^s	21,52 ^s	22,75	23,65	21,50	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	24,51	2,34	1,51
Febr.	21,75	21,50	23,75	24,06	21,86	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	24,81	2,31	1,55
Maart	21,96	21,32	24,75	24,58	22,37 ^s	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	24,92	2,31	1,52 ^s
April	22,00	21,20	24,97	.	22,56	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	27,00	2,31	1,52
Mei	21,90	21,25	26,25	.	22,75	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	31,00	2,28	1,54
Juni	21,50	21,25	27,00	.	.	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	.	2,28	1,52
Juli	21,50	21,25	.	.	.	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	.	2,25	1,35
Aug.	21,25	21,25	20,35	23,00	18,85	22,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	28,00	2,25	1,40
Sept.	21,35	21,25	20,35	23,00	18,85	22,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	28,00	2,25	1,41
Oct.	21,32	21,32	20,36	23,16	18,79 ^s	22,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	24,37 ^s	2,25	1,35
Nov.	21,29	21,29	20,35	22,94	18,85	22,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	23,00	2,47	1,43
Dec.	21,38 ^s	21,27 ^s	20,35	22,70	18,85	22,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	23,00	3,12	1,67
Jan. 1948	21,50	21,29	20,35	22,62 ^s	18,85	22,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	20,17 ^s	23,00	3,12	1,63 ^s
Febr.	21,50	21,24	20,35	22,50	18,85	22,37 ^s	20,37 ^s	20,37 ^s	20,37 ^s	26,06	3,12	1,66
Maart	21,35	21,19	20,50	23,10	19,—	22,50	20,50	20,50	20,50	26,70	3,12	1,68
5-10 April	21,25-21,40	21,00-21,20	20,60	.	19,10	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	26,75	3,12	1,65
12-17 April	21,30-21,40	21,10-21,25	20,60	.	19,10	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,50	3,12	1,65
19-24 April	21,30-21,50	21,15-21,30	20,60	.	19,10	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	31,50	3,12 ^s	1,64
26 April-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1 Mei	21,20-21,35	21,20-21,30	20,60	.	19,10	22,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	20,67 ^s	30,50	3,12	1,64
3-8 Mei	21,20-21,30	21,15-21,25	20,70	.	19,20	22,67 ^s	20,77 ^s	20,77 ^s	20,77 ^s	28,50	3,07	1,65
10-15 Mei	21,15-21,25	21,10-21,20	20,70	.	19,20	22,67 ^s	20,77 ^s	20,77 ^s	20,77 ^s	27,50	3,07	1,65
17-22 Mei	21,15-21,25	21,05-21,15	20,60	.	19,20	22,67 ^s	20,77 ^s	20,77 ^s	20,77 ^s	27,50	3,07	1,65

FEDERAL RESERVE BANKS.
(Voornaamste posten in miljoenen dollars).

Data	Metaalvoorraad		Other cash	U.S. Govt securities
	Totaal	Goudcertificaten		
31 Dec. 1946	18.381	17.587	268	23.350
29 April 1948	21.909	21.279	324	20.440
7 Mei 1948	21.919	21.292	298	20.251
13 „ 1948	21.965	21.342	287	20.348

Data	F.R.-biljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt	Member-banks
31 Dec. 1946	24.945	17.353	393	16.139
29 April 1948	23.624	19.085	1.185	17.043
7 Mei 1948	23.667	18.957	1.114	17.033
13 „ 1948	23.654	19.198	1.319	17.087

Ir. H. Vos

Enige kwantitatieve onderzoeken over de
betrekkingen tussen overheidsfinanciën
en volkshuishouding

38e publicatie van het Nederlandsch Economisch Instituut

Prijs f 9.—*

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

Verkrijgbaar in den boekhandel en bij de uitgevers
DE ERVEN F. BOHN N.V. — HAARLEM**Productie en prijs-
vorming op de
Engelse markt
van Nederlandsche,
Deense en
koloniale boter**door Dr. H. J. Frietema
22e Publicatie van het Neder-
landsch Economisch Instituut**PRIJS f 3.15***Prijs voor donateurs en leden
van het N.E.I. f 2.25

Verkrijgbaar i.d. boekhandel

UITGAVE:

De Erven F. Bohn N.V.
HAARLEM

Bij

DE ALGEMEENE KUNSTZIJDEN UNIE N.V.te Arnhem kan op haar afdeling Verkoop
geplaatst worden een**economisch-commercieel expert**voor het verrichten van Economisch-Statistisch
werk en Marktonderzoek.Gegadigden, die doctoraal examen Economie hebben gedaan, of een
daaraan gelijk te stellen opleiding hebben genoten, en die een goede
talenkennis bezitten, worden uitgenodigd hun uitvoerige sollicitatie in
te zenden aan haar adres: Velperweg 76, Arnhem.

Beschikbare krachten

Economisch Doctorandus

die van betrekking wenst te veranderen en zich in het bijzonder interesseert voor research- en secretariaatsarbeid, ziet zich gaarne geplaatst in een hem passende werkkring. Leeftijd plm. 30 jaar. Br. onder no. ESB 1206, bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.

Mr in de Rechten

42 jaar, met veelzijdige juridische, economische en organisatorische ervaring in leidende functies, moderne talen vlot sprekend, energiek en representatief, zoekt wegens opheffing zijner betrekking nieuwe werkkring. Br. onder no. ESB 1207 bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.

Vacatures

De Katholieke Nederlandse Boeren- en Tuindersbond vraagt:

accountant

lid N.I.V.A. of V.A.G.A., voor aangesloten coöperatieve instellingen. Uitsluitend schriftelijke sollicitaties met opgave van levensloop, verlangd salaris, referenties etc. aan het secretariaat, Raamweg 28, 's-Gravenhage.

GROOT LEVENSMIDDELENBEDRIJF

gevestigd in het Westen des lands, roept sollicitanten op naar de functie van

ADJUNCT - DIRECTEUR

voor de technische zaken van zijn verscheidene uitgebreide fabrieken.

De mogelijkheid bestaat, na gebleken geschiktheid, in de directie te worden opgenomen.

Uitvoerige sollicitaties, met vermelding van salariswensen, worden verwacht onder no. 3256, Adv. Bureau Harte, Zaagmolendrift 35a, Rotterdam.

Op groot accountantskantoor in het Oosten van het land is plaats voor:

a. EEN EERSTE ASSISTENT

die over ruime, praktische ervaring beschikt. Gegadigden moeten in het bezit zijn van acte M. O. Handelswetenschappen, eventueel S.P.D., met vergevorderde studie voor accountancy. Salarisgrenzen circa f 3600 tot f 4800.

b. EEN TWEEDE ASSISTENT

in het bezit van het praktijkdiploma boekhouden en studierend in de richting van M.O. Handelswetenschappen of accountancy. Salarisgrenzen circa f 2700 tot f 3800.

Brieven met uitvoerige inlichtingen en opgave van leeftijd, opleiding, diploma's, werkkringen, enz., onder no. ESB 1211, bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.



EXAMEN MODERNE BEDRIJFSADMINISTRATIE

(Mij. voor Nijverheid)

De inschrijving voor de opleidingscursus voor het examen April 1949 sluit op 1 Juni.

Secretariaat: Postbus 800 Rotterdam

Ter overname aangeboden

KLEIN ACCOUNTANTSKANTOOR

a. d. Keizersgracht te Amsterdam

incl. inventaris en telefoon.

Brieven No. 135.070, BOLREK, Koningsplein 1, A'dam.

Economisch-Statistisch Kwartaalbericht

Research-uitgave van
het Nederlandsch Economisch Instituut

Uit de inhoud van de aflevering Maart 1948

Conjuncturele toestand van Nederland, België, de Ver. Staten en Groot-Brittannië;

De economische toestand in Indonesië na de politionele actie; de economische toestand van West-Indië;

Internationale geld- en kapitaalmarkten; de strijd tegen de inflatie;

Ontwikkeling van het Nederlandse kosten- en prijsniveau in vergelijking met dat in enkele andere landen

Jaarabonnementen f 6.50; voor abonné's „E.-S.B.” f 5.—
Telefoon 38340 — Rotterdam — Giro no. 8408

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 halenderjaar.

Aangetekend 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).