

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

34^E JAARGANG

WOENSDAG 30 NOVEMBER 1949

No. 1699

COMMISSIE VAN REDACTIE:*Ch. Glasz; H. W. Lambers; J. Tinbergen;**F. de Vries.**Redacteur-Secretaris: C. van den Berg.**Plv. Redacteur-Secretaris: 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	947
Sommaire, summaries	947
Kanttekeningen bij de industrialisatienota door <i>Dr F. W. C. Blom</i>	948
De positie en de economische betekenis van de grote lijnvaart door <i>J. Olyslager</i>	949
De stand van zaken met betrekking tot de Joodse eigendommen door <i>Mr A. van der Flier</i>	952
Recente ontwikkeling van de handelspolitiek der Verenigde Staten (I) door <i>Dr J. Kaufmann</i>	954
Ingezonden stukken:	
Het reële loonpeil in Nederland door <i>Dr M. W. Holtrop</i> en <i>Prof. Dr J. Tinbergen</i> , met naschriften van <i>D. Roemers</i> De Millioenennota 1950 door <i>Mr H. K. de Langen</i> , met na- schrift van <i>Prof. Dr A. Mey</i>	956
Aantekening:	
Stabiele of fluctuerende wisselkoersen?	959
Geld- en kapitaalmarkt	960
Grafiek:	
Ontwikkeling van de bevolkingsgrootte in België en Neder- land van 1870 af	960
Statistieken:	
Bankstaten	961
Overzicht van de opbrengst der Rijksmiddelen	961
Stand van 's Rijks Kas	963
Maandcijfers van de grote banken in Nederland	963

DEZER DAGEN

nadert het scheiden. In een verwikkelde boedel als de Indonesische quaestie is dat geen sinecure. Een oud, veel gebruikt, woord zegt, dat men dan eerst recht de kooplui leert kennen.

Een tweetal vooraanstaande Nederlandse ministers is inmiddels wederom naar Indonesië vertrokken per vliegtuig. Dit is langzamerhand een signaal, zoals bij de situatie, wanneer het licht tussen rood en groen staat. Het verkeer loopt nog niet vanzelf, doch de overeengekomen voorbereidende commissie is gevormd.

Hoeveel overeenkomsten, en hoeveel overeenstemming, bestaan en bestaat er over West-Duitsland? Er is onderhandeld, er is kennelijk het een en ander afgesproken. Het is duidelijk, dat het West-Duitsland nog niet zal vergaan, als de zeven kikkertjes, toen de lieve lente kwam. Maar er is een zekere mildheid in de lucht: althans buiten Duitsland. Intern is voor het ontstaan van parlementaire soepelheid nog enig ontdooien nodig.

Hoeveel dooi had men in de koude oorlog verwacht van de jongste Russische reeks van vredes- en ontwapeningsvoorstellen? Zij zijn in elk geval krachtig afgewezen, zonder dat iemand het gevoel krijgt, dat de zon nu van ons gaat scheiden. Het blijft even kil als het vroeger was.

Zo staat het ook tussen de Engelse Regering en het Hogerhuis, die tot een compromis zijn gekomen over invoering van de nationalisatie van de ijzer- en staalindustrie. De wet ligt aangenomen gereed; de uitvoering volgt na de verkiezingen; als zij dan volgt. De zón der gerechtigheid, zoals die door de Engelse kiezers zal worden gevoeld, zal dus nog over deze wet schijnen.

Zoals ook weer een nieuwe dag is gerezen over de zorgen, die de Amerikaanse conjunctuuronderzoekers hadden gekweld. Hoeveel is niet gesproken van de schade, die de stakingen aan de juist in herstel komende conjunctuur zouden doen. Thans, nu de grote stakingen achter de rug zijn, blijkt de jonge bloesem van de nieuwe conjunctuuropgang nog niet uitgevoren.

De zorg blijft; want de leider der mijnarbeiders is nog niet van zijn standpunt gescheiden: hij heeft een staking voorbehouden. Zal President Truman het wagen een eventuele breuk te lassen met behulp van de Taft-Hartley Act, een politieke steekvlam? De zachte koestering van de hoogtezon der arbitrage is door de ruwheid, waarmede het instrument is behandeld, wel voorbij.

In het tot het uiterst, maar zuinig, gebruiken van instrumenten, die zij nog, niet kunnen vervangen, zijn de Fransen meesters. Bidault heeft een parlementaire overwinning behaald: de algemene staking kan naar resultaat voor beide partijen het daglicht velen. Zo blijft de zon van het parlementarisme, nat verhuld, schijnen over goeden en bozen.

Goeden en bozen, kan men de vergelijking vermijden, bij de naderende Sinterklaas? Al ware het alleen om de opmerking te maken, dat het voor de stout geachten zo moeilijk blijft om in te zien, dat zij de roe verdiend hebben? Weer is een nieuw plan tot vrijer monetair verkeer, en tot vrijer handelsverkeer voor Europa ingediend. Weer zullen de deskundigen hun licht erover doen schijnen, om te doen zien, hoe goed zij het allen bedoelen. „Ook al waren wij soms stout”. Zal Sint Nicolaas lankmoedig blijven?



ASSOCIATIE CASSA

KASSIERSINSTELLING

OPGERICHT IN 1806

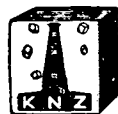
COUPONBETALING

HEERENGRACHT 179 • AMSTERDAM-C

ROTTERDAMSCH
BANK

CHÈQUE-
EN
BANKGIRO-
VERKEER

250 VESTIGINGEN
IN NEDERLAND



N.V. KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo - Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

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

LOCOMOTIEF

ZEER OUDE
GENEVER



N.V. RIJNSTAAL,

VOORHEEN J. W. OONK & CO.
gevestigd te Arnhem.

INTRODUCTIE

ter beurze van Amsterdam van

f 300.000,- gewone aandelen

aan toonder in coupures van f 1.000,- en f 100,-,
ten volle delende in de resultaten over het boekjaar
1 Mei 1949—30 April 1950 en volgende boekjaren.

Ondergetekende bericht, dat de **INSCHRIJVING** op
f 300.000,- aandelen van bovengenoemde introductie
zal zijn opgesteld

tot de koers van **143 pCt**

op Woensdag 7 December 1949

van des voormiddags 9 tot des namiddags 4 uur,
ten kantore van de Heren **DUDOK VAN HEEL & CO.**
te **Amsterdam** en ten kantore van ondergetekende te
Arnhem, op de voorwaarden van het prospectus
d.d. 25 November 1949. Prospectussen, inschrijvings-
biljetten en, in beperkt aantal, exemplaren van de
statuten der Vennootschap, zijn bij de kantoren van
inschrijving verkrijgbaar.

VAN RANZOW'S BANK N.V.

R. Mees & Zoonen

Anno 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

Rotterdam

's Gravenhage, Delft, Schiedam, Vlaardingen
Amsterdam (alleen Assurantie)

Groothandel

DEZE WEEK:

De Filippijnen na de tweede wereldoorlog

★ Iedere week zeer veel nieuwe gevraagde offertes
en aanbiedingen van binnen- en buitenland.
Plaats voor export een aanbieding in de rubriek
TRADE OPENINGS.

Abonnementsprijs f 15.- per jaar

KON. NED. BOEKDRUKKERIJ H. A. M. ROELANTS — SCHIEDAM

DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK.

Dr F. W. C. Blom, *Kanttekeningen bij de industrialisatie-nota.*

De Minister van Economische Zaken stelt in de industrialisatie-nota terecht, dat de industrie-financiering in hoofdzaak met risicodragend kapitaal geschiedt en geschieden moet; de Minister stelt zich nu voor om een deel van de bij institutionele beleggers gevormde kapitalen te transformeren in risicodragend kapitaal. De plannen hiertoe zijn in een vergevorderd stadium. Naar te vermoeden is, zullen zij neerkomen op de instelling van een participatiemaatschappij, die aandelenkapitaal aan de industrie verstrekt en zelf haar kapitaal op een vaste rentebasis van de institutionele beleggers aantrekt; de Overheid moet dan de eventuele verliezen suppleren. Onder de gegeven omstandigheden is zulk een oplossing zeker heilzaam en noodzakelijk voor de industrialisatie. Maar de hooftoplossing van het probleem kan het nimmer worden. Nu krijgen wij de merkwaardige situatie, dat enerzijds de belastingdienst de winsten van de sterke bedrijven zoveel mogelijk tracht af te romen, en dat anderzijds de industrialisatiedienst de Overheid aanspoort om zich garant te verklaren voor verliezen, die zwak blijvende bedrijven mochten lijden.

J. Olyslager, *De positie en de economische betekenis van de grote lijnvaart.*

Terwijl de trampvaart in Nederland meer en meer aan belangrijkheid heeft ingeboet, heeft de lijnvaart zich in de loop der laatste tachtig jaar in sterke mate ontwikkeld. Onder de naties, welke de lijnvaart uitoefenen, neemt ons land een eervolle positie in. Schr. schetst in dit artikel de ontwikkeling van de Nederlandse lijnvaart en geeft aan, in welke opzichten de positie van de huidige Nederlandse lijnvaart verschilt van die van vóór de oorlog. Vervolgens wordt een indruk gegeven van de economische betekenis, welke het lijnbedrijf voor ons land heeft. De netto-opbrengst voor de Nederlandse economie van het lijnbedrijf, d.w.z. het bedrag, dat het in een jaar in Nederland spendeert plus de reserveringen, waarbij wordt aangenomen, dat de afschrijvingen zijn bestemd om daarvoor in Nederland schepen te bouwen, wordt door schr. voor de naoorlogse jaren op ca f 255 mln per jaar geschat.

Mr A. van der Flier, *De stand van zaken met betrekking tot de Joodse eigendommen.*

Doordat zeer veel Joodse vermogensbestanddelen op andere wijze — bijv. door roof door de S.D. privé — dan volgens de „officiële” regeling zijn verdwenen, is een schatting van wat er in andere handen is overgegaan uiterst moeilijk te maken. Een taxatie van de indirecte schade door liquidatie van winstgevendende bedrijven, of het onoordeelkundig beheer daarvan, is geheel ondoenlijk. In dit artikel wordt derhalve alleen de directe schade behandeld en voor verschillende vermogenswaarden worden de punten nagegaan, waarop „rechtsherstel” zal kunnen plaats hebben, c.q. heeft plaats gehad en de mate, waarin dit resultaat voor de betrokkenen zal kunnen opleveren, c.q. heeft opgeleverd.

Dr J. Kaufmann, *Recente ontwikkeling van de handelspolitiek der Verenigde Staten I.*

In grote lijnen kan men zeggen, dat de buitenlandse handelspolitiek van de Verenigde Staten zich de laatste twee jaren heeft ontwikkeld op basis van de principes, welke voor het eerst vaste vorm aannamen in de Handels-overeenkomstenwet van 1934. In dit artikel worden nu de verlengingen van deze Handelsovereenkomstenwet in 1948 en 1949 en de hantering van de zgn. „escape clause” besproken. Voorts wordt de ontwikkeling van het niveau der Amerikaanse invoerrechten nagegaan. Het feit, dat Nederland in 1938 tweemaal zoveel, in 1947 en 1949 anderhalf maal zoveel aan invoerrecht betaalde als het algemeen gemiddelde invoerrecht, moet als een niet ongunstige ontwikkeling worden beschouwd.

SOMMAIRE.

Dr F. W. C. Blom, *Quelques notices en marge de la note sur l'industrialisation.*

Le Ministre des affaires économiques fait remarquer, avec raison, dans sa note sur l'industrialisation que son financement doit s'opérer principalement à l'aide d'investissements plus ou moins spéculatifs. Une partie des fonds confiés aux organismes dépositaires doit être utilisée à ces investissements. L'auteur pense qu'on créera à cette fin une société de participation qui offrira aux industries son capital social; tandis qu'elle même empruntera ses fonds aux organismes dépositaires sur la base d'un taux d'intérêt fixe. Le Gouvernement devrait éventuellement solder les pertes. Pareille solution est certainement utile et nécessaire à l'industrialisation.

J. Olyslager, *La position et la signification économique des lignes régulières au long cours.*

L'auteur donne un aperçu du développement de la ligne régulière aux Pays-Bas, et montre à quels points de vue sa position actuelle diffère de celle d'avant guerre. Il esquisse ensuite la signification économique de la ligne régulière pour le pays. Le revenu net, de la navigation régulière au long cours dans l'après-guerre est estimé par l'auteur à 255 million de florin par an.

Mr A. van der Flier, *La situation des Juifs.*

On vérifie pour divers biens juifs les points qui peuvent donner lieu ou qui ont déjà donné lieu à la réintégration des intéressés dans leurs droits ainsi que dans quelle mesure cette réintégration produira ou a déjà produit des résultats.

Dr J. Kaufmann, *Le développement récent de la politique commerciale des Etats Unis I.*

La politique du commerce extérieur des Etats Unis s'est développé les dernières années sur la base des principes qui ont été fixés pour la première fois dans la loi sur les conventions commerciales de 1934. L'auteur traite des prorogations en 1948 et 1949 de cette loi, du maniement de la „escape clause” ainsi que du développement du niveau des droits d'entrée aux Etats Unis.

SUMMARIES.

Dr F. W. C. Blom, *Industrialization.*

In his note on industrialization the Minister of Economic Affairs rightly states that industry should be financed mainly by risk-bearing capital. Part of the funds of institutional investors will have to be transformed into risk-bearing capital. The writer presumes that this will be effected by means of a participation-company, which is to supply share-capital to the industry and to obtain its own funds from institutional investors at a fixed rate of interest. Losses, if any, would have to be supplemented by the Government.

J. Olyslager, *The position and economic importance of line-shipment.*

Development and pre- and post-war position of Netherlands line-shipment. The net, post-war revenue derived from line-shipment is estimated at approximately f 255.000.000 per annum.

Dr A. van der Flier, *Status of Jewish property.*

The writer discusses the points on which „restoration of rights” may be or has been made and what the result will be or has been for the parties concerned.

Dr J. Kaufmann, *Recent development of the United States trade policy I.*

During the last two years the development of the foreign trade policy of the United States has been based on the principles which for the first time assumed definite shapes in the Reciprocal Trade Agreement Act of 1934. The article reviews the extensions of this Act in 1948 and 1949 and the operation of the „escape clause”, as well as the development of the level of American import duties.

KANTTEKENINGEN BIJ DE INDUSTRIALISATIENOTA.

Na de globale probleemstelling van Dr Kohnstamm geeft de Industrialisatienota, welke de Minister van Economische Zaken onlangs aan de Staten-Generaal heeft aangeboden, een meer uitgewerkte studie. In principe bevestigt de Industrialisatienota in veel opzichten Dr Kohnstamm's publicaties; maar de recente nota is veel concreter, en bovendien gaat zij dieper in op de voorwaarden, welke moeten worden verwezenlijkt.

De nota gaat uit van de berekende toeneming van het aantal werkkrachten, voegt daaraan toe het aantal werkkrachten, dat door inkrimping van overheidsdiensten (incl. militair apparaat) vrijkomt en het aantal dergenen, die door rationalisatie hun werk zullen verliezen (reeds thans worden bij toenemende concurrentie sommige marginale productiemethoden verliesgevend). Hierop volgt de conclusie, dat van dit totaal 215.000 man gedurende 1948-medio 1953 (4½ jaar) in de industrie plaats zullen trachten te vinden.

Hiervan zouden 60.000 man door invoering van het meerploegenstelsel enz., op de bestaande outillage kunnen worden geplaatst, terwijl er voor 155.000 man nieuwe outillage moet worden aangeschaft. Voor deze uitbreidingen is nodig in 4½ jaar f 2.700 mln voor productiemiddelen en f 1.500 mln voor bedrijfskapitaal; in totaal f 950 mln per jaar alleen al voor uitbreiding van de industrie (alles op basis prijspeil 1948).

Daarnaast is er in deze 4½ jaar nog eens f 3.000 mln nodig voor normale en achterstallige vervanging van bestaande outillage. De Minister meent, dat dit laatste bedrag ongeveer is gedekt door wat de industrie in de naoorlogse jaren na belasting uit afschrijvingen en gereserveerde winsten beschikbaar krijgt; de uitbreidingen zullen uit nieuwe besparingen moeten worden gefinancierd. Dit is natuurlijk de Achilleshiel van het industrialisatieprogramma, want als de ondernemingsbesparingen al nodig zijn voor de normale vervangingen, de overheidsbesparingen op nihil kunnen worden gesteld, en de gezinsbesparingen negatief zijn, blijft alleen de netto-aanwas van de vermogens der institutionele beleggers als binnenlandse kapitaalbron over.

Deze laatste kapitaalbron wordt door velen begerig aangekeken; van haar verwachtte men reeds eerder de financiering van de woningbouw, de kapitaalvoorziening voor de Herstelbank, en de kapitaalverschaffing voor overheidsbedrijven (in de bovengenoemde f 2.700 mln is f 950 mln voor de openbare nutsbedrijven en de steenkolenmijnen begrepen). De vraag doet zich voor, of dat bij elkaar niet veel te zwaar is voor deze bron van besparingen.

Terecht stelt de Minister, dat de industrie-financiering in hoofdzaak met risicodragend kapitaal geschiedt en geschieden moet; en hij stelt zich nu voor om een deel van de bij institutionele beleggers gevormde kapitalen te transformeren in risicodragend kapitaal. De plannen hiertoe zijn in een vergevorderd stadium. Naar te vermoeden is, zal dit neerkomen op de instelling van een participatiemaatschappij, die aandelenkapitaal aan de industrie verstrekt en zelf haar kapitaal op een vaste rentebasis van de institutionele beleggers aantrekt; de Overheid moet dan de eventuele verliezen suppleren.

Ongetwijfeld zou zulk een oplossing in een zeer grote lacune voorzien; want vooral de jonge en middelgrote industrie wordt in haar groei door kapitaalgebrek sterk belemmerd, sinds de kapitaalbronnen, waarvan zij uitsluitend afhankelijk is, nl. de grote vermogens en de winsten, fiscaal zo sterk zijn aangetast.

Onder de gegeven omstandigheden is zulk een oplossing zeker heilzaam en noodzakelijk voor de industrialisatie. Maar de hoofdoplossing van het probleem kan het nimmer worden. Nu krijgen wij de merkwaardige situatie, dat ener-

zijds de belastingdienst de winsten van de sterke bedrijven zoveel mogelijk tracht af te romen en dat anderzijds de industrialisatiedienst de Overheid aanspoort om zich garant te verklaren voor verliezen, die bepaalde zwak blijvende bedrijven mochten lijden.

Men krijgt de indruk, dat de Minister van Economische Zaken de overwogen noodsprong betreurt, maar haar beschouwt als de onvermijdelijke consequentie van het fiscale beleid.

De opbouw van de financiële paragraaf der nota toont, dat de Minister van Economische Zaken de belastingdruk op afschrijvingen naar vervangingswaarde als een primaire oorzaak van het kapitaaltekort der industrie beschouwt.

Het mocht nog wel eens duidelijker worden gezegd, dat de huidige fiscale politiek t.a.v. de afschrijvingen in wezen neerkomt op een voortgezette periodieke heffing op het risicodragende kapitaal der rendabele ondernemingen, en dat deze heffing des te zwaarder is naarmate een kapitaal-intensief bedrijf wordt uitgeoefend.

Ook op ander terrein blijkt de Minister realistisch te zijn. Hij acht het van veel belang, dat geen nieuwe sociale of fiscale lasten op het bedrijfsleven worden gelegd, zelfs al stijgt de arbeidsproductiviteit; over de waarschijnlijkheid van deze stijging uit de Minister zich zeer gereserveerd. Zeer subtiel wordt gesuggereerd, dat het volume der industriële winsten na sociale en fiscale lasten moet toenemen, wil er van het industrialisatieprogramma veel terecht komen. Ten aanzien van de loonpolitiek bepleit de Minister meer differentiatie tussen ongeschoolde en geschoolde arbeid.

Opvallend is voorts, dat de Minister — en ons inziens niet ten onrechte — de bevordering van sleutelindustrieën door de Staat als hoofdobject voor het rechtstreeks ingrijpen van de Overheid noemt, en praktisch geen woord aan de kleinindustrie wijdt. Dit is niet onbegrijpelijk, want ondanks de pogingen om de kleinindustrie met allerlei overheidsadvies en diverse faciliteiten te versterken, schijnt zij op het ogenblik dooreengenomen minder weerstandsvermogen tegen de toenemende wereldconcurrentie te hebben dan de grotere industrie; en men mag aannemen, dat dit in veel gevallen voortvloeit uit gebreken in de leiding.

De Minister wil de ondernemerstaak verlichten door de geleide economie verder te liquideren en ook in de meeste gevallen de vestiging vrij te laten. Misschien is het wel goed hier op te merken, dat de schaarste aan goede ondernemers kunstmatig is veroorzaakt; in tegenstelling met voorheen moet zelfs de kleinste ondernemer in ons land een „master-mind” zijn t.a.v. fiscale en sociale wetten en jurisprudentie, t.a.v. binnen- en buitenlandse valutaten- en douanemaatregelen, contingenteringen, grondstof-toewijzingen enz.; bovendien moet hij nog een harde huid hebben en zijn gemoedsrust tegenover dwarskijkers en rechters weten te bewaren en tenslotte zijn vak verstaan. Ondernemers, die dat alles goed aan kunnen, zijn van nature schaars en duur, zodat zij niet voor het kleinbedrijf beschikbaar zijn.

In het huidige tijdsgewricht staat men in het algemeen hoogst huiverig tegenover „plannen”, zodat men zich in eerste instantie afvraagt, of het in de nota opgenomen „industrialisatieschema voor het tijdvak van 1 Januari 1948 tot 1 Juli 1952” ook niet in het dossier „luchtkastelen” thuis behoort. De toelichting is echter zeer nuchter en vermeldt voornamelijk investeringsplannen, die al gedeeltelijk in uitvoering zijn; zodat men wel enig vertrouwen mag hebben, dat althans deze investeringen er zullen komen. De vraag is alleen: wanneer? Vóór medio 1952 (dus binnen 2½ jaar na heden) of zal het langzamer gaan?

Overveen.

Dr F. W. C. BLOM.

DE POSITIE EN DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN DE GROTE LIJNVAART.

Onder de naties, welke de lijnvaart uitoefenen, neemt ons land een eervolle positie in. Na Groot-Brittannië en Amerika komt in betekenis thans Nederland vóór Frankrijk, Noorwegen, Zweden, Italië en Denemarken. In tegenstelling met andere landen, zoals Groot-Brittannië, Noorwegen en Griekenland, heeft de groote lijnvaart in Nederland meer en meer aan belangrijkheid-ingeboet, terwijl de lijnvaart zich in de loop der laatste tachtig jaren in sterke mate ontwikkelde.

De oorzaak van deze ontwikkeling is gelegen in het feit, dat in deze zelfde periode de behoefte van Indonesië en van West-Indië aan regelmatige verbindingen, zowel interinsulair als naar het moederland en het buitenland, sterk is toegenomen. Hieruit ontstonden, wat Indonesië betreft, de vaste lijndiensten van de Rotterdamsche Lloyd en Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, welke maatschappijen op haar beurt de stoot gaven tot de oprichting van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Java-China-Japan Lijn. Voor de verbinding met de West was de Koninklijke West-Indische Maildienst opgericht, welke later werd overgenomen door de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Deze laatste legde zich voordien geheel toe op een oud-vaderlands bedrijf, nl. het onderhouden van verbindingen tussen Nederland en andere Europese landen en Klein-Azië. Van de oude rederijen in de groote vaart waren het slechts de Holland-Amerika Lijn, de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij en de Koninklijke Hollandsche Lloyd, die belangrijke lijndiensten hadden op andere gebieden dan de overzeese bezittingen.

Hiermede zijn de lijnrederijen van betekenis, welke bestonden vóór het uitbreken van de eerste wereldoorlog, genoemd. De totale vloot van deze rederijen bestond toen uit 259 schepen, met een totale tonnenmaat van 955.600 B.R.T.

Na afloop van de oorlog in 1918 ontstond een geheel ander beeld. De middelen tot expansie waren bij de Nederlandse rederijen in belangrijke mate aanwezig en het is niet verwonderlijk, dat een aantal rederijen in dezelfde richting gingen denken bij het beantwoorden van de vraag, hoe deze expansie het best zou kunnen worden ten uitvoer gebracht.

Voor dit noodzakelijkerwijs beperkte overzicht van de groei van de Nederlandse lijnvaart kan worden volstaan met de vermelding, dat de gemaakte plannen in 1919 leidden tot de oprichting van de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij (de V.N.S.). Oprichters en aandeelhouders waren vier Amsterdamse en vier Rotterdamse bedrijven, nl. de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Koninklijke Paketvaart Maatschappij en Java-China-Japan Lijn te Amsterdam en de Rotterdamsche Lloyd, Holland-Amerika Lijn, Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij en de firma Phs. van Ommeren (Stoomvaart Maatschappij „De Maas”) te Rotterdam.

Daarnaast opende Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij een dienst van Rotterdam op Zuid-Amerika, de Holland-Amerika Lijn een dienst van West-Europa naar de Westkust van Noord-Amerika en de K.N.S.M. een dienst van West-Europa naar de Westkust van Zuid-Amerika.

De V.N.S. was het apparaat geworden, waarmede de groote lijnrederijen niet ieder voor zich, maar gezamenlijk aan haar verdere plannen tot uitbreiding gevolg zouden geven. Op deze wijze ontstonden Nederlandse lijndiensten van het Europese continent naar Oost-Azië, Zuid- en Oost-Afrika, Brits-Indië en Australië, en na de tweede wereldoorlog ook naar het gebied om de Perzische Golf. Voor de dienst naar West-Afrika kwam een combinatie tot stand, waarin tenslotte de V.N.S. en Hollandsche Stoomboot

Maatschappij (welke zich voordien uitsluitend had bezig gehouden met de vaart op Engeland) als deelgenoten overbleven.

Door de oprichting van de V.N.S. ontstond tussen de rederijen-aandeelhouders een band, die tevens inhield, dat men elkanders oorspronkelijk terrein onderling zou respecteren.

Deze gebeurtenissen in 1919 hebben in sterke mate invloed gehad op de constellatie van de Nederlandse lijndiensten, zoals die thans bestaat en waarin in de eerste plaats opvallend is de groote en daardoor dunne spreiding. In geen lijndienstgebied, uitgaande van het Europese continent, ontbreekt de Nederlandse vlag, doch er zijn maar weinig vaarten, waarin meer dan één Nederlandse rederij is betrokken.

Het is duidelijk, dat deze politiek ertoe moest leiden, dat de Nederlandse lijnen, nu hun aspiraties op het Europese continent waren bevredigd, zich in de buitenwereld moesten begeven wanneer zij aan verdere uitbreiding van hun bedrijf wilden denken. Hierdoor ontstonden de zgn. „buitenlijnen”, dus lijnen, welke haar begin- en eindpunt niet in Europa vonden. Natuurlijk bood Noord-Amerika de beste kansen voor deze verdere plannen. De Verenigde Staten vormden een gebied met dezelfde behoefte aan vaste verbindingen voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van industriële producten als West-Europa. Er ontstonden dan ook na 1919 naast de lijndiensten, die reeds vóór 1915 van Noord-Amerika onder Nederlandse vlag werden onderhouden (zoals naar Nederland, Nederlandsch Oost- en West-Indië) nieuwe verbindingen met Nederlandse schepen, nl. zowel van de Oostkust als van de Westkust van Noord-Amerika naar Malakka, India, Pakistan, de Philippijnen en de Perzische Golf; van de Westkust van Noord-Amerika en van de Golf van Mexico naar Zuid- en Oost-Afrika; van de Oostkust van Zuid-Amerika naar de Westkust van Noord-Amerika.

Deze diensten werden door de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” tot ontwikkeling gebracht. Daarna breidde de K.N.S.M. haar verbindingen uit van Noord-Amerika naar Centraal- en Zuid-Amerika en kwam zij tot een verbinding tussen de Oostkust en de Westkust van Zuid-Amerika.

De Holland-Amerika Lijn en Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij brachten een Nederlandse lijnverbinding tot stand tussen de Oostkust van Noord-Amerika en de Oostkust van Zuid-Amerika.

Het spreekt welhaast vanzelf, dat de K.P.M. en J.C.J.L., met haar bedrijfsuitoefening in het Oosten, andere wegen hebben gevonden om het arbeidsterrein te vergroten. Zij hebben een uitgebreid lijnenstelsel ontwikkeld tussen Indonesië en de omliggende gebieden en tussen die gebieden onderling. Met een groote lijn, welke de belangrijkste havens van Oost-Azië verbond met Oost- en Zuid-Afrika, later doorlopend naar de Oostkust van Zuid-Amerika, heeft de K.P.M. een fraaie schakel toegevoegd aan de lange keten van Nederlandse lijnen.

Getracht is deze opsomming tot hoofdzaken te beperken, doch zij mocht niet ontbreken, wil de lezer een indruk krijgen van de betekenis en het prestige van de Nederlandse lijnvaart in de wereldscheepvaart. Het is toch duidelijk, dat, al moge de Nederlandse tonnenmaat betrekkelijk klein zijn in verhouding tot de Britse, bijna overal in de wereld waar de lijnvaart werk verricht, ook Nederland een „finger in the pie” heeft, en een belangrijk voordeel van deze constellatie is ongetwijfeld, dat de risicospreiding voor de Nederlandse scheepvaart zeer bevredigend is. Een nadeel is uiteraard, dat de schepen, en dus ook de bemanningen, ver en lang van huis zijn; vele schepen komen pas na jaren weer in de thuishaven terug en dat maakt het vaak noodzakelijk de bemanningen tijdens de reizen af te lossen.

Na de tweede wereldoorlog hebben de rederijen onverwijd haar plaatsen in het internationale vervoer weer

bezit. Aanvankelijk moest dit geschieden met een zeer geslonken vloot, want van de totale Nederlandse vloot was bijna 50 pCt, nl. circa 312 schepen, met een gezamenlijke tonnage van circa 1.260.000 B.R.T., in de oorlog verloren gegaan. Onze voornaamste mededinger, Groot-Brittannië, was er niet veel beter aan toe, evenmin Noorwegen en Denemarken. De Verenigde Staten en Zweden kwamen echter met een fraaie vloot aan lijnschepen opzetten en hebben zich een veel belangrijker plaats veroverd dan zij in 1939 hadden. De positie van Zweden in 1945 is enigszins te vergelijken met die der Nederlanders in 1919, maar met beperkter mogelijkheden. De Amerikaanse scheepvaartpolitiek in de na-oorlogse periode, waarbij het de zorg van de Staat is geworden om te zien, dat ongeveer 50 pCt van de in- en uitvoer der Verenigde Staten overzee met Amerikaanse schepen wordt bewerkstelligd, is te goed bekend om daarover verder uit te weiden¹⁾. Het wegvallen van de Duitse, Japanse en Italiaanse scheepvaart zorgde echter voor de nodige compensatie en door het snelle herstel van de vloot is de positie van de Nederlandse lijnvaart, althans wat het vrachtvervoer betreft, nu weer even hecht gefundeerd als dat vóór de oorlog het geval was.

Intussen is het aspect toch wel enigszins veranderd. Veel meer dan vóór de oorlog is het bezit van een koopvaardijvloot voor de naties een kwestie van prestige geworden. Naast het feit, dat Duitsland en Japan weer ijveren voor een eigen vloot, terwijl Italië reeds spoedig op het vooroorlogse tonnagepeil zal komen, is het de vraag, of in de eerste plaats de Verenigde Staten, maar ook landen als Canada en Zuid-Afrika, India en de Zuid-amerikaanse landen, bereid zullen zijn terug te vallen naar de positie, die zij vóór de oorlog in het internationaal vervoer innamen. Het vooruitzicht op een hernieuwde scherpe mededinging van Duitsland en Japan, gekoppeld aan een gesubsidieerde scheepvaart van Amerika en misschien nog andere landen, is niet aantrekkelijk.

Ook in ander opzicht is Nederland niet weder in de oude positie teruggekomen. Onder de in de oorlog verloren eenheden bevonden zich de „Statendam”, „Baloeran”, „Dempo”, „Marnix van Sint-Aldegonde”, „Christiaan Huygens”, „Colombia” en nog enige kleinere passagiersschepen, terwijl andere schepen van dit type als „Johan van Oldebarnevelt”, „Sibajak”, „Indrapoera”, „Volendam” en „Johan de Witt” van hun status als passagiersschepen waren teruggebracht tot troepen- resp. emigrantenschepen.

Helaas is het niet mogelijk gebleken ook maar één der verloren passagiersschepen door een gelijkwaardig schip te vervangen. De stijging van de bouwprijzen van schepen — voor dit type nog groter dan voor vrachtschepen — is de Nederlandse reders voor dit gedeelte van het bedrijf uit de hand gelopen. Momenteel zouden bedragen van f 60 à f 65 mln voor een nieuwe „Nieuw Amsterdam” en van f 45 à f 50 mln voor een nieuwe „Oranje” of „Willem Ruys” moeten worden uitgetrokken, met welke drie namen tegelijkertijd genoemd zijn de werkelijke passagiersschepen, die Nederland nog bezit.

In dit opzicht is het Nederlandse lijnbedrijf inderdaad armer geworden; vooral ook in vergelijking met de Britse lijnvloot. De Engelse reders waren zelf nog vóór het einde van de oorlog in staat de positie van hun bedrijven in voldoende mate te overzien. De Britse scheepswerven waren vrijwel volledig intact en de bouwprijzen waren toen nog ongeveer 40 pCt beneden het niveau, dat zij enige jaren later zouden bereiken. Onder die omstandigheden was het voor de Engelse reders mogelijk een aantal bouworders voor grote passagiersschepen te plaatsen, in het vertrouwen, dat het geïnvesteerde kapitaal zou worden terugverdiend. Tengevolge van de chaotische toestanden, die

nog lange tijd na de bevrijding in ons land bleven voortduren, is het begrijpelijk, dat de Nederlandse reders niet zo spoedig klaar waren voor dergelijke beslissingen, nog daargelaten het feit, dat het geruime tijd zou duren vóór de Nederlandse werven in staat zouden zijn dergelijke schepen af te leveren. Het heeft zelfs nog precies drie jaar geduurd voordat het m.s. „Willem Ruys”, dat zich bij de bevrijding in een twee-derde afgewerkte toestand op de helling in Vlissingen bevond, aan de rederij kon worden opgeleverd.

Een moeilijk te beantwoorden vraag is het, of de Nederlandse passagierslijnen inderdaad het getij hebben zien verlopen. Het is ook mogelijk, dat het 100 pCt passagiersschip reeds in de nabije toekomst geen behoorlijke bestaanskans meer zal blijken te hebben, doordat het verdrongen is door het vliegtuig. Men ziet het passagiersvliegtuig van de toekomst zich reeds aandienen met de Engelse „Comet”, een straalvliegtuig met een capaciteit van 36 passagiers en een kruissnelheid van 700 km per uur. Wanneer men bedenkt, dat dit prototype (zij het momenteel nog in theorie) voor een reis van Schiphol naar Batavia 17 vliegrepen zou nodig hebben plus enige uren voor tussenlandingen, dan is er ongetwijfeld aanleiding zich af te vragen, of de passagier van de toekomst het zal kunnen verantwoorden te besluiten een scheepsreis van 20 dagen te ondernemen om zijn doel, Batavia, te bereiken.

Voor de transatlantische route liggen de verhoudingen wel iets gunstiger voor het passagiersschip.

Bovenstaande vragen kunnen niet met een beslist ja of neen worden beantwoord, maar het valt niet te verwonderen, dat een Nederlandse passagierslijn zich nog eens terdege bezint alvorens te besluiten een nieuw passagiersschip te bestellen.

Misschien is een tussenweg te vinden in schepen van het type „Oslofjord”, kleiner en langzamer dan de moderne Nederlandse schepen, met accommodatie voor een even groot aantal passagiers in een kleiner bestek. Hiermede is het risico van de investering niet weggenomen, doch de investering zelve is dan ongeveer gehalveerd.

Na deze afdwaling naar de passagiersschepen, die zoveel problemen opwerpen, wenden wij ons weer naar de vrachtschepen, die toch de grootste plaats in de lijnvaart voor zich opeisen.

De vrachtvloot van de lijnrederijen bestond op 1 Januari 1939 uit 306 eenheden, met gezamenlijk 1.177.500 B.R.T. Op 1 Juli 1946 beschikten diezelfde rederijen over 169 vrachtschepen, met 697.600 B.R.T. en op 1 Januari 1949 was deze lijnvloot weer aangegroeid tot 309 schepen, met totaal 1.441.000 B.R.T.

In deze laatste cijfers zijn medegemeld 18 Libertyschepen, dus geen uitgesproken lijnschepen, met 130.400 B.R.T., eigendom van de Staat der Nederlanden, in huur gegeven op „bareboat” basis aan een aantal lijnrederijen. De huurders hebben een optie tot koop, welke uiterlijk aanvang 1950 zal moeten worden uitgeoefend.

Uit de genoemde getallen blijkt, dat de vrachtvloot der lijnbedrijven reeds een grotere omvang heeft dan die van vóór de oorlog. Er is hierbij winst en verlies te constateren. Afgezien van genoemde Liberties, zijn de vervangende schepen in het algemeen niet alleen groter, maar ook sneller dan de verloren eenheden. Het verlies komt tot uiting in het feit, dat de in de oorlog behouden schepen en bloc thans 10 jaar ouder zijn en de normale afvloeiing wegens hoge leeftijd in die 10 jaar niet heeft plaats gehad. De samenstelling van de vloeten is daardoor thans nogal onevenwichtig; naast een groot aantal schepen van jonger dan 7 jaar is er een groot percentage, dat reeds thans of spoedig voor vervanging in aanmerking komt, inclusief de Liberty-schepen, welke vervanging de rederijen nog voor grote moeilijkheden zal plaatsen. Het weder op peil brengen van de vloeten tegen prijzen, welke in vele gevallen het drievoudige waren van de vooroorlogse, heeft reeds

¹⁾ Men zie o.a.: „Amerika's scheepvaartpolitiek” door C. Vermeij in „E.-S.B.” van 6 Augustus 1947, blz. 631 en 14 September 1949, blz. 735.

een zodanige bres in de financiën geslagen, dat er bij de rederijen een sterke neiging zal zijn het leven van de oudere schepen te blijven rekken, enigszins ten koste van de efficiency der diensten. Immers, het gevaar bestaat, dat bij de wenselijke modernisering van de vloot de bedrijven in een toestand van uitputting zouden geraken, waardoor zij de gevolgen van enige jaren averechtse conjunctuur of heftige concurrentie niet meer zouden kunnen opvangen.

Over de prijzen van passagiersschepen hebben wij reeds gesproken; met de vervanging van een der oude vrachtschepen door een modern lijnschip van 12.000 ton draagvermogen is een bedrag van ongeveer f 10 mln gemoeid. Men zal daarom de reder voorzichtigheid wel niet ten kwade duiden:

Zelfs onder de gunstigste omstandigheden is de lijnscheepvaart — over de trampvaart spreken wij thans niet — een zorgenvol en speculatief bedrijf. Behalve dat de schepen, die over de gehele wereld verspreid zijn en soms in jaren niet thuishomen, toch in een voortdurend efficiënte conditie moeten worden gehouden, is de mogelijkheid — en ook de variatie — van tegenvallers zeer groot. Om slechts enige te noemen: schaden en het daarop volgende oponthoud door averij, hetzij door aan de grond lopen, zwaar weer, aanvaringen, opduikende gebreken aan schip of machine; brand in de lading; stakingen in de havens; oponthoud — vaak onverwacht — door congestie in havens, want in sommige plaatsen ligt een schip weken op een beurt te wachten alvorens het met laden of lossen kan aanvangen. Al dergelijk oponthoud brengt niet alleen zijn eigen rechtstreeks verlies mede, doch heeft meestal tot gevolg, dat kostbare maatregelen worden getroffen om een volgende, reeds geadverteerde, afvaartbeurt van het schip op andere wijze te vervullen, hetzij dat een ander schip in positie kan worden gebracht, hetzij dat een vreemd schip moet worden gecharterd.

Dan is er nog het allergrootste risico, en dat is de besomming. De afvaarttabellen worden reeds lang van te voren opgesteld en in een regelmatige dienst kan men niet naar willekeur een afvaart laten vervallen zonder de „goodwill” der cliënten te verliezen. De geadverteerde schepen moeten dus varen en het valt niet van te voren te voorspellen, of zij de reis met winst of met verlies zullen volbrengen. Er mag dan wel enige lijn in het ladingaanbod te ontdekken zijn, maar die wordt plotseling doorbroken door stakingen in de fabrieken, invoerrestricties in het land van bestemming of verscherping daarvan, annulering van belangrijke orders, plotselinge afvloeiing van producten naar andere bestemming in verband met een gewijzigde marktconstellatie, om van de recente wijziging in de muntverhoudingen maar niet te spreken.

Dit is in het kort een beeld van het lijnbedrijf; rest nog een indruk te geven van de economische betekenis, welke het voor ons land heeft.

Als object voor rechtstreekse werkverschaffing zullen de cijfers de lezer waarschijnlijk tegenvallen, wanneer hij in aanmerking neemt, dat het hier gaat om een belangrijke peiler van de Nederlandse volkshuishouding. Naar schatting zijn 22.000 Nederlanders in de lijnvaart werkzaam, waarvan ongeveer 14.000 aan boord der schepen. Hierin zijn, zoals vanzelf spreekt, niet begrepen al degenen, die betrokken zijn bij het laden en lossen in de Nederlandse havens, daar dit werk toch verricht zou worden, ongeacht de vlag, waaronder de schepen varen. Onvermeld mag echter niet blijven, dat ook circa 6.000 Indonesische zeehelden op de Nederlandse lijnvloot emplooi vinden.

Dat de havens van Rotterdam en Amsterdam thuishavens zijn voor zoveel schepen, vormt ongetwijfeld een groot belang voor de ondernemingen, die zich bezig houden met de reparatie en uitrusting van schepen. Het is niet goed mogelijk een juiste becijfering hieromtrent te maken, maar de veronderstelling, dat de Nederlandse lijnvaart een bedrag van ca f 40 mln per jaar in eigen land voor dit doel

besteedt, is waarschijnlijk niet ver bezijden de waarheid. Hierbij is uiteraard de bouw van nieuwe schepen buiten beschouwing gelaten. Er behoeft niet aan te worden getwijfeld, dat de Nederlandse scheepsbouwindustrie gelukkig heeft bij een Nederlandse koopvaardijvloot, maar in de jaren na de laatste oorlog is dit niet zeer sterk tot uiting gekomen. De vraag naar bouwgelegenheid voor buitenlandse rekening was zó groot, dat de Nederlandse werven ook zonder Nederlandse orders wel volledig van werk voorzien zouden zijn geweest. De Nederlandse reders zullen echter bij voorkeur bij Nederlandse werven laten bouwen en bij terugkeer van normale omstandigheden is voor onze scheepsbouwers nog steeds een voorkeurspositie aanwezig voor de afwerking van een bouwprogramma, dat, ons basterende op een normaal verloopende vervanging en de huidige bouwprijzen, zeker op f 80 mln per jaar mag worden geschat. Een zeer belangrijk deel van dit bedrag vertegenwoordigt arbeidsloon in Nederland, vermoedelijk tussen 50 en 60 pCt.

Ook andere takken van bedrijf, zoals de levensmiddelenindustrie, touwfabrieken, schilderswerkplaatsen, meubelfabrieken enz. zullen, hetzij rechtstreeks, hetzij als onderleveranciers van de scheepswerven een gunstige invloed ondervinden van het feit, dat de bestellingen voor de Nederlandse schepen zoveel mogelijk in eigen land worden geplaatst.

De vraag, hoeveel het lijnbedrijf aan deviezen inbrengt, of, zo men wil, voor welke post op de Nederlandse betalingsbalans het verantwoordelijk is, is niet zo gemakkelijk te beantwoorden.

Om het mij gemakkelijk te maken beantwoord ik liever een andere vraag, nl. wat zou het voor de deviezenpositie van ons land betekenen wanneer Nederland dit lijnbedrijf niet bezat? Een post op de handels- of betalingsbalans heeft slechts boekhoudkundige betekenis en is nietszeggend omtrent de relatieve betekenis van een bedrijfstak. Onze binnenvaart, die geen deviezen inbrengt, heeft alleen reeds daarom toch geen mindere betekenis dan een industriebedrijf, dat voor export werkt; de eerste werkt deviezenbesparend, het laatste deviezenverdienend. De ene functie is niet belangrijker voor onze economie dan de andere. Dit blijkt wel zeer overtuigend voor de scheepvaart. Een groot bedrag aan deviezen, dat de scheepvaart „verdient”, komt op de handelsbalans ten goede aan de export, resp. in mindering op de import. Verkoopt een Nederlandse exporteur zijn goederen c.i.f., dan betaalt hij voor verscheping met een Nederlands schip de vracht in guldens en verhoogt daarmee de deviezenopbrengst van zijn product. In dat geval levert niet de rederij de vrachtpenningen bij De Nederlandsche Bank in, maar doet dat de exporteur, in tegenstelling tot een f.o.b.-verkoop. Bij de import werkt het proces in omgekeerde richting.

De reder treedt dus afwisselend deviezenbesparend en deviezenverdienend op, en het heeft weinig zin na te gaan hoeveel hij in een bepaald jaar toevallig aan deviezen heeft ingeleverd. Naar mijn mening geldt dit argument trouwens voor alle productieve activiteit in Nederland. Wat ik gaarne zou willen benaderen, is de netto opbrengst voor de Nederlandse economie van het lijnbedrijf, dus het bedrag, dat het in een jaar in Nederland spendeert plus de reserveringen, waarbij wordt aangenomen, dat de afschrijvingen bestemd zijn om daarvoor in Nederland schepen te bouwen. Een ezelsbruggetje voor deze taxatie is om als uitgangspunt te nemen de gemiddelde huur in de open markt voor schepen op tijd-charter. Deze huur is de prijs, welke de huurder betaalt voor de beschikking over een bedrijfsklaar en verzekerd schip. Alles wat het gevolg is van de activiteit van het schip, zoals kosten van brandstof, laden en lossen, haven- en kanaalgelden en beloningen aan agenten, betaalt de huurder van het schip. Uit de praktijk blijkt, dat men als gemiddelde voor een schip in het lijnbedrijf ongeveer op ditzelfde netto bedrag mag rekenen. Verschillende factoren tegen elkaar afgewegend, o.a. een correctiepost voor

de passagiersschepen, zou men deze gemiddelde tijdhuur voor de afgelopen drie jaar mogen stellen op circa 23/- per ton draagvermogen per maand. Van dit bedrag komen in aftrek de uitgaven, welke in het buitenland geschieden door de bemanningen (op rekening van hun gage), voor de verzekeringspremie in Londen en voor de noodzakelijke aankoop in het buitenland van verbruiksbehoeften als proviand, inventaris en voor reparatiekosten. Men zal dit totaal op ongeveer 5/- per ton d.w. per maand mogen stellen, zodat in de afgelopen jaren de lijnvloot elke maand naar schatting in totaal ter besteding naar huis heeft gebracht een bedrag van $2.200.000 \times f 9,65 = f 21.200.000$. Per jaar is dat circa f 255 mln.

Waar ik mij reeds zo ver op het pad der ruwe schattingen heb begeven, durf ik ook nog te trachten dit bedrag in verschillende posten van besteding te doen uiteenvallen, hetgeen het beeld verduidelijkt, ondanks het feit, dat wij nu op de drempel staan van de fantasie.

Gages, incl. sociale lasten	f 40 mln	(een deel is reeds in het buitenland betaald)
Salarissen en „overheads”	f 20 „	
Reparatiekosten	f 40 „	
Nieuwbouw ter vervanging	f 80 „	
Proviand en inventaris	f 15 „	
Belasting	f 25 „	
Reservering en uitdeling	f 35 „	
	f 255 mln	per jaar.

Deze cijfers zijn approximatief en hebben slechts betrekking op het korte verleden na de oorlog en houden geen belofte voor de toekomst in. Hoewel dit wel overbodig zal zijn, leg ik er nog even de nadruk op, dat dit bedrag geen aanwijzing is voor de omzet van het lijnbedrijf. Deze zal bij de f 750 mln liggen.

Hiermede hoop ik er in geslaagd te zijn de betekenis van de lijnvaart voor ons land nog eens te belichten en daarmede de belangstelling voor dit typisch Nederlandse bedrijf te hebben vergroot.

Amsterdam.

J. OLYSLAGER.

DE STAND VAN ZAKEN MET BETREKKING TOT DE JOODSE EIGENDOMMEN.

Om een inzicht in deze materie te krijgen is het allereerst nodig even te recapituleren, op welke wijze de Joodse eigendommen in de loop der bezettingsjaren aan de eigenaars zijn ontnomen¹⁾.

Geleidelijk aan werd de expropriatie van het Joodse volksdeel uitgevoerd. Het begon in 1940 met verordening 189/40 betreffende de aanmelding van Joodse ondernemingen. Daarna kwam 102/1941 over het agrarische bedrijfsleven, 148/1941 over het geldelijk vermogen, 154/1941 over het grondbezit. Hierna ontstond een pauze, tot 58/1942 plotseling de inlevering van alle bezittingen gelastte, zodat praktisch geen vermogensbestanddelen meer in vrij Joods bezit overbleven. Deze verordening viel samen met het begin van de deportaties naar Polen. Dit doet vermoeden, dat de bedoeling niet alleen was het geldelijk vermogen te confisqueren, doch ook, door het ontnemen van alle andere vermogensbestanddelen, het zich door vlucht aan een deportatie — „tewerkstelling” werd het toen euphemistisch genoemd — onttrekken feitelijk onmogelijk te maken.

Wanneer het bij de „officiële” regeling gebleven was, zou de reconstructie van de Firma Lippmann, Rosenthal & Co., de door de Duitsers ter administratie van het geroofde gestichte „Bank” en de met haar samenwerkende instanties, V.V.R.A., Niederländische Grundstückverwal-

tung en vele andere, kunnen uitwijzen hoe groot het gedeelte van ons volksvermogen was, dat op grond van de maatregelen van de bezetter als „Joods vermogen” zou moeten worden beschouwd. Zeer veel vermogensbestanddelen zijn echter op andere wijze verdwenen, bijv. roof door S.D. of andere beambten „privé”, en zo is een schatting van wat er precies aan Joodse vermogenswaarden in andere handen is overgegaan, uiterst moeilijk te maken.

Naast de directe materiële schade, bestaande uit het verloren gaan van gelden en goederen, die op enigerlei wijze aan de rechtmatige eigenaar zijn ontnomen, en waarvan met behulp van enquêtes waarschijnlijk wel een in geld uitgedrukt schadebedrag te vinden zou zijn, staat dan nog de indirecte schade, die men ook de „bedrijfschade” zou kunnen noemen, en die het gevolg is van het liquideren van vele bedrijven, of het op zó ondeskundige wijze beheren daarvan, dat grote verliezen werden geleden in voordien steeds winstgevendende ondernemingen.

Een taxatie van deze laatste schade te maken moet als geheel ondoenlijk worden beschouwd, te meer, daar men de waardevermindering of verliezen, die het bedrijf — wanneer het niet onder Joodse leiding had gestaan — toch tengevolge van de oorlogsomstandigheden had kunnen lijden, niet als specifiek „Joodse” schade mag beschouwen.

Aan de andere kant moet worden gelet op de schade bijv. bij de liquidatie of overdracht van Joodse N.V.'s, waarbij ook niet-Joodse aandeelhouders grote belangen hadden; wij denken aan Gebr. Gerzon en Stoomspinnerij Spanjaard (toen „Westland”), waarvan de aandelen ter beurze zijn genoteerd.

Het is niet uit te maken, welk gedeelte van de door deze bedrijven tengevolge van de Duitse maatregelen geleden schade ten laste van het Joodse en welk gedeelte ten laste van het niet-Joodse volksdeel is gekomen.

Ook de schade, welke onze economie als geheel heeft geleden, doordat een grote groep nijvere burgers, die in bepaalde bedrijven een sleutelfunctie vervulden, daaruit plotseling werden verwijderd, is niet te meten.

Zouden wij dus de eerder genoemde directe schade kunnen meten, bij de bedrijfsschade als zodanig kan men beter spreken van „schade door de anti-Joodse maatregelen van de bezetter” dan van „Joodse schade”, daar een splitsing hiervan geacht moet worden tot de onmogelijkheden te behoren. Wij willen dan ook verder uitsluitend spreken over hetgeen wij hier als „directe schade” hebben genoemd, en trachten aan te geven hoe de situatie ten aanzien van de verschillende soorten vermogensbestanddelen thans is.

Het artikel wil in het kort de punten aangeven, waarop „rechtsherstel” zal kunnen plaatshebben c.q. heeft plaats gehad en de mate, waarin dit volgens schrijver resultaat voor de betrokkenen zal kunnen opleveren c.q. heeft opgeleverd.

Van sommige waarden, bijv. onroerend goed, kan praktisch altijd worden nagegaan waar het is gebleven. Voor een groot gedeelte is dit in de oorlogstijd in handen van N.S.B.-ers en Duitsers gekomen en in die gevallen heeft het rechtsherstel weinig moeilijkheden gegeven. Moeilijker wordt het wanneer de koper werkelijk te goeder trouw was — uitzonderingen! — of wanneer, bijv. in het geval van de „Centrale”, instellingen werden gedwongen goederen te kopen of de koop daarvan te financieren, zodat deze instellingen na de oorlog ook hunnerzijds „rechtsherstel” konden eisen.

Hoewel van een totale restitutie van het Joodse onroerend goed nog in genen dele mag worden gesproken, zal toch op dit terrein, waar dank zij het kadaster de gang van zaken geheel kan worden gereconstrueerd, zeker verhoudingsgewijs een behoorlijk resultaat van de gedeposeerde worden bereikt. Critiek betreft dan ook vaak meer de moeizame en lange weg, die tot de uiteindelijke restitutie leidt, dan de vorm waarin het rechtsherstel zelve eindelijk tot stand komt.

¹⁾ Zie ook: „Bedrijfseconomische notities”: „Lippmann, Rosenthal & Co., Sarphatistraat”, door J. Brands en J. C. Brezet, in „E.-S.B.” van 9 en 30 Maart 1949.

Moeilijker zal het bijv. zijn voor effecten. Hier is de toestand zeer verschillend. De bij Liro in 1945 aangetroffen stukken zijn aan de eigenaars teruggegeven, doch dit betrof in hoofdzaak — niet uitsluitend — incurante stukken en verder nogal wat obligaties. Voor de door Liro of anderen verkochte effecten is thans de effectenregistratie doende.

De jurisprudentie, die reeds veel stof heeft doen opwaaien, is als volgt.

Bij verkrijging in regelmatig beursverkeer is de nieuwe eigenaar safe en de gedeposedeerde heeft slechts een concurrente vordering voor de opbrengst van de door Liro verkochte stukken. Slechts koop van bijv. Rebholz of andere firma's, waarvan iedere beursbezoeker wist, dat zij Joodse stukken verkochten, wordt als te kwader trouw aangenomen en er vindt restitutie plaats van de door de nieuwe eigenaar niet meer rechtmatig bezeten stukken. Van Joodse zijde is vrij veel protest tegen deze uitspraken geweest; men stelde zich daarbij op het standpunt, dat wie in de bezettingstijd effecten kocht zich er positief van had dienen te vergewissen van wie het geleverde stuk afkomstig was.

Hoeveel tijd nog zal verstrijken vóór alle ingediende claims zijn behandeld, is een vraag, waarop een antwoord moeilijk te schatten zal zijn en voor welk gedeelte de claims gehonoreerd zullen worden is nog minder zeker. Overigens is de effectenregistratie geen specifiek Joods probleem. Men denke bijv. aan de uit de bankkluisen in Arnhem geroofde en de op andere wijze door oorlogsgeweld verloren gegane stukken.

Voor kasgelden, bank- en andere geldsvorderingen, voor welke de kasgelden daar- en bij Liro is terechtgekomen, hebben de oude rechthebbenden nu een vordering op „Liquidatie van Verwalting Sarphatistraat”. Bij uiteindelijke liquidatie, die nog wel even op zich zal laten wachten, zullen deze vorderingen gedeeltelijk worden vergoed. Een uitkeringspercentage is echter nog niet officieel bekend; schattingen blijven in het algemeen in de omgeving van de 60 pCt.

De einduitkering hangt bijv. ook af van de houding die de Regering zal aannemen ten aanzien van de uit de kas van Liro genomen bedragen, dienende tot inrichting van de kampen Westerbork en Vught.

Bij huiszoekingen of anderszins verloren gegane kasgelden, die niet bij Liro terecht kwamen, kunnen als „total loss” worden beschouwd. Ook het op andere wijze door oorlogsgeweld verloren gegaan zijn van kasmiddelen wordt niet als een categorie „oorlogsschade” beschouwd, waarvoor ingevolge het Besluit op de materiële oorlogsschade door de Staat een schadevergoeding wordt toegekend.

Sieraden, kostbaarheden, verzamelingen e.d. bleken in 1945 nog voor een klein gedeelte bij Liro aanwezig; de rest, die gedeeltelijk wel naar Duitsland zal zijn gesleept, kan ook bijvoorbeeld als „total loss” worden beschouwd.

Een bijzonder punt vormen de Joodse levensverzekeringen, waarop mede in verband met de uitgebreide „hersteljurisprudentie” reeds vaak de aandacht is gevallen. De inlevering van de polissen werd voorgescreven door 58/42, krachtens welke verordening tevens alle rechten, uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeiende op Liro overgingen. De inleveringsplicht is door de meeste verzekerden nagekomen en Liro is toen begonnen enkele polissen afzonderlijk af te kopen.

Inmiddels waren de deportaties begonnen en bij Liro, waar men het werk niet aankon, werd gezocht naar methoden om de liquidatie van het Joodse vermogen zo snel mogelijk en meer „en masse” te voltooien. Het „Sammelkonto”, waarop van 1943 af alle binnenkomende bedragen werden geboekt, is een aanwijzing hoezeer men niet meer met „individuele rekeninghouders” rekende, maar slechts met een soort „groepsvermogen”.

Individuele afkoop van alle polissen bleek al spoedig ondoenlijk en verordening 54/1943 verklaarde daarom alle

levensverzekeringpolissen voor vervallen en gelaste de levensverzekeringmaatschappijen de „afkoopwaarde” per 30 Juni 1943 berekend aan Liro over te maken.

De maatschappijen hadden inmiddels reeds lange lijsten van ingeleverde polissen van Liro ontvangen „om hen bij hun administratie behulpzaam te zijn” en zij wisten dus dat wellicht uitstel, maar op de duur geen afstel mogelijk zou zijn.

Hoewel het enige maanden duurde vóór de maatschappijen voor de op hen uitgeoefende druk bezweken en schoorvoetend met afrekening begonnen duurde toch de oorlog te lang en in Juli 1944, een jaar na de vastgestelde afkoopdatum, was het gros van de Joodse verzekeringen afgekocht.

Hoeveel uit dezen hoofde totaal door de maatschappijen aan Liro is overgemaakt, is niet zeker; immers, de vóór de algemene „afkoop” individueel afgekochte polissen zijn bij de maatschappijen meestal niet afzonderlijk als „Joodse polis” bekend, en vele bedragen die wegens overlijden of anderszins wel verschuldigd waren, doch nog steeds achtergehouden waren, zijn toen door de maatschappijen mede overgemaakt. Een bedrag van f 20 à f 25 mln zal hiermede echter waarschijnlijk wel gemoeid zijn geweest en voor dit bedrag zullen na voltooiing van het rechtsherstel levensverzekeringmaatschappijen als concurrent crediteur tot de hoedel „Liro” optreden. Dit bedrag omvat mede een groot aantal zgn. „vluchtposten”, d.w.z. tegen een hoge koopsom gesloten verzekeringen, vaak in feite eenvoudig depositocontracten, zonder enig levens- of sterfterisico, die in 1941/42 werden afgesloten in de hoop op die manier de gelden voor de greep van de Duitsers veilig te stellen. Het doel, deze bedragen na de oorlog weer ongeschonden in handen te krijgen, is dank zij de Raad voor het Rechtsherstel bereikt, doch wel op een iets andere manier dan de in 1941 contracterende partijen zich toen hadden voorgesteld.

Dit alles gebeurde in de jaren 1943/44, dus in een tijdvak, toen er officieel in Nederland geen der Joodse verzekerden meer aanwezig was. Van enige medewerking hunnerzijds aan de uitvoering van deze verordening kon daardoor geen sprake meer zijn en de levensverzekeringmaatschappijen konden zich niet, zoals jaren daarvoor de banken, dekken door van de verzekerden opdracht te vragen de overboeking te verrichten.

Het is in het bijzonder deze omstandigheid geweest, die heeft geleid tot de door de levensverzekeringmaatschappijen als onereus gevoelde uitspraken van de Raad voor het Rechtsherstel. Immers, deze gaat ervan uit, dat de betaling aan Liro door de maatschappijen een gebeurtenis is geweest, die voor de verzekerden als „res inter alios” moet worden beschouwd; het is „een door Liro op de maatschappijen gepleegde roof”.

Het resultaat van deze rechtspraak is geweest, dat de maatschappijen tenslotte procedures met niet twijfelachtige afloop liever wilden vermijden en in grote omvang „minnelijk rechtsherstel” zijn gaan aanbieden. Met uitzondering van een aantal polissen, waarvan ook de Raad voor het Rechtsherstel meende, dat te goeder trouw geen herstel kon herstel gevraagd, bijv. in enkele gevallen waarin de verzekerde nog de mogelijkheid heeft gehad zelf de afkoop te sanctionneren, zullen dus de door „afkoop” vervallen polissen vrijwel alle weer in kracht worden hersteld. Hierdoor zal dus allereerst dat gedeelte van het Joodse vermogen, dat in 1943 in polissen van levensverzekering was belegd, praktisch weer geheel ter beschikking van het overlevende gedeelte van de Joodse bevolkingsgroep komen te staan. Doch daarbij dient men nog in het bijzonder op het volgende te letten.

De moord op grote schaal door de Duitsers gepleegd, heeft tengevolge gehad, dat het bedrag van de verplichtingen van de verzekeringmaatschappijen aanmerkelijk steeg, daar een groot aantal uitkeringen opeisbaar is geworden en wel vele jaren vroeger dan het volgens de door

de maatschappijen gebruikte sterfieberekeningen ooit had kunnen zijn. Het totale bedrag, dat thans zal moeten worden uitgekeerd, zal dan ook zeer aanmerkelijk hoger zijn dan de contante waarde van de Joodse polissen per 30 Juni 1943, zodat tengevolge van het rechtsherstel waarschijnlijk aanmerkelijk meer zal worden ontvangen dan als „in verzekeringen belegd vermogen” — gebaseerd op normale uitkeringsdata — had kunnen worden beschouwd.

Ook worden in het algemeen de tengevolge van wanbetaling vervallen polissen door de Raad voor het Rechts-herstel hersteld, waardoor vaak grote bedragen ter beschikking van de erfgenamen komen, die, daar nog vrijwel geen premie voor deze polissen betaald en derhalve geen reserve door de maatschappijen was gevormd, praktisch geheel als „sterftewinst” voor de betrokkenen moeten worden beschouwd.

Wij zien dus, dat — zulks wel geheel anders dan in alle andere gebieden van het rechtsherstel, waar altijd een groter of kleiner gedeelte van het verlies voor rekening van de Joodse belanghebbenden c.q. hun erfgenamen zal blijven — op het terrein van de levensverzekering niet van een „restitutio in integrum”, maar haast van een „institutio in majorem partem” zal kunnen worden gesproken.

De eerste tijd na de bevrijding werd in brede kringen van belanghebbenden de verwachting gekoesterd, dat een speciale wettelijke regeling de kwestie van de joodse vermogensbestanddelen tot klaarheid zou brengen. Deze verwachting is niet in vervulling gegaan. K.B. E 100, geschreven op een tijd en plaats waar men niet voldoende op de hoogte was met de feitelijke situatie in bezet Nederland, moet nu tot enige wettelijke basis van het „Rechts-herstel” dienen.

's-Gravenhage.

Mr A. VAN DER FLIER.

RECENTE ONTWIKKELING VAN DE HANDELSPOLITIEK DER VERENIGDE STATEN.

I

Inleiding.

In grote lijnen kan men zeggen, dat de buitenlandse handelspolitiek van de Verenigde Staten zich de laatste twee jaren heeft ontwikkeld op basis van de principes, welke voor het eerst vaste vorm aannamen in de Handels-overeenkomstenwet van 1934¹⁾. In het onderstaande zullen achtereenvolgens de verlengingen van de Handels-overeenkomstenwet in 1948 en 1949 en de hantering van de „escape clause” worden besproken en zal het een en ander worden gezegd over de ontwikkeling van het niveau der Amerikaanse invoerrechten.

De recente verlengingen van de „Reciprocal Trade Agreement Act”.

De in 1945 voor drie jaren verlengde wet kwam in 1948 voor een politieke situatie te staan, welke ook bij de behandeling van zovele andere onderwerpen moeilijkheden veroorzaakte: een Democratische Administratie, een Congres met Republikeinse meerderheid en verkiezingen, welke voor de deur stonden. Besloten werd de wet slechts voor één jaar te verlengen, teneinde het nieuwe Congres gelegenheid te geven het handelsovereenkomstenprogramma principieel te bezien, zulks ondanks de bezwaren van sommige Republikeinen. Laatstgenoemden slaagden er echter wel in de zgn. „peril points”-clausule in de verlenging van 1948 te doen opnemen. Deze clausule komt op

het volgende neer: binnen vier maanden nadat de United States Tariff Commission (een zgn. „independent agency”, ingesteld door het Congres) van het State Department de lijst van goederen heeft ontvangen, met betrekking tot welke de Verenigde Staten van plan zijn in een komende tariefonderhandeling concessies te doen, moet genoemde commissie voor iedere tariefpost aan de President het minimum-punt, beneden hetwelk tariefverlaging haars inziens niet mogelijk is zonder aanzienlijke schade voor een binnenlandse industrie of bedrijfstak, rapporteren. Indien niéttemin als resultaat van de onderhandeling één of meer minimum-punten worden overschreden, moet de President de desbetreffende tariefposten aan het Congres mededelen met een uiteenzetting, waarom hij zich niet aan de aanbeveling van de Tariff Commission heeft gehouden. Tegelijkertijd moet de Tariff Commission haar volledig rapport met betrekking tot de „peril points”, zoals aan de President uitgebracht, bij het Congres deponeren. In een eerder ontwerp was zelfs voorgesteld, dat in de gevallen, waarin de President de „peril points” zou overschrijden, het Congres de gehele overeenkomst aan een veto zou kunnen onderwerpen. Gelukkig is deze laatste bepaling, die zelfs door vele Republikeinen te kras werd geacht, waar zij immers het gehele handelsovereenkomstenprogramma op losse schroeven zou kunnen zetten, verworpen.

De kritiek van de Administratie en van de andere tegenstanders van de „peril points”-clausule, zoals tenslotte in de verlengingswet van 1948 opgenomen, is in hoofdzaak van drieërlei aard.

In de eerste plaats kunnen de „peril points” ongewenste belemmeringen van de onderhandelingsruimte van de Verenigde Staten betekenen. De minimum-punten immers houden geen rekening met tegenconcessies van andere landen, welke één overschrijding dier punten zouden kunnen rechtvaardigen. Zoals Assistant Secretary of State W. L. Thorp het tijdens een der hearings duidelijk uitdrukte: „The determinations by the Commission are to be made without regard to any national or international considerations, such as benefits to be obtained from other countries, long-term needs of our economy for expanding markets, the necessity of obtaining the best possible use of domestic resources, including consideration of conservation, possible strategic considerations, and possible repercussions of our actions upon policies of other countries toward us”.

In de tweede plaats verbiedt de wet van 1948 de Tariff Commission, in tegenstelling tot voorgaande wetten en als een direct resultaat van de taak der Tariff Commission inzake de „peril points”, zelf vertegenwoordigd te zijn in onderhandelingen. De Administratie kon met recht betogen, dat in het verleden de deelneming van experts der Tariff Commission aan onderhandelingen van veel belang is gebleken.

In de derde plaats moest de Tariff Commission hearings organiseren in het kader van haar onderzoek naar de minimum-punten. Dit bleek een volkomen duplicatie te zijn van de hearings, welke traditioneel reeds vóór iedere onderhandeling plaatsvonden.

Tenslotte was een potentieel bezwaar, dat, indien zelfs maar één enkel „peril point” zou worden overschreden, het volledige rapport van de Tariff Commission door het Congres zou moeten worden publiek gemaakt, hetgeen zou betekenen, dat andere landen konden zien in hoeverre zij er in geslaagd waren de maximaal bereikbare concessies van de Verenigde Staten te verkrijgen.

Het debat met betrekking tot de verlenging van 1949 heeft zich zeer overwiegend geconcentreerd op de vraag, of de „peril points”-clausule al dan niet gehandhaafd diende te blijven. De traditionele tegenstanders van de Reciprocal Trade Agreement Act, zoals de American Tariff League, wetende, dat algehele verwerping van de Reciprocal Trade Agreement Act niet mogelijk zou zijn,

¹⁾ Voor een overzicht van de situatie aan het begin van 1947, zie „E.-S.B.” van 14 Mei 1947, no. 1566.

pleitten voor handhaving, de voorstanders van de wet voor eliminering der clausule.

In het Congrés viel de verdeling voorstanders — tegenstanders in de onderhavige controverse in hoofdzaak samen met die tussen Republikeinen en Democratën. De eerstgenoemden betoogden, dat zij geen principieel verschil konden zien tussen de zgn. „escape clause” (welke, zoals bekend, de Verenigde Staten en overigens alle aangesloten bij de Algemene Overeenkomst inzake Tarieven en Handel in staat stelt een tariefconcessie in te trekken, indien een binnenlandse bedrijfstak met ernstige schade wordt bedreigd) en de „peril points”-clausule. De „peril points”-clausule zou slechts trachten te doen' vóór het aanvangen van een onderhandeling, wat de „escape clause” achteraf doet. Het is met name Senator Vandenberg, die deze redenering met kracht naar voren bracht en er op wees, dat een stringente toepassing van de „escape clause” voldoende zou zijn om het gehele handelsovereenkomstenprogramma schipbreuk te doen lijden. Tenslotte is, het „peril points”-amendement met 43 tegen 38 stemmen (van de laatste waren 95 Republikeins) verworpen. Daarna stuitte verlenging van de wet met drie jaar (gerekend van Juni 1948 af) op geen verdere bezwaren.

Wat betreft de oppositie in het algemeen tijdens de jongste verlenging, deze kwam van langzamerhand bekende kanten: de glasindustrie, de wolproducenten, de horlogefabrikanten, de visbelangen van New England, de zgn. „onafhankelijke” petroleumproducenten (ter onderscheiding van de zgn. „majors”, zoals Standard Oil, Shell en enige andere, welke veel ruwe olie invoeren), de katoenverwerkende industrie, de speelgoedfabrikanten, en uiteraard ook enkele algemene organisaties, geleid door de American Tariff League. Als voorbeeld van de tegenstanders zij geciteerd het standpunt van de „Women's Patriotic Conference on National Defense”:

„... whereas the products of other countries made by workers paid much less than workers producing comparable goods in this country can only result in increasing unemployment, a weakening of our economy and our strength for national defense; and whereas the Reciprocal Trade Agreements program has removed protection from our high-paid workers against the unfair competition of the low-paid workers of other countries; and whereas imports into our country should be controlled by the imposition of proper tariffs by the exercise of our sovereign right to serve as an equalizing balance between the low wages of other countries and the high wages of the United States: therefore be it resolved that the Twenty-Third Women's Patriotic Conference on National Defense urge upon Congress the repeal of the Reciprocal Trade Agreements Act as constituting an ever-present menace to our national defense and our economy and an unwarranted encroachment by the executive branch of the Government upon the legislative powers conferred upon the Congress by the Constitution of the United States”.

Wat betreft de arbeidersorganisaties zij vermeld, dat terwijl de C.I.O. (Congress of Industrial Organizations) verlenging van de wet onvoorwaardelijk steunde, de American Federation of Labor, die veel arbeiders, werkzaam in op protectie aangewezen industrieën, onder haar leden telt; haar verklaring ten gunste van het handelsovereenkomstenprogramma qualificeerde met de opmerking, dat vele invoerrechten haars inziens niet verder voor verlaging in aanmerking kwamen.

De „escape clause”.

Begin 1947 vaardigde President Truman een „executive order” uit, waarin, overeenkomstig een belofte aan het Congrés, bepaald is, dat in alle toekomstige handelsverdragen een zgn. „escape clause” moet worden opgenomen, doch dat aan vier voorwaarden moet zijn voldaan wil een tariefconcessie kunnen worden ingetrokken.

1. de invoer moet in volume zijn toegenomen;
2. die toeneming moet het resultaat van onvoorziene omstandigheden zijn;
3. zij moet veroorzaakt zijn mede door de tariefconcessie, waarvan intrekking wordt gevraagd;

4. de toegenomen invoeren moeten ernstige schade berokkenen of dreigen te berokkenen aan binnenlandse producenten.

De Tariff Commission heeft deze criteria nader uitgewerkt: de toeneming van de invoer moet absoluut zijn en niet slechts in verhouding tot de binnenlandse productie. Met „onvoorziene omstandigheden” wordt bedoeld „omstandigheden niet voorzien (door hen, die namens de Verenigde Staten onderhandelden) op het ogenblik, dat de tariefconcessie in kwestie werd gegeven”. De tariefconcessie moet een der oorzaken zijn, doch behoeft niet de enige oorzaak van de vergrote invoer te zijn. Een der moeilijkste punten is, wat „serious injury” vormt. Terecht besloot de Tariff Commission hier geen vaste regels te volgen, doch alle relevante factoren te analyseren, zoals trend van de verhouding tussen invoeren en binnenlandse productie, mate waarin een bedrijfstak aan buitenlandse concurrentie is gewend, productie-, werkloosheids-, loon- en winstgegevens, ontwikkeling van de prijzen in binnen- en buitenland.

Het initiatief tot het instellen van een onderzoek (waarvoor hearings moeten worden gehouden) tot eventuele intrekking van een tariefconcessie berust bij President of Tariff Commission, de laatste hetzij uit eigen beweging, hetzij naar aanleiding van een verzoek van benadeelden. Tot dusverre zijn circa tien aanvragen tot intrekking ener concessie bij de Tariff Commission binnengekomen, o.a. voor whisky, sponzen, hop, wollen en katoenen handschoenen, marrons glacés, narcissenbollen. Zelfs het instellen van een onderzoek werd voor de meesten dezer producten afgewezen; voor enkele, waaronder narcissenbollen (met betrekking tot welke sommige Amerikaanse kwekers beweren door de Nederlandse invoeren gedupeerd te zijn; hun argumenten zijn echter niet bijster sterk) moet nog beslist worden, of al dan niet een onderzoek zal worden ingesteld. Slechts voor wasknijpers, die worden ingevoerd uit Mexico en Zweden, is thans een onderzoek gaande. Inzake het nogal geruchtmakende geval van de Waltham Watch Company kon niets worden verricht, omdat in de vóórorlogse handelsovereenkomst met Zwitserland geen „escape clause” voorkomt. Overigens schijnt de detaillance van genoemde firma meer het gevolg van slecht beheer dan van Zwitserse horloge-invoeren te zijn.

Als resultaat van haar onderzoek kan de Tariff Commission de President intrekking (geheel of gedeeltelijk) van een tariefconcessie aanbevelen, waarna de President verder — zelfstandig — een beslissing neemt.

Geconstateerd kan worden, dat de „escape”-clausule tot dusverre zeer conservatief is gehanteerd, hetgeen op zichzelf reeds hoopvol voor de toekomst stemt.

Het niveau der Amerikaanse invoerrechten.

De volgende tabel geeft een overzicht van de ontwikkeling der gemiddelde invoerrechten onder de belangrijkste tariefwetten (het gemiddelde zijnde de betaalde invoerrechten als een percentage van de bedragen der invoeren):

TABEL I.

	Gemiddeld invoerrecht op: aan invoerrechten alle invoeren onderworpen in- voeren	
	(in procenten)	
1860	19,6	15,6
1880	43	29
1900	49	27
Payne-Aldrich Law, 1909-1913	40,8	19,3
Underwood Law, 1913-1922	27	9,1
Fordney-McCumber Law, 1922-1930	38,5	14
Hawley-Smoot Law, 1930-1933	52,8	17,7
„ „ „ 1939	37,3	14,4
„ „ „ 1947	20,1	7,9
„ „ „ 1947, her- berekend op basis tarief- concessies van Genève	15,3	6,0
1948	14,3	5,9
1949 (eerste halfjaar)	13,6	5,3

Bron: U.S. Tariff Commission.

Bij het beschouwen dezer percentages bedenke men, dat in feite een groot deel der betaalde invoerrechten specifiek (d.i. in dollars per een bepaalde hoeveelheid) of „compound” (d.i. een combinatie van ad valorem en specifiek) zijn, die dus relatief zwaar drukken in tijden van lage prijzen en minder zwaar tijdens een hausse. Zo was in 1937 71 pCt van alle betaalde invoerrechten specifiek of „compound”, in 1947 zelfs 80 pCt. Mitsdien kan men zeggen, dat de gemiddelde percentages voor de depressieperiode 1930-'33 geflatteerd hoog liggen, die voor 1947 geflatteerd laag. Overigens heeft de Tariff Commission berekend, dat zelfs indien het prijsniveau gedurende 1930-1933 ongeveer gelijk was gebleven aan dat van 1925-1929, het gemiddelde recht op de „dutiable imports” nog circa 45 pCt zou zijn geweest (in plaats van circa 53 pCt). Gezien de voortgeschreden industrialisatie van West-Europa sinds 1913 impliciet — ceteris paribus — een hoog invoerrecht thans een sterkere mate van protectie dan hetzelfde recht in 1913 (uitgaande derhalve van een groter aanbod beschikbaar voor export en aannemende dat er geen verschuiving heeft plaatsgevonden in de verhouding van de Europese exportprijs tot de Amerikaanse binnenlandse prijs). Overigens is het inderdaad gerechtvaardigd te constateren, dat sinds 1930 aanzienlijke verlagingen hebben plaatsgevonden.

Tabel II verdeelt de Amerikaanse invoer in 1939 in tariefgroepen en laat zien welk percentage van die invoer onder elke groep zou vallen ware geen enkele handels-overeenkomst gesloten en welk percentage indien de tarieven, geldend op 1 Januari 1948, in 1939 reeds van kracht waren geweest.

TABEL II.

Invoerrecht (in procenten) Percentage van invoer in 1939: ware geen enkele waren de rechten handelsovereenkomst gesloten van 1-1-1948 1939 reeds van toepassing geweest

10,0 of minder	8,8	27,3
10,1—20,0	15,7	18,4
20,1—30,0	9,1	27,6
30,1—40,0	13,0	11,7
40,1—50,0	6,1	3,6
50,1—60,0	9,0	3,4
60,1—70,0	4,5	7,6
70,1—80,0	17,9	0,2
80,1—90,0	4,3	0,1
90,1 of meer	11,6	0,1
Totaal	100,0	100,0

Bron: U.S. Tariff Commission. De verschuiving naar de groep van 0-30 pCt is tekenend.

Dat de tariefreducties voor de verschillende productengroepen zeer ongelijk zijn geweest en dat sommige groepen nog een hoog gemiddeld recht hebben, blijkt uit tabel III.

TABEL III.

Gemiddelde invoerrechten op basis van de invoer in 1939 (uitgezonderd niet aan recht onderworpen invoeren).

	ware geen enkele handels-overeenkomst gesloten	volgens niveau 1-1-1947	volgens niveau 1-1-1948
	(in procenten)		
Chemicaliën en verfstoffen	37,2	31,5	30,4
Glas en aardewerk	43,0	40,3	34,9
Metalen en producten daarvan	40,3	27,7	21,4
Hout en houtproducten	16,8	10,6	7,0
Suiker en suikerwerken	69,4	35,2	24,4
Tabak en tabaksproducten	77,5	58,6	55,2
Landbouwproducten:	36,8	23,1	21,3
Vis	22,6	17,1	15,6
Andere	39,3	24,2	22,3
Alcoholische en andere dranken	109,8	56,0	34,7
Katoenproducten	38,3	33,8	28,9
Vlas, hennep en juteproducten	24,7	18,5	9,8
Wol en wolproducten	76,3	60,8	47,7
Zijde en kunstzijde, en -producten	37,6	35,2	28,5
Papier en boeken	21,8	17,3	14,3
Diversen	28,8	24,3	19,2
Goederen onderworpen aan zgn. invoerbelasting	31,3	21,1	16,7
Totaal	48,2	32,2	25,4

Bron: U.S. Tariff Commission.

Een algemeen bezwaar tegen statistieken met betrekking tot gemiddelde invoerrechten is, dat zij verzwijgen, welk volume aan goederen ten gevolge van het prohibitieve karakter van een recht niet werd geïmporteerd. Er zijn nog steeds talrijke voorbeelden van hoge invoerrechten te vinden (onderdelen voor sigarettenaanstekers met een waarde van minder dan \$ 5 per dozijn 110 pCt; wollen dekens, meest 50 à 60 pCt; sigaretten, samengesteld recht equivalent aan circa 100 pCt; sigaren, equivalent aan circa 200 pCt; aardewerk serviezen, meest circa 50 pCt; piano's 40 pCt.)

IET door Nederland op uitvoer naar de Verenigde Staten betaalde invoerrecht is als volgt vergeleken met het algemene gemiddelde invoerrecht.

TABEL IV.

	Algemeen gemiddeld betaald invoerrecht	Op invoeren uit Nederland gemiddeld betaald invoerrecht
	(berekend over vrije en aan recht onderworpen invoeren tezamen)	
1938	15,5 pCt	32 pCt
1947	8 „	12 „
1949	13 „	19 „

Bron: Bureau of Customs.

Dat wij zoveel meer betalen dan het algemeen gemiddelde wordt uiteraard verklaard doordat enerzijds een groot bedrag aan vrij van invoerrechten zijnde invoeren (hoofdzakelijk grondstoffen) het algemeen gemiddelde omlaag drukt en anderzijds de Nederlandse uitvoer naar de Verenigde Staten slechts weinig vrij van rechten zijnde en vele aan relatief hoge rechten onderworpen eindproducten bevat. Dat wij in 1938 tweemaal zoveel, in 1947 en 1949 anderhalf maal zoveel als het algemeen gemiddelde betaalden, is een niet ongunstige ontwikkeling. De prijsdaling sinds 1947 verklaart de hogere gemiddelde rechten van 1949.

In een volgend artikel zullen de vooruitzichten der handelspolitiek in het algemeen worden behandeld.

Washington, D.C. October 1949.

Dr J. KAUFMANN.

INGEZONDEN STUKKEN.

HET REËLE LOONPEIL IN NEDERLAND.

Dr M. W. Holtrop te Bloemendaal schrijft ons:

„In het in het nummer van 16 November jl. verschenen artikel van de heer D. Roemers over „Het reële loonpeil in Nederland” wordt, naar aanleiding van mijn rede op de Universiteitsdag te Amsterdam, het volgende gezegd: „Derhalve adviseert Dr Holtrop prijsverhoging zonder loonsverhoging. In het bijzonder het consumptiepeil van de arbeiders moet omlaag, daar de arbeiders er in het algemeen beter aan toe zijn dan in 1938”.

Deze laatste zinsrede suggereert, dat ik bepleit zou hebben, dat het consumptiepeil van de arbeiders méér dan dat van de overige groepen der bevolking behoorde te worden verlaagd. Eenzelfde interpretatie is ook in verschillende persuitingen aan mijn woorden gegeven en wellicht is de heer Roemers daarvan het slachtoffer geworden.

Ik moge er daarom op wijzen, dat, wat ook de conclusie van de lezer moge zijn, ik zelf, in mijn rede, de passage over de „Vermindering van het verbruik”, in welke passage de door de heer Roemers nader geciteerde gegevens over het reële netto-inkomen van verschillende bevolkingsgroepen in vergelijking met 1938 waren vervat, slechts heb besloten met de volgende conclusie (zie Economist 1949, Afl. 10, blz. 724):

„Zeker echter is, dat wanneer thans een verlaging van het verbruikspeil noodzakelijk is, die verlaging door de gehele bevolking moet worden gedragen en het niet mogelijk is deze slechts op de hogere inkomens af te wettelen.”

Naschrift.

Ik erken gaarne, dat Dr M. W. Holtrop niet alleen over verlagening van het consumptiepeil van de arbeiders heeft gesproken, maar ik meen te kunnen volhouden, dat hij daar wel de nadruk op heeft gelegd.

Ik citeer uit „De Economist” (October 1949, aflevering 10, blz. 722): „Vraagt men zich af of het sociaal en moreel aanvaardbaar is om tot een zekere verlagening van het consumptiepeil voor de massa de bevelingen te komen, dan mag daarop — naar ik meen — het antwoord bevestigend luiden. De cijfers, die ik reeds eerder heb genoemd, bevestigen, dat het met het reële welvaartspeil van de massa van de Nederlandse bevolking niet zo slecht gesteld is”.

Mijn artikel had in het bijzonder tot doel tegen de eenzijdigheid van deze uitspraak bezwaar te maken. Dr Holtrop heeft overigens zelf gewaarschuwd tegen generaliseren en zegt voorts, na een analyse van de cijfers („De Economist”, blz. 724): „De cijfers doen wel duidelijk blijken, dat bij de verdeling van de lasten van de oorlog zeer grote offers zijn geleverd of de hoger gesalarieerden. De vraag maar zelfs gesteld op die lasten in vele gevallen niet te laag zijn geweest”. Waarna de door Dr Holtrop in zijn ingezonden stuk geciteerde zin volgt.

Het door Dr Holtrop aanbevolen middel, prijsverhoging zonder verhoging van het inkomen, is bovendien voor de arbeiders zwaarder te dragen dan voor de beter gesalarieerden, omdat de bewegingsvrijheid bij de besteding van het inkomen geringer wordt naarmate het inkomen lager is.

Om een uitspraak van Ir H. Vos te citeren: een loonsverlaging van 3 pCt tast bij de arbeider vaak 25 pCt van zijn bewegingsvrijheid aan, omdat bijna 90 pCt van zijn uitgaven vastligt.

Amsterdam.

D. ROEMERS.

Prof. Dr J. Tinbergen te 's-Gravenhage schrijft ons:

In „Economisch-Statistische Berichten” van 16 November 1949 heeft de heer D. Roemers onder bovenstaande titel een aantal beschouwingen gegeven over het loonpeil in Nederland. Daarbij heeft hij o.a. de cijfers van het Centraal Planbureau vermeld en deze aan een zekere critiek onderworpen. Het komt mij nuttig voor hiertegenover van andere opvattingen te getuigen.

Een eerste punt, dat door de heer Roemers wordt aangesneden, is de kwestie, dat het arbeidsinkomen in de jaren na de oorlog een groter gedeelte van het nationaal inkomen heeft uitgemaakt dan daarvoor. Hij meent daarvoor een verklaring te kunnen geven, waardoor het verschijnsel als het ware minder opmerkelijk wordt. Daartoe wijst hij op het feit, dat sinds 1938 een deel van ons kapitaalbezit verloren ging en de bevolking daarentegen aangroeide, met name het aantal personen, dat productief werkzaam was.

Op het eerste gezicht mag dit een overtuigende verklaring lijken, doch wanneer men de geschiedenis van de inkomensverdeling beschouwt, blijkt het, dat dit niet het geval behoeft te zijn. Het is een merkwaardig, bij statistici algemeen bekend feit, dat in Engeland en de Verenigde Staten gedurende een groot aantal decennia in de 19e en 20e eeuw de verdeling van het nationaal inkomen over arbeidsinkomen en inkomen uit kapitaal practisch in dezelfde proportie heeft plaatsgevonden. Dit dus niettegenstaande het feit, dat in deze periode de hoeveelheid kapitaalgoederen geweldig toenam en het aantal arbeiders per eenheid kapitaal steeds afnam. De verklaring voor dit verschijnsel, dat ook in andere landen is aangetroffen, wordt in deze richting gezocht, dat bij toenemende kapitaalintensiteit der productie de grensnuttigheid van het kapitaal kleiner en die van de arbeiders groter wordt. Daardoor kan het zeer goed geschieden, dat het totale, in omvang vermeerderde, kapitaal

toch slechts een inkomen verkrijgt, dat in 1910 geen groter gedeelte van het nationaal inkomen uitmaakte dan het in 1850 deed. Naar analogie zou de afname van onze kapitaalvoorraad per arbeider sinds de oorlog hebben kunnen meegebracht, dat de grenswaarde van het kapitaal zoveel hoger was, dat in het geheel het kapitaalinkomen eenzelfde proportie van het nationaal inkomen in beslag zou hebben genomen. Dit zou zelfs in overeenstemming zijn geweest met de ervaring van lange jaren, zoals uit het bovenstaande blijkt. Het blijft dus wel degelijk een zeer opmerkelijk feit, dat na de oorlog het aandeel van het arbeidsinkomen zoveel hoger ligt dan het vroeger lag.

Het tweede punt, door de heer Roemers aangevoerd, heeft betrekking op de hoogte van de loonkosten per eenheid product in Nederland, vergeleken met de overeenkomstige kosten in andere landen, alles relatief t.o.v. 1938.

De heer Roemers wijst er op, dat onder de Europese landen er blijkens de gegevens van de E.C.E. slechts één land is, dat lagere arbeidskosten per eenheid product vertoont (altijd in vergelijking tot 1938) dan Nederland en wel Engeland. Daaraan kan worden toegevoegd, dat zulks ook geldt voor Nieuw-Zeeland en Australië, die van grote betekenis zijn als concurrenten voor onze agrarische export.

Overigens moet bij het constateren van deze feiten niet worden vergeten, dat Nederland er, wat zijn betalingsbalans betreft, slechter aan toe is dan welk Europees land ook en alleen reeds om die reden extra concurrentiekracht moet vergaren om zijn betalingsbalans in evenwicht te krijgen.

De heer Roemers merkt in dit verband nog op, dat de vergelijking met Engeland niet geheel zou opgaan. Ik geloof ten onrechte. Hij wijst er op, dat in Engeland een deel van de sociale voorzieningen wordt betaald uit de algemene landsmiddelen en dat de ondernemer dit dus in zijn belastingbiljet merkt. Doch wanneer een Engels ondernemer een extra arbeider moet aanstellen zal hij, naar mijn mening, slechts te maken hebben met de directe lonen en sociale lasten en niet met een merkbare vermeerdering in zijn belastingaanslag. In de taal der economen: de marginale kosten van de arbeider worden wel degelijk bepaald door de directe kosten alleen.

Naschrift.

Prof. Tinbergen heeft twee punten van critiek op mijn artikel „Het reële loonpeil in Nederland”.

In de eerste plaats is hij van oordeel, dat de omstandigheid, dat de omvang der productieve bevolking is toegenomen en die van het nationale vermogen is afgenomen, niet van belang is voor de verdeling van het nationale inkomen tussen arbeids- en vermogensinkomsten en hij wijst in verband hiermede op het feit, dat in Engeland en de Verenigde Staten gedurende een groot aantal jaren de verdeling practisch gelijk is gebleven. Op grond hiervan betoogt hij, dat de wijziging in Nederland wel degelijk economisch een opmerkelijk feit is. Dit heb ik echter ook niet bestreden. In mijn bewijs ging het er om, of de gewijzigde verdeling een bewijs kon zijn voor de door Dr Holtrop in zijn rede getrokken conclusie, dat het moreel en sociaal aanvaardbaar was het levenspeil van de massa te verlagen. Ten aanzien van de vraag van de sociale en morele toelaatbaarheid ben ik van oordeel, dat de door mij gereleveerde feiten, die door Prof. Tinbergen ook niet worden ontkend, wel degelijk van belang zijn. Overigens blijkt uit de ontwikkeling in Nederland, dat het mogelijk is de verdeling van het nationale inkomen, dus vermogens- en arbeidsinkomsten, in een bepaalde richting te beïnvloeden.

Het tweede punt betreft mijn critiek op de conclusies van het Centraal Planbureau, dat het Nederlandse loonpeil hoog is in vergelijking met dat van andere landen.

Prof. Tinbergen deelt thans mede, dat deze conclusie niet alleen is gebaseerd op een vergelijking met Engeland, maar ook van kracht is voor Nieuw-Zeeland en Australië. Prof. Tinbergen bestrijdt dus niet, dat onze concurrentiepositie ten opzichte van de andere Europese landen gunstiger ligt.

Ik vraag mij af, waarom het Centraal Planbureau de cijfers, waarop de conclusie ten aanzien van Nieuw-Zeeland en Australië rust, niet publiceert. Dit is toch van de grootste betekenis, teneinde ieder in staat te stellen er kritisch kennis van te nemen.

Met betrekking tot de vergelijking met Engeland blijf ik bij mijn stelling, dat de belastingdruk, in het bijzonder van de kostprijsverhogende belastingen, niet buiten beschouwing mag blijven. Wanneer een ondernemer overgaat tot uitbreiding van de productie, geeft hij zich niet alleen rekenschap van de arbeidskosten, die daarvoor moeten worden gemaakt, maar ook van de overige kosten, waartoe de kostprijsverhogende belastingen zonder twijfel behoren. Het maakt toch weinig uit, of de ondernemer zijn bijdragen voor sociale voorzieningen in de vorm van premies aan sociale verzekeringsinstituten dan wel in de vorm van kostprijsverhogende belastingen aan de Schatkist overmaakt.

Ik erken gaarne, dat de directe belastingen een andere invloed hebben, omdat deze afhankelijk zijn van de winst en, voor zover er dus geen winst wordt gemaakt, zij ook niet verschuldigd zijn. In mijn artikel wees ik echter in het bijzonder op het verschil in kostprijsverhogende belastingen.

Amsterdam.

D. ROEMERS.

DE MILLIOENENNOTA 1950.

Mr H. K. de Langen te Meppel schrijft ons:

In zijn artikel over „De Millioenennota 1950” in „E.S.B.” van 19 October jl. schrijft Prof. Dr A. Mey, dat de Staat voor kapitaalsuitgaven niet alleen „mag” lenen, doch — sterker — ook „behoort” te lenen. „Anders noodzaakt hij thans levende bevolkingslagen om ongewilde geschenken aan latere jaarlagen der bevolking te doen”.

De hooggeleerde schrijver geeft in de laatste volzin de algemeen verbreide opvatting weer, dat de Overheid de kosten van grote werken, welke een aantal jaren van nut zullen zijn, ten laste van de generaties, die er van profiteren, kan brengen door financiering met leningsgelden.

Is deze stelling wel houdbaar? Het wil mij voorkomen, dat zulks niet het geval is. M.i. dragen — indien de gemeenschap als één geheel wordt gezien — steeds de „jaarlagen”, die het werk uitvoeren, eveneens de lasten.

Wanneer de Staat in een bepaald tijdvak een groot werk uitvoert, trekt hij in dat tijdvak arbeidskrachten, grondstoffen en kapitaalgoederen aan, die ook anders hadden kunnen worden aangewend. Immers, het gaat in het economisch verkeer om het maken van keuzen. Als het bedoelde grote werk onder handen wordt genomen, moet iets anders blijven rusten. Men kan zich dan voorstellen, dat het verbruik van consumptiegoederen wordt beperkt en (of) de vervaardiging van kapitaalgoederen wordt teruggedrongen. Doch hoe dan ook, iets anders moet worden nagelaten.

Aan de geldzijde aanschouwt men een overeenstemmend beeld. De geldschietters van de Staat maken een keus. Zij hadden hun gelden op andere wijze kunnen besteden, door bijv. meer te consumeren of hun gelden beschikbaar te stellen voor industriële investeringen. Nu dit niet gebeurt en de Staat de beschikbare koopkracht ontvangt, komt m.i. het „grote werk” ten laste van de „jaarlagen”, die het uitvoerden. Deze generatie had de middelen anders kunnen aanwenden en het is daarom ook diezelfde

generatie, welke een offer brengt voor haar opvolgsters.

Hiermede is, dunkt mij, aangetoond, dat de stelling, als zou de Staat de toekomstige burgers kunnen bezwaren ter ontlasting van de tegenwoordige, niet juist kan zijn. Wat de Staat doet bij de betaling van rente en aflossing van leningsgelden, is niets anders dan belastinggelden van zijn burgers aan andere — doch dikwijls ook aan dezelfde — over te dragen. Op zich zelf wordt de gemeenschap hierdoor armer, noch rijker.

Een én ander geldt voor een maatschappij, waarin werkloosheid niet voorkomt, doch m.i. eveneens voor de onze.

Het verplaatsen van lasten naar de toekomst door het aangaan van leningen is voor een hele volksgemeenschap slechts schijn, doch geen wezen.

Naschrift.

Wanneer de heer de Langen zegt, dat zijn betoog geldt voor een maatschappij, waarin werkloosheid niet voorkomt, zegt hij eigenlijk, dat zijn betoog een statische toestand betreft. Bovendien ziet hij de uitgaven van de staatsdienst als massa en slaat geen acht op de organische verbijzondering van het bestuursapparaat, welke uit de veelzijdigheid der taak en uit de geografische gespreidheid der onderdelen volgt.

Wanneer ik stel — in aansluiting op een klassiek geworden theorie —, dat de Staat voor kapitaalsuitgaven behoort te lenen, zie ik niet op een statische toestand, maar neem ik de realiteit. De uitgaven ter verwerving van kapitaalgoederen (duurzame productiemiddelen) hebben een ander karakter dan de exploitatiekosten. In het eerste geval ontstaat beschikbaarheid over een *voorraad van werkeenheden*, die geleidelijk gedurende de gebruiksduur wordt verbruikt. De verwervende huishouding (i.c. de Staat) heeft dus gebruik van die werkeenheden gedurende de gehele gebruiksduur der activa en gedurende die gebruiksduur zijn de verbruikte werkeenheden lasten. Zij behoren tot de kostprijs van de diensten, welke die productiemiddelen gebruiken. Nu moge men stellen, dat de Staat zijn diensten niet stuksgewijze ter markt brengt, maar voor de massa der diensten in de belasting laat betalen; blijft niettemin, dat voor een deel der kapitaaldiensten dit niet geldt, welke nochtans in de kapitaaldienst kunnen zijn begrepen en voorts, dat ook in de gevallen, waarin geen tarief per dienst wordt berekend, het voor de interne beoordeling van de economie van elk onderdeel — op zichzelf en in vergelijking tot andere — nodig is de kostprijs te kennen. En dit moet zijn de kostprijs, welke voldoet aan de bepaling de som te zijn van de offers, technisch voor de voortbrenging vereist of daarbij economisch onvermijdbaar. De verbruikte werkeenheden van de daarin aangewende productiemiddelen maken daar deel van uit.

Zelfs dus, indien het bedrag der nieuwe aanschaffingen (vervangingen) van bepaalde productiemiddelen in elk jaar dezelfde grootte zou belopen als het bedrag der afschrijvingen van elk jaar over de dat jaar in dienst zijnde productiemiddelen en dus uit de afschrijvingen de vervangingen zouden kunnen worden gefinancierd, zou men de gelijkstelling niet mogen toepassen, omdat de jaarlijkse afzonderlijke kostenrekening van de verschillende onderdelen van de dienst niet meer aan de eisen zou beantwoorden, welke economisch bestuur daaraan stelt, nl. volledige verantwoording van alle kosten te zijn.

Bij de gelijkheid bovenbedoeld zou men dus de efficiëntie in de uitgaven der diensten niet kunnen overzien, omdat het kostenbeeld ontbreekt t.a.v. de organische parcellen van het bestuursapparaat, welke men — zij het nog niet dadelijk met normen en standaarden — voor het minst aan statistisch tijdvergelijk onderwerpen wil; bovendien kan men soms ook onderlinge vergelijkingen toepassen.

Mijn geachte opponent nu ziet de zaak *uitsluitend in de totalen*. De totale afschrijving over de nog bestaande kapitaalgoederen gelijk zijnde aan de totale vervanging van andere, zou in de staatsdienst evenveel worden afgelost uit de afschrijving, welke via kostprijzen enz., uit de belastingen worden gedekt alser wordt geïnvesteerd in de nieuwe activa. Men kan dan wel uit de belastingen (d.i. uit de afschrijvingen) aanschaffen. Men heeft gezien, dat dit reeds anders ligt, omdat het op de betekenis der diensten aankomt.

Tot dusverre spraken we over aanschaffingen ter *vervang*ing van verouderde of versleten kapitaalgoederen; dan is er dus *geen uitbreiding van het kapitaal* der concrete productiemiddelen. Een gemeenschap, welke zich *uitbreidt behoeft echter expansie van productiemiddelen*, wil de volkswelvaart niet teruglopen en zulks impliceert ook een *expansie* van de duurzame productiemiddelen in het bezit van de Staat. Het herstel van de schade na de oorlog geconstateerd, kan men met uitbreiding (zij het uitbreiding van een onvoldoend niveau uit) gelijk stellen. In het verleden geschiedde die uitbreiding veelal in de perioden van hoge lonen, prijzen- en rentestand, nu is het streven om het meegolvend werkenbeleid te veranderen in een tegengolvend, dus de werken — voor zóveel mogelijk — te verplaatsen naar de tijden met minder hoge lonen, prijzen en rente. Uitbreiding zal echter steeds nodig blijven en dus zullen er kapitaalsuitgaven (verwerving van duurzame productiemiddelen) zijn, die de gelijkheid van aanschaffing en afschrijving storen en een *vergroting* van eerstgenoemde factor inhouden.

Houdt men die vergroting van kapitaalsuitgaven samentrekt uit hoofde van rationeel beleid in een periode van contractie in de welvaart in het zakenleven en dan deze kapitaalsuitgaven niet onderscheidt van exploitatieuitgaven en ten overvloede nog een sluitend budget wenst, dan legt men toch op deze jaarlagen der depressie een *ongeoorloofd zware druk*; bevoordeelt *zonder motief latere jaarlagen*, nl. die van een latere hoogconjunctuur, welke *wel* van het nut der in depressie uitgevoerde werken profijt hebben, maar — ondanks hun hogere welvaart — *geen lasten* daarvoor dragen. En men handelt ook daarin irrationeel, dat men door onvoldoende de economische consequenties te voorzien een methode toepast, welke het nut der prophylactische conjunctuurpolitiek (tegenolgen) vernietigt. Ik geloof dus, dat men verstandig doet om zich bij de klassieke opvatting te houden. Het bezwaar tegen de redenering van Mr de Langen kan men ook aldus formuleren: er wordt een incidentele beschouwing gegeven en een organische moest worden toegepast.

Ik zie nog meer bezwaren in het geleverde betoog, maar het zou te veel plaatsruimte vorderen om ook daarop in te gaan; slechts zij nog opgemerkt, dat het „uitvoeren van kapitaaldienstwerken” door de *Staat* evenzeer als het „vervaardigen van andere kapitaalgoederen” tot de groep kapitaalsuitgaven der volksgemeenschap behoort en dat het „terugdringen van het verbruik van consumptiegoederen” impliceert de vermindering van de vraag naar die goederen en dus — zonder onderverbruik en onderbezetting van bedrijven te creëren — maar in zeer beperkte mate kan geschieden.

's-Gravenhage.

Prof. Dr A. MEY.

AANTEKENING.

STABIELE OF FLUCTUERENDE WISSELKOERSEN?

Bij het zoeken naar mogelijkheden om het bestaande bilateralisme in het internationale handels- en betalingsverkeer te doorbreken, komt het vraagstuk van de wenselijkheid van stabiele dan wel fluctuerende wisselkoersen de laatste tijd steeds sterker in de belangstelling te staan (plan Petschel). Op de accountantsdag 1949 van het

Nederlandsch Instituut van Accountants, welke Zaterdag 26 November jl. te Rotterdam werd gehouden, heeft Prof. S. Posthuma, Directeur van De Nederlandsche Bank, in een rede over „Ontwikkelingstendenties in het internationale betalingsverkeer” mede dit vraagstuk aangesneden.

De belangrijkste en meest direct voor de hand liggende methode om het huidige bilateralisme te doorbreken is een etappe-gewijze afschaffing van de contingenteringen. Hierbij kan men, zo deelde Prof. Posthuma mede, twee wegen volgen, welke zich eventueel laten combineren:

a. een procentueel toenemende vergroting van het aantal categorieën goederen, dat voor elk van de deelnemende landen van contingentering wordt vrijgesteld;

b. groepsgewijze combinatie van landen, die in hun omling verkeer het contingenteringssysteem prijsgeven, doch het bilateralisme t.a.v. buitenstaanders min of meer handhaven, hetzij door handhaving van contingenteringen (tegenover landen met een „harde” valuta), hetzij door het afknippen van de uitvoer (tegenover landen met een „zachte” valuta).

Ad a.

Bij het etappe-gewijze vrijgeven van contingenteringen kan men uitgaan van:—

1. procentuele vergroting van de vrij te geven invoer, waarbij de keuze van de vrij te geven goederencategorieën blijft bij het land van invoer. Deze methode leidt er volgens Prof. Posthuma toe, dat, zolang men niet tot een betrekkelijk groot percentage van vrijgave komt, het geheel een schijnvertoning wordt;

2. een openstelling van de invoer voor bepaalde, voor alle landen gelijkelijk geldende, in gemeenschappelijk overleg te bepalen, goederencategorieën. Het bezwaar hiervan is volgens Prof. Posthuma, dat het effect in dit geval op de economie van de ene partner een geheel andere kan zijn dan op die van de andere.

Ad b.

Bij het openstellen van de grenzen binnen bepaalde groepen van landen zullen de moeilijkheden groter worden naarmate het saldo van de onderlinge surplussen en tekorten in de bilaterale verhoudingen groter is. Dit is, naar de mening van Prof. Posthuma, al dadelijk een reden, waarom de groep — althans vooreerst — zal moeten worden beperkt. Immers, de grootte van dit uiteindelijk saldo bepaalt de mate, waarin tot interne aanpassingen moet worden overgegaan.

De moeilijkheden zullen kleiner worden, naarmate dit gemeenschappelijk saldo door hulp van buiten (Marshall-hulp) wordt opgevangen. Doordat de in totaal beschikbare Marshall-hulp altijd beperkt zal zijn en met verloop van jaren zelfs zal afnemen en tenslotte verdwijnen, heeft dit systeem, waarbij de Marshall-hulp niet individueel wordt toegewezen, maar als het ware wordt beschikbaar gehouden voor die landen van de groep, wier deficit binnen de groep per saldo het grootst blijkt, het bezwaar, dat daarmee het nemen van interne maatregelen, die tot een internationaal evenwicht zouden kunnen leiden, eerder wordt tegengewerkt dan bevorderd. Het bevat als het ware een premie op een onvoldoende interne sanering. Dit acht Prof. Posthuma een tweede reden; waarom de groep van onderling liberaliserende landen, althans aanvankelijk, wel beperkt zal moeten blijven.

De tot zulk een groep toetredende landen zullen in beginsel bereid moeten zijn t.a.v. hun interne monetaire politiek een zekere onderlinge controle te aanvaarden. De thans bestaande economische en politieke verhoudingen maken, dat deze groep in zijn meest beperkte vorm zou kunnen bestaan uit de Benelux; in iets wijder verband uit de Benelux, Frankrijk, Italië, West-Duitsland, Portugal en Zwitserland; eventueel nog aan te vullen met Zweden en Denemarken en in het uiterste geval met Noorwegen. Voorlopig zal, meent Prof. Posthuma, Engeland en in het algemeen de sterling area daar niet toe kunnen behoren.

Speciaal van Franse zijde is nu de gedachte geopperd, dat het evenwicht binnen deze groep niet terstond zou behoeven te worden nagestreefd door een direct op elkaar gerichte binnenlandse monetaire politiek, maar dat daarbij de meer soepel werkende aanpassingsmogelijkheden van een min of meer gecontroleerd en binnen zekere grenzen gehouden vrije koersvorming mede een rol zou kunnen spelen. Volgens Prof. Posthuma miskent deze gedachte het hieraan verbonden bezwaar, dat daardoor de „cross rates” van elk van deze landen met niet tot de groep behorende landen (het dollar- en pondengebied) zouden worden doorbroken, hetgeen tot economisch niet verantwoorde goederentransacties aanleiding zou geven. De oplossing van fluctuerende wisselkoersen wordt dan ook door Prof. Posthuma niet acceptabel geacht.

Prof. Dr F. A. G. Keesing betreurd het, dat Prof. Posthuma in zijn rede niet dieper op het vraagstuk van de al dan niet wenselijkheid van fluctuerende wisselkoersen was ingegaan. De instituten van Bretton Woods had Prof. Posthuma niet genoemd, dit terwijl deze instituten, en in dit verband vooral het International Monetary Fund, in de toekomst wellicht een rol zullen gaan spelen, zo zeide Prof. Keesing. En wel een rol, welke in verband staat met de wisselkoersen. Volgens Bretton Woods moeten er stabiele wisselkoersen zijn. Maar mag men dit als een duurzaam gegeven beschouwen, kunnen stabiele wisselkoersen straks geen belemmering blijken en is een soepeler werkend systeem niet verkieselijk boven stabiele koersen om tot een onderlinge nivellering van de grenswaarde der verschillende valuta's te komen?

Prof. Posthuma voelt er meer voor om, wanneer zulks nodig mocht blijken, de overgang te verzachten door het vrijgeven van het handelsverkeer binnen de beperkte groep van landen etappe-gewijze te doen plaatsvinden volgens een van de hierop verbouwde sub a te weergegeven systemen.

Teneinde te voorkomen, dat tussen de landen van deze groep en de niet tot deze groep behorende landen een star bilateralisme zou ontstaan, ware dit systeem naar de mening van Prof. Posthuma aan te vullen met het verlenen van trekkingsrechten, hetzij van laatstgenoemde landen op elk van de tot de groep behorende landen afzonderlijk, hetzij op de groep in zijn geheel (de „pool”). Daartegenover zou dan uiteraard, hetzij elk van de landen van de groep afzonderlijk, hetzij de „pool” als zodanig een dienovereenkomstige voorwaardelijke dollarhulp moeten genieten. Tenslotte zouden de resterende dollarbehoefte van de landen van de groep en van de niet tot de groep behorende landen zo goed mogelijk door directe dollarhulp gedekt moeten blijven.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

Nadat zich de vorige week reeds enige symptomen daarvan hadden aangekondigd, vond er gedurende de verslagweek een zeer aanzienlijke verkrapping op de geldmarkt plaats, welke zowel in een snelle stijging van de callgeldrente als van de marktdisconto's tot uiting kwam.

Een der oorzaken dezer ontwikkeling was vermoedelijk een tijdelijke vermindering der girale geldcirculatie, tengevolge van de vervaltijdstippen van een aantal handelstransacties met het buitenland. De banken konden dit blijkbaar niet opvangen door het niet vernieuwen van aflopende schatkistpapier, daar de laatste weken slechts weinig papier vervalt.

Opzegging van aan de geldmarkt-makelaars verstrekt callgeld was een eerste gevolg, en de door deze laatste uitgeoefende vraag naar middelen deed de callgeldrente in een snel tempo oplopen. Maandag werd de notering verhoogd van $\frac{3}{4}$ pCt, op welk niveau zij zich op een enkele uitzondering na reeds sinds maanden bevond, tot 1 pCt, Woensdag tot $1\frac{1}{2}$ pCt en Donderdag zelfs tot $1\frac{1}{2}$ pCt,

waarna op Vrijdag een verlaging tot $1\frac{1}{4}$ pCt plaatsvond.

Voorts ontstond een zodanige verkoopdruk van schatkistpapier, dat de marktdisconto's aanzienlijke stijgingen vertoonden, terwijl bovendien het aanbod niet geheel kon worden opgenomen. Voor het kortlopende Decemberpapier werd $1\frac{1}{4}$ pCt geboden (vorige week $\frac{7}{8}$ pCt), Januari- en Februaripapier kon men slechts kwijt tegen $1\frac{1}{4}$ pCt, Maartpapier tegen $1\frac{5}{16}$ pCt.

Van de langer lopende termijnen werden Mei-, Juni-, September- en Octoberpapier — juist de maanden, waarvan het grootste bedrag aan promessen uitstaat — tegen $1\frac{1}{2}$ pCt aangeboden. Dit betekent derhalve, dat 6, 7, 10 en 11 maandpapier tegen hetzelfde percentage van $1\frac{1}{2}$ in de markt verkrijgbaar was als waartegen jaarspapier bij de Agent van het Ministerie van Financiën te koop is, een situatie, welke tot de uitzonderingen behoort.

Op de aandelenmarkt heeft hetzondag de afgelopen week een gedrukte stemming. Verschillende motieven waren hiervoor aan te wijzen; onveiligheid in Indonesië, verkopen door het Nederlands Beheersinstituut en voorts geruchten over een komende emissie van de Koninklijke. Men vraagt zich wel af, op welke wijze, indien werkelijk hier te lande een grote aandelenemissie zou geschieden, de middelen, nodig ter inschrijving daarop, bijeengebracht zouden kunnen worden en of dit geen ernstige repercussies voor het koersniveau zou medebrengen.

Op de obligatiemarkt had de omzetting van dollars in goud door De Nederlandsche Bank, welke uit de laatste weekstaat bleek, niet tengevolge, dat de gemoederen werden verhit. De koers der dollarlening onderging dan ook vrijwel even weinig verandering als die der guldenleningen.

18 Nov. 1949 25 Nov. 1949

Indexcijfers

Industrie	229,3	225,5
Banken	132,4	132,3
Indonesische aandelen	58,6	54,9
Algemeen	159,4	155,8

Aandelen.

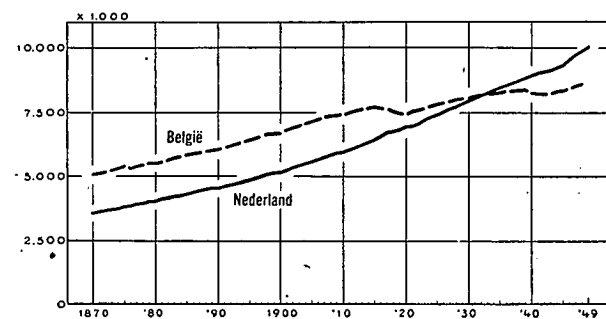
A.K.U.	185 $\frac{3}{4}$	176 $\frac{3}{4}$
Amsterdam Rubber	134	122 $\frac{3}{4}$
H.A.L.	161 $\frac{1}{2}$	160
H.V.A.	147	137 $\frac{1}{2}$
Kon. Petroleum	310 $\frac{3}{4}$	301
Unilever	246	237
Philips	242	232

Obligaties.

3 pCt Inv. certif.	98 $\frac{7}{16}$	98 $\frac{1}{2}$
2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	80	80 $\frac{5}{16}$
3-3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947	97 $\frac{15}{16}$	97 $\frac{15}{16}$
3 pCt Dollarlening 1947	94 $\frac{15}{16}$	94 $\frac{7}{8}$

GRAFIEK.

Ontwikkeling van de bevolkingsgrootte in België en Nederland van 1870 af.



Bron: Centrale Dienst voor de Statistiek & C.B.S.

STATISTIEKEN.

NATIONALE BANK VAN ZWITSERLAND.

(Voornaamste posten in miljoenen francs).

Data	Metaal-voorraad	Buiteni. wissels	Disconto's en voor-schotten	Effecten	Biljetten in omloop	Andere crediten
31 Dec. 1946	4.949,9	158,0	238,7	52,7	4.090,7	1.163,7
31 Oct. 1949	6.161,7	254,5	110,2	39,7	4.355,6	1.837,7
7 Nov. 1949	6.161,2	254,4	111,5	39,7	4.297,1	1.896,2
15 Nov. 1949	6.160,5	250,5	109,3	39,7	4.233,2	1.956,7
23 Nov. 1949	6.203,8	249,5	109,9	39,7	4.220,7	2.008,4

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

Data	Metaalvoorraad		Other cash	U.S. Govt securities
	Totaal	Goudcertificaten		
31 Dec. 1946	18.381	17.587	268	23.350
27 Oct. 1949	23.320	22.774	279	17.403
3 Nov. 1949	23.317	22.767	271	17.533
10 Nov. 1949	23.265	22.716	244	17.706

Data	F.R.-biljetten in circulatie	Deposito's		
		Totaal	Govt	Member-banks
31 Dec. 1946	24.945	17.353	393	16.139
27 Oct. 1949	23.192	17.634	374	16.098
3 Nov. 1949	23.224	18.201	545	16.437
10 Nov. 1949	23.321	17.780	415	16.145

OVERZICHT VAN DE OPBRENGST DER RIJKSMIDDELEN ¹⁾.

STAAT I.

Ontvangsten op niet-kohierbelastingen. Kalenderjaar 1949.

x f 1 mln

Benaming der middelen	Jan. 1949	Febr. 1949	Mrt 1949	April 1949	Mei 1949	Juni 1949	Juli 1949	Aug. 1949	Sept. 1949	Totaal 1 Jan. 1949 t/m ult. Sept. 1949	Raming jaar 1949
Loonbelasting	60,8	54,7	30,8	60,9	55,9	19,7	65,1	56,3	22,9	427,1	500,0
Dividendbelasting	2,3	4,9	2,6	3,2	2,9	4,2	14,0	3,3	7,4	44,8	40,0
Commissarissen bel.	0,6	0,6	0,2	0,7	0,4	0,2	1,2	0,9	0,2	5,1	4,0
Vereveningsheffing	22,5	21,6	11,0	22,1	21,5	6,8	24,9	23,3	6,7	160,5	200,0
Rechten op de invoer	26,0	23,7	27,9	23,8	27,2	27,2	26,0	30,0	28,1	239,3	235,0
Statistiekrecht	0,4	0,5	0,8	0,7	0,6	0,8	0,6	0,7	0,8	6,0	7,0
Bijzondere wijnbelasting	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Accijns op zout	0,3	0,2	0,3	0,7	0,3	0,2	0,4	0,2	0,3	2,9	7,0
Accijns op gedistilleerd	7,9	7,2	9,1	8,8	7,8	8,3	7,9	7,8	7,9	72,7	70,0
Accijns op bier	1,8	0,5	1,0	0,7	1,4	1,7	1,9	1,7	1,6	12,2	21,0
Accijns op suiker	8,9	7,3	7,1	7,4	6,9	7,0	7,1	8,6	8,5	68,7	65,0
Accijns op tabak	16,1	13,5	18,1	16,8	16,1	16,7	17,1	19,9	24,7	159,2	170,0
Belast. op gouden en zilveren werken	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,5	0,9
Omzetbelasting	82,9	83,6	50,1	70,1	77,9	44,4	83,2	76,5	40,1	608,7	780,0
Rechten van zegel *)	1,0	1,9	1,6	1,4	1,6	1,4	1,4	1,5	1,5	13,4	20,0
Rechten van registratie	2,9	2,4	2,6	3,5	4,0	2,3	2,8	2,5	2,6	25,5	30,0
Rechten van successie, enz.	4,7	4,9	6,0	5,8	5,9	6,0	5,6	5,5	6,9	51,3	65,0
Motorrijtuigenbelasting	2,6	2,3	2,8	8,1	4,2	3,3	3,0	3,2	2,9	32,4	35,0
Totaal	242,0	229,9	172,1	234,5	234,5	150,2	262,1	241,6	163,1	1.930,1	2.250,1

*) Hieronder begrepen zegelrecht nota's van makelaars en commissarissen in effecten

0,3	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	3,0
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

STAAT II.

Ontvangsten op kohierbelastingen.

x f 1 mln

Benaming der middelen	Jan. 1949	Febr. 1949	Mrt 1949	April 1949	Mei 1949	Juni 1949	Juli 1949	Aug. 1949	Sept. 1949	Totaal 1 Jan. 1949 t/m ult. Sept. 1949
Inkomstenbelasting	93,0	94,4	110,8	94,3	117,3	107,4	93,5	75,5	65,9	851,9
Vermogensbelasting	6,5	6,3	5,6	6,3	9,6	7,5	6,2	4,7	4,6	57,3
Vennootschapsbelasting	32,2	20,1	22,0	22,8	24,5	25,3	17,1	13,4	25,2	202,6
Grondbelasting	5,7	3,9	3,1	2,8	5,7	8,3	10,7	12,7	12,0	65,0
Personale belasting	5,9	6,1	7,0	6,0	6,7	7,0	5,2	4,3	4,5	52,8
Ondernemingsbelasting	27,0	29,4	38,5	31,6	31,4	36,4	32,4	28,3	25,2	280,2
Totaal	170,3	160,3	187,1	163,9	195,2	192,0	165,1	138,9	137,3	1.509,8
Waarvan betaald met zekerheidstellingen	30,4	31,2	37,4	21,4	34,5	27,6	20,7	14,7	5,7	223,6

STAAT III.

Ontvangsten op buitengewone middelen. Kalenderjaar 1949.

x f 1 mln

Benaming der middelen	Jan. 1949	Febr. 1949	Mrt 1949	April 1949	Mei 1949	Juni 1949	Juli 1949	Aug. 1949	Sept. 1949	Totaal 1 Jan. 1949 t/m ult. Sept. 1949	Raming jaar 1949
Vermogensaanwasbelasting	39,4	43,1	46,1	35,1	65,6	29,1	22,3	21,6	14,6	317,0	400,0
Vermogensheffing ineens	29,8	29,4	34,0	26,2	25,3	17,7	12,7	9,6	8,1	192,6	300,0
Betaald als volgt:											
uit zekerheidstellingen	6,1	9,1	9,2	5,1	40,3	6,5	7,8	7,6	1,9	93,7	
uit geblokkeerd tegoed en Grootboek 1946	21,9	22,9	32,2	24,1	18,3	40,5 ¹⁾	61,6 ¹⁾	15,5	11,8	248,8	
d.m.v. staatsobligaties en overige geconsolideerde staatsschuld	18,0	19,7	17,9	17,8	15,8	14,7	30,2	5,7	4,3	144,1	
met vrij geld	23,2	20,8	20,8	14,2	16,5	-14,9 ¹⁾	-64,6 ¹⁾	2,4	4,7	23,1	

¹⁾ In deze bedragen zijn correcties begrepen i.v.m. verbeterde opgaven van betalingen uit geblokkeerd tegoed, welke voorheen onder vrij geld stonden vermeld.

²⁾ Deze statistiek sluit aan bij die, opgenomen in „E.-S.B.” van 20 Juli 1949, blz. 581. Tengevolge van afrondingen behoeven de totalen niet met de som der posten overeen te stemmen.

STAAT IV.

Aanslagregeling der kohierbelastingen en buitengewone heffingen ¹⁾.

Benaming der middelen	Nog te ontvangen op alle t/m ult. 1949 opgelegde aanslagen per 31 Dec. 1948	In Jan. t/m Sept. '49 opgelegde aanslagen in boekingsstijdvak 1948/1949	In Jan. t/m Sept. '49 opgelegde aanslagen in boekingsstijdvak 1949/1950	Totaal ontvangen in Jan. t/m Sept. 1949 op alle opgelegde aanslagen	Nog te ontvangen op alle opgelegde aanslagen per ult. Sept. 1949
	1	2	3	4	5
Inkomstenbelasting	951,6	498,7	1,2	851,9	599,6
Vermogensbelasting	54,8	35,6	0,0	57,3	33,1
Vennootschapsbelasting	104,3	-18,0	229,6	202,6	113,3
Grondbelasting ²⁾	14,7	3,8	83,5	65,0	37,0
Personele belasting ³⁾	29,1	30,6	18,2	52,8	25,1
Ondernemingsbelasting ³⁾	280,7	168,9	29,4	280,2	198,8
Totalen	1.435,2	719,6	361,9	1.509,8	1.006,9
Vermogensbelasting + vermogensheffing in eens	906		52 ³⁾	510	448

¹⁾ Bij bovenstaande tabel geldt: kolom 1 + 2 + 3 - 4 = 5.

²⁾ Incl. gemeentelijke en provinciale opcenten, resp. vermenigvuldigingsfactor.

³⁾ Bij de buitengewone middelen komt geen boekingsstijdvak voor.

STAAT V.

Vergelijking tussen de ramingen en de aanslagen der kohierbelastingen.

Benaming der middelen	Raming jaar 1948	Opgelegd t/m ult. Sept. '49 boekingsstijdvak 1948/'49	Raming jaar 1949	Opgelegd t/m ult. Sept. '49 boekingsstijdvak 1949/'50
Inkomstenbelasting	680	736,2	700	1,2
Vermogensbelasting	50	62,3	55	0,0
Vennootschapsbelasting	110	367,8	175	229,6
Grondbelasting ¹⁾	26	26,8	30	25,4
Personele belasting ¹⁾	23	21,4	24	6,1
Ondernemingsbelasting ¹⁾	48	130,2	55	12,2
Totalen	937	1.344,7	1.039	274,6

¹⁾ Excl. gemeentelijke en provinciale opcenten, resp. vermenigvuldigingsfactor.

STAAT VI.

Kalenderjaar 1949.

Zekerheidstellingen.

× f 1 mln

t/m Dec	Geïnd gedurende de periode	Geïnd t/m einde van de periode	Nog te innen per einde v. d. per.	Afgeschreven gedurende de per.	Totaal geïnd + nog in te vorderen t/m einde v. d. periode	Totaal afgeschreven t/m einde v. d. periode
1945	—	600	576	—	1.176	15
1946	953	1.553	729	112	2.282	127
1947	316	1.869	525	403	2.394	530
1948	99	1.968	320	1.076	2.288	1.606
Jan. 1949	2	1.970	305	37	2.275	1.643
Febr. 1949	—	1.970	295	40	2.265	1.633
Mrt 1949	— 2	1.968	283	46	2.251	1.729
April 1949	— 5	1.963	270	27	2.233	1.756
Mei 1949	— 3	1.960	254	75	2.214	1.831
Juni 1949	— 10	1.950	229	34	2.179	1.865
Juli 1949	— 12	1.938	182	28	2.120	1.893
Aug. 1949	— 19	1.919	124	23	2.043	1.916
Sept. 1949	39 ¹⁾	1.958	110	7	2.068	1.923

²⁾ De stijging is een gevolg van de omstandigheid, dat thans een bedrag van f 46,5 mln, zijnde indertijd in Londen geïnde voorschotten op vennootschapsbelasting, in de gestorte zekerheidstellingen is opgenomen. In de afboekingen waren de afschrijvingen op genoemde voorschotten wel begrepen.

TOELICHTING BIJ HET OVERZICHT VAN DE OPBRENGST DER RIJKSMIDDELEN.

Staat I en II.

Deze staten vermelden de werkelijk in elke maand ontvangen bedragen (kasadministratie).

Bij de omzet- en loonbelasting en vereveningsheffing moet de afdracht in principe één maal per kwartaal geschieden, nl. in Januari, April, Juli en October.

Een gedeelte van de ontvangsten op kohierbelastingen (Staat II) werd voldaan door afboeking op zekerheidstellingen.

Staat III.

Ook hier zijn de werkelijk ontvangen bedragen vermeld (kasadministratie), terwijl bovendien de wijze van betaling is aangegeven.

Staat IV.

Uit deze staat kan worden afgelezen hoe ver de belastingdienst is gevorderd met het opleggen van aanslagen en tevens, welk bedrag nog moet worden ontvangen op reeds opgelegde aanslagen.

De beide kolommen 2 en 3 betreffen door de belastingdienst in 1949 opgelegde voorlopige en definitieve aanslagen (debiteurenadministratie).

Staat V.

Deze staat maakt een vergelijking mogelijk tussen de opgelegde aanslagen en de raming. In deze staat zijn — in tegenstelling met staat IV — de aanslagen in de grondbelasting, personele belasting en ondernemingsbelasting vermeld exclusief de gemeentelijke en provinciale opcenten, resp. vermenigvuldigingsfactor.

Staat VI.

Dit zijn bedragen, die, vrijwillig of verplicht, door belastingplichtigen bij de ontvangers der belastingen zijn gedeponceerd. Zij dienden als vooruitbetaling op nog niet opgelegde aanslagen in bestaande belastingen, vermogensaanwasbelasting en vermogensheffing. (Zie ook staat II en III).

De staat vermeldt zowel de opgelegde zekerheidstellingen als de betalingen daarop en voorts de afschrijvingen, die op de zekerheidstellingen wegens de opgelegde aanslagen plaatsvonden.

Het opleggen van zekerheidstellingen is beëindigd; het nog niet voor afboeking aangewezen restant zal op 15 November 1949 worden vrijgegeven.

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
31 Oct. 1949	155	209	2.925	579	364	—	120
7 Nov. 1949	155	208	2.866	617	318	—	120
15 Nov. 1949	154	208	2.796	626	307	—	120

Data	Biljetten in circulatie	Deposito's			45 dagen	Buiten-landse banken	Regularisatie-rekening
		Direct opvraagbaar					
		Totaal	Staat	Banken			
31 Dec. 1946	2.877	875	706	84	230	174	7
31 Oct. 1949	3.089	812	566	145	283	195	134
7 Nov. 1949	2.989	848	567	198	285	189	134
15 Nov. 1949	2.931	817	690	42	286	191	135

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

(Voornaamste posten in miljoenen francs.)

Data	Goud-voorraad	Vorderingen o. b. buitenl. i. v. m. betalingsacc.	Tegoed op het buitenland	Handelspapier op België en overheidseffecten	Voorschotten op overheidsfondsen	Deel- en pasmunt
16 Sept. 1948	23.136	11.042	427	9.986	303	414
27 Oct. 1949	31.542	9.256	1.569	7.695	345	973
3 Nov. 1949	31.551	8.900	1.570	9.544	553	749
8 Nov. 1949	31.551	8.858	1.638	9.623	349	738
17 Nov. 1949	31.123	9.226	1.493	8.594	606	754
24 Nov. 1949	31.063	9.064	1.410	8.678	300	758

Data	Overheidsfondsen	Totaal activa	Bankbiljetten in omloop	Rekening courant saldi		
				Schatkist	Buitenlandse banken	Totaal
16 Sept. 1948	657	91.729	81.568	22	2.425	6.251
27 Oct. 1949	915	95.910	85.995	304	1.722	5.520
3 Nov. 1949	915	97.048	87.361	739	1.467	5.366
8 Nov. 1949	915	96.821	87.002	630	1.480	5.415
17 Nov. 1949	915	95.604	86.030	603	1.463	5.319
24 Nov. 1949	915	95.161	85.500	545	1.526	5.442

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	7 Nov. 1949	31 Oct. 1949
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederl. Bank N.V.	f 608.253.175,72	f 547.866.425,25
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	„ 288.490,57	„ 1.146.423,88
Kasvorderingen wegens creditverstreking aan het buitenland	—	—
Daggeldlening tegen onderpand	—	—
Saldo der postrekeningen van Rijkscomptabelen	„ 409.111.913,74	„ 365.219.188,92
Voorschotten op ult. Sept. 1949 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keren belastingen	—	—
Vordering in rek. courant op: Indonesië	„ 1548.819.547,12	„ 1543.906.182,10
Suriname	„ 32.347.757,14	„ 32.317.757,14
Ned. Antillen	—	—
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	—	—
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	—	—
Andere staatsbedrijven en instellingen	„ 365.205.978,84	„ 392.269.483,34
Verplichtingen		
Voorschot, door De Nederl. Bank N.V., verstrekt	—	—
Voorschot, door De Nederlandsche Bank N.V. in rekening courant verstrekt	—	—
Schuld aan de Bank voor Nederlandsche Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	f 1897.469.000,—	f 1883.769.000,—
Schatkistpromessen bij De Nederlandsche Bank N.V. ingevolge overeenkomst van 26 Februari 1947	„ 1.800.000.000,—	„ 1.800.000.000,—
Schatkistpromessen in omloop (rechtstreeks bij De Nederl. Bank N.V. is geplaatst nihil) f 5.592,2 mln w.o. garantie Bretton Woods f 804 mln	„ 4.788.200.000,—	„ 4.701.300.000,—
Daggeldleningen	—	—
Muntbiljetten in omloop	„ 135.083.077,50	„ 135.321.113,—
Schuld op ult. Sept. '49 aan de gemeenten wegens aan haar uit te keren belastingen	„ 126.351.536,37	„ 126.351.536,37
Schuld in rek. courant aan: Indonesië	—	—
Suriname	—	—
Ned. Antillen	„ 4.750.465,24	„ 4.750.465,24
Het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds	„ 22.208.241,30	„ 24.060.222,24
Het staatsbedrijf der P., T. en T.	„ 511.687.722,04	„ 468.380.673,11
Andere staatsbedrijven	—	—
Schuld aan diverse instellingen in rekening met 's Rijks Schatkist	„ 1.552.171.573,44	„ 2.057.876.573,44

MAANDCIJFERS.

GECOMBINEERDE MAANDSTAAT VAN DE VIER NEDERLANDSE GROTE BANKEN EN VAN HET NEDERLANDSE BEDRIJF VAN DE NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ.

(In miljoenen guldens)	Nederl. Banken		Nederl. Banken en Ned. Handel-Mij.	
	30 Sept. 1949	31 Oct. 1949	30 Sept. 1949	31 Oct. 1949
Activa:				
Kas, kassiers en daggeldleningen	69	56	104	82
Ned. schatkistpapier	2124	2170	2688	2744
	2193	2226	2792	2826
Ander overheidspapier	56	64	115	134
Wissels	9	7	14	10
Bankiers in binnen- en buitenland	117	105	149	136
Prolong. en voorsch. tegen effecten	37	37	49	48
	219	213	324	328
Debiteuren	463	485	568	587
Effecten en syndicaten	14	15	20	21
Deelnemingen (incl. voorschotten)	28	27	39	38
	505	527	627	646
Gebouwen	9	9	16	16
Diverse rekeningen	—	—	—	—
Belegde bestemmingsreserven	1	1	1	1
	2927	2976	3760	3817
Passiva:				
Crediteuren	2352	2386	2987	2990
Wissels	3	4	3	4
Deposito's op termijn	241	244	332	349
Kassiers en genom. daggeld	3	3	4	3
Diverse rekeningen	89	100	125	162
Bestemmingsreserven	1	1	1	1
	2689	2738	3452	3509
Aandelenkapitaal	160	160	211	211
Reserve	78	78	97	97
	2927	2976	3760	3817

The Statist

ESTABLISHED 1878

An Independent Journal of Finance and Trade

OBJECTIVE APPRAISALS
CONSIDERED JUDGMENT
IMPARTIAL OPINIONContains most complete range of
British economic and financial statisti-
cs published in any weekly journal

World wide circulation

Annual subscription rate: (post free-
to include all supplements) £ 3:2:6
(fl 33,40)A Special Supplement on Economic Con-
ditions in The Netherlands was published
on January 31 1948. A limited number
of this Supplement remain for sale.

LONDON: 51 CANNON STREET, E.C. 4

GRAFOLOOG

H. LANOOG - ROTTERDAM

PSYCHOL. ADVIEZEN

J. Luykenstr. 6, Tel. 50199

Koninklijke
Nederlandsche
Boekdrukkerij
H. A. M. Roelants
Schiedam

Fa. A. O. Beuth van

Wickevoort Crommelin

Amsterdam-Z. Tel. 25410

Corns v. d. Lindenstraat 22

Verzekeringadviseurs.

LOD. S. BEUTH

specialist Gezins- en Oude-
dagsverzorging.

Adviezen inzake:

Pensioen-voorzieningen voor
Staf en Personeel.

Organisatie Bedrijfs- en Ondernemingspensioenfondsen.

Aanvulling en normalisatie van
bestaande regelingen.

„HOLLANDIA“

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

HOOFDKANTOOR TE
VLAARDINGEN

Beschikbare krachten

SOCIAAL GEOGRAAF

6 jaar praktische ervaring, wenst van werkkring te veranderen. Br. onder no. ESB 1578, bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

JURIST

werkzaam op sociaal-economisch en juridisch gebied in verantwoordelijke overheidsbetr., gepromoveerd, repr., 36 jaar, uitstekende referenties, zoekt, wegens gebrek aan vooruitzichten, andere werkkring. Gezocht wordt een verantwoordelijke vertrouwensfunctie, zo mogelijk als secretaris van bedrijf of vereniging. Br. onder no. ESB 1580, bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

Vacatures

Belastingconsultatiebureau A. J. F. LEVERINGTON vraagt
1e RANGS KRACHT

in staat op volkomen deskundige wijze belastingzaken te behandelen, met alle daaraan verbonden werkzaamheden; bij voorkeur Oud-Insp. of -Acct. R.A.D. -Ontv. of -Hoofdcontr. Aanv. honorarium f 7.000— tot f 12.000.— p. jaar, naar gelang van bekwaamheid. Uitstekende vooruitz. Eigenh. geschr. brieven met volledige inl. en enkele ref. van uitsluitend prima krachten worden ingewacht aan het kantoor, 1e Helmersstraat 95, Amsterdam.

WERKGEVERSORGANISATIE

vraagt voor spoedige indiensttreding ter assistentie van de secretaris een **beschaafd all-round medewerker (mnl. of vr.)** met prettige omgangsvormen en in staat zelfstandig te werken.

★ Br. met volledige inlichtingen en verlangd salaris onder nr ESB 1581, bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam

CALTEX PETROLEUM MAATSCHAPPIJ

(Nederland) N.V.

Raffinaderij Pernis



Required:

Assistant to the chief accountant of new oil refinery

Applicants should preferably have held a similar position or have obtained considerable experience in a leading capacity in the accountancy department of a manufacturing organization. A diverse practical experience is especially looked for and candidates should state whether they have acquired previous knowledge of the following phases of Accounting:

Costing, Payroll and Timekeeping, Storehouse Accounts, Customs, especially as applied to Petroleum Products, Yield Accounting, Internal Auditing, Budget Control.

It is assumed that the candidates who should be aged 35—45 years will have a complete knowledge of the English language.

Salary paid will be commensurate with experience and qualifications.

Applications with full details to be addressed to the Personnel Department, P.O.Box 200, Rotterdam.

Economisch - Statistische Berichten

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Telefoon Redactie en Administratie 38040. Giro 8408.
Bankiers: R. Mees en Zoonen, 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 eigenwaarde in Belgische francs bij de Banque de Commerce te Brussel of op haar Belgische postgirorekening no 260.34.

Overzeese gebiedsdelen (per zeepost) f 26,—, overige landen f 28,— per jaar.

Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van het kalenderjaar.

Aangelegende stukken in Nederland aan het Bijkantoor 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). Advertentie-tarief f 0,40 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.