

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

35E JAARGANG

WOENSDAG 7 JUNI 1950

No. 1726

COMMISSIE VAN REDACTIE:

*Ch. Glasz; H. W. Lambers; J. Tinbergen;
F. de Vries; C. van den Berg (secretaris).*

Redacteur-Secretaris: A. de Wit.

Assistent-Redacteur: J. H. Zoon.

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 | 443 |
| Sommaire, summaries | 443 |
| Het luchthavenvraagstuk in West-Nederland door <i>J. C. Ramaer</i> | 444 |
| De Rijksdienst voor het Nationale Plan (I) door <i>Dr P. G. Knibbe</i> | 449 |
| Behandeling van Duitse merken bij het toekomstige vredesverdrag door <i>Dr C. Schouten</i> | 451 |
| De Mexicaanse petroleumindustrie in staatsbezit over- gegaan door <i>F. S. Noordhoff</i> | 453 |
| London Letter door <i>Henry Hake</i> | 455 |
| A a n t e k e n i n g : | |
| De resultaten van vijf jaren economische politiek in Engeland | 456 |
| Geld- en kapitaalmarkt | 458 |
| S t a t i s i e k e n : | |
| Bankstaten | 458 |
| Enige indexcijfers van de industriële productie in Nederland | 459 |
| Prijsindexcijfers van het gezinsverbruik in Nederland | 459 |

DEZER DAGEN

verheugen de Nederlanders zich, zoals wij langs de meer en meer gebruikelijke weg van de collectieve reclame weten, in de Hollandse nieuwe. De glans van genoeg bij de Nederlandse visserij zelf is echter wat mat; te begrijpen, indien men de weinig malse brokken beziet, die Minister Mansholt in zijn rede op de Visserijdag als oude problemen moest aanwijzen. De zee raakt leeg, de schepen op, wij gaan met zorgen varen.

Wordt goede maatjes. Een wijs advies, waaraan Frankrijk naar het schijnt een weinig gehoor wil gaan geven. Na een welhaast kille reactie op de eerste aarzelende Britse antwoorden op het Plan Schuman, doet men thans vriendelijker. Weliswaar zal de conferentie der geïnteresseerde landen doorgaan, ook zonder Groot-Brittannië, maar tot nadere voorlichting blijft men bereid. Het Engelse standpunt kan niet korter worden samengevat dan door de volgende, niet als afwijzend bedoelde, zinsnede uit „The New Statesman and Nation” van 3 Juni: „What is needed, therefore, is a British re-draft of the original Schuman proposals which embodies all the necessary safeguards”.

Een hartig hapje; al evenzeer geldt dit de Europese betalingsunie, waarvoor nieuwe Britse voorstellen zijn overhandigd. In de juist begonnen vergadering van de Economische Organisatie voor Europese Samenwerking bleek, dat men hoopt ditmaal aan de laatste ronde toe te komen. Het wordt tijd, want het bestaande betalingsstelsel loopt eind van deze maand af; men moet elkaar op de een of andere wijze vinden.

Zo staat het niet na de Belgische verkiezingen, afgaande op cijfers. In een zo nationale quaestie kan men als buitenstaander alleen hopen, dat de Belgen kans zullen zien de opgewekte gramschap te verwerken en tot een regering te komen. Hoewel, wat de Benelux betreft, schijnt er niet zo'n haast door onverbiddelijkheid van fatale data te zijn.

Fatale termijn, dan natuurlijk 1952. Voorlopig echter heeft President Truman het hulpprogramma voor het derde Marshall-jaar kunnen tekenen. Weer een jaar tijd om plannen te maken op de korte termijn, de lange termijn en de zeer lange termijn. Daarbij zal het Internationale Monetair Fonds volgens de adviseurs van de Amerikaanse President voorzichtig moeten zijn, misschien niet met plannen maken, doch wel met de uitvoering. Het zou zich teveel hebben verbonden. De Wereldbank daarentegen heeft zich geen gedurfdheid te verwijten.

Zo stond het niet met de Regeringen van de Westduitse Länder, volgens het Geallieerde Hoge Commissariaat; zij zouden met hun stelsels van bedrijfsvergunningen de individuele vrijheid van vestiging te sterk hebben aangetast. Goede bedoelingen zijn een belangwekkend onderdeel van een economische politiek; de data van het economisch leven tellen echter ook 'mee.

Over de structuur van Westduitsland is juist het nodige bekend geworden. In 1939 waren er op elke 100 personen tussen 20 en 65 jaar, 12 boven de 65. In 1949 was dit aantal opgelopen tot 15; in 1959 zal het, verwacht men, 17 belopen. Deze bevolkingsverandering en de werkloosheid brengen toenemende sociale verplichtingen; het totale begrotingstekort voor 1950 bedraagt 900 miljoen mark. Is het wonder, dat men op het gebied van de bedrijfsvrijheid verkiest oude Duitse wijn in oude zakken te gieten?

Dr. LEEFLANGER

Recla-Medicus

ZEGT:



**TOT IN MIJN EIGEN WACHTKAMER
ZIE IK DE BEWIJZEN**

van de lange levensduur van tijdschrift-advertenties.
Maar dat is niet het enige argument voor de betekenis
van tijdschriften als advertentie-media.

Een onpartijdig landelijk onderzoek, dat ingesteld
werd door het Nederlands Instituut voor de Publieke
Opinie, heelt interessant materiaal opgeleverd over
tijdschriften als dat waarin U NU leest.

Ieder, die zich rekenschap geeft van de besteding
van aan hem toevertrouwde reclame-gelden, vrage het
Rapport Professionele-Tijdschriften, onder vermelding
van firma en functie, aan bij de Nederlandse Organisatie
van Tijdschrift-Uitgevers,
Lange Voorhout 14,
Tel. 182139, Den Haag.

en... Uw advertentie leeft langer!

EXPEDITIE-BONNEN

en alle andere soorten genummerde con-
trôlebonnen, die in een modern bedrijf nood-
zakelijk zijn, worden in ons sterk gespecia-
liseerd bedrijf op de goedkoopste wijze en
volgens de meest doeltreffende systemen
aan rollen of in zigzaggevouwen pakken
vervaardigd en, al dan niet in combinatie
met praktische apparaten en automaten,
geleverd door de

Koninklijke Nederlandsche Boekdrukkerij

H. A. M. ROELANTS

**Afdeling Speciaaldrukwerk
Postbus 42, Schiedam**

K. Mees & Zoonen

Anno 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

Rotterdam

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

Nederlandsch Indische Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

Alle Bank- en Effectenzaken

GEO. WEHRY & Co. N.V.

AMSTERDAM



Vestigingen: Batavia (en 26 andere vestigingen
in Indonesië), New York, Buenos
Aires, Manchester, Londen, Brussel,
Melbourne, Tokyo, Osaka, Nagoya,
Singapore, Penang, Kuala Lumpur

Agenten: in alle Zuid-Amerikaanse Staten

EERSTE NEDERLANDSCHE

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

Gevestigd te 's-Gravenhage

ADMINISTRATIEKANTOOR DORDRECHT - BELLEVUESTRAAT 2, TELEFOON 5346

Personeels-Pensioenverzekering

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

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK.

J. C. Ramaer, *Het luchthavenvraagstuk in West-Nederland.*

Schr. betoogt, dat uitbreiding der vliegveldaccommodatie in West-Nederland gewenst is omdat een toeneming van het luchtverkeer zeer waarschijnlijk is en omdat de ontwikkeling, van het vliegtuig dit vergt. Vervolgens gaat schr. na, op welke wijze de luchthavenaccommodatie in West-Nederland dient te worden uitgebreid, opdat a. voldoende verkeersmogelijkheden worden geboden; b. een technisch verantwoord project wordt uitgevoerd; c. tegen zo laag mogelijke financiële offers. Hierbij worden de merites van de verschillende in Nederland naar voren gebrachte plannen vergeleken. Het plan Schieveen verdient volgens schr. de voorkeur; het is technisch en geografisch verantwoord, het stemt overeen met Nederlands beperkte middelen en houdt tevens mogelijkheden voor de toekomst in, dank zij een letterlijk en figuurlijk goede fundering.

Dr P. G. Knibbe, *De Rijksdienst voor het Nationale Plan (I).*

Deze Rijksdienst heeft een adviserende en coördinerende taak m.b.t. die economische aangelegenheden, die samenhangen met de bodem, d.w.z. met de ruimtelijke ordening. Daarnaast zag dit staatsorgaan zich nog de fantastisch grote macht toebedeeld om „bezwaar te kunnen maken” tegen alle werken, de ruimtelijke ordening betreffende. Deze grote macht is voor de rechtszekerheid zeer noodlottig. De gevaren, die hier dreigen, worden langzamerhand meer en meer ingezien. Door het wetsontwerp: voorlopige regeling inzake het Nationale Plan en Streekplannen, dat weldra in de Tweede Kamer in mondelinge behandeling komt, en door het kortgeleden bekend gemaakte rapport van de staatscommissie van den Bergh tot wijziging van de Woningwet, is het vraagstuk zeer actueel geworden. Schr. heeft ernstige bezwaren tegen genoemd wetsontwerp: 1. het is overbodig en 2. het doet enerzijds een reeds verdwenen stuk Duitse wetgeving van de allerslechtste soort herleven en verleent anderzijds de rest van deze wetgeving, welke evenmin in ons staatsbestel past, het aureool van een goede Nederlandse wet.

Dr C. Schouten, *Behandeling van Duitse merken bij het toekomstige vredesverdrag.*

Vooralsnog staat een teruggave van Duitse merken aan het besluit der Parijse Herstelconferentie in de weg. Indien men voor teruggave pleit, zou de bewuste bepaling dus moeten worden gewijzigd. Schr. bepleit daarbij de onderscheiding tusschen notoire en niet-notoire merken te vervangen door een onderscheiding tussen merken, die deel uitmaken van zich in het buitenland bevindende productiebedrijven, waarin het betreffende artikel onder toepassing van inherente methoden en/of kernrecepten werd/wordt geproduceerd, en alle andere merken. De beslissing zou dan kunnen luiden, dat alle merken, uitgezonderd de eerst genoemde categorie en die merken, waarover reeds door de Overheid van het betreffende land is beschikt, worden terugggegeven.

F. S. Noordhoff, *De Mexicaanse petroleumindustrie in staatsbezit overgegaan.*

Door het besluit van de Mexicaanse Regering tot ont-eigening van de petroleumindustrie in 1938, waardoor 17 Amerikaanse en Engelse maatschappijen werden getroffen, is een internationaal petroleumconflict ontstaan, dat thans nog slechts ten dele is opgelost. Schr. gaat na, hoe zich de verhoudingen tussen Mexico en de Verenigde Staten sedert genoemd besluit hebben ontwikkeld en welke resultaten de Mexicaanse petroleumindustrie onder het nieuwe beheer heeft behaald. De vooruitzichten voor de staatexploitatie worden somber ingezien. De noodzakelijke uitbreiding der petroleumindustrie wacht op het aantrekken van buitenlands kapitaal.

SOMMAIRE.

J. C. Ramaer, *Le problème concernant un champ d'aviation dans l'Ouest des Pays-Bas.*

L'auteur démontre qu'une extension des aéroports à l'Ouest des Pays-Bas est désirable, parce que 1. le trafic aérien augmentera probablement; 2. le développement de la technique des avions l'exigera. Le projet Schieveen (aéroport de Rotterdam) l'emporte sur tous les autres.

Dr P. G. Knibbe, *Le Service Public du Plan National (I).*

Cet organisme officiel exerce une très grande autorité par les objections qu'il peut formuler à l'égard de tous les travaux qui tombent sous les dispositions relatives à la distribution et à l'application des terrains. Ce pouvoir considérable est fatal pour les garanties juridiques. L'auteur, lui, formule des objections sérieuses contre le projet de loi: règlement provisoire au sujet du Plan National et au sujet des plans régionaux. Il est d'avis que le projet est inutile.

Dr C. Schouten, *Le régime des marques allemandes à l'occasion du futur Traité de Paix.*

Pour créer la possibilité de restituer les marques de fabriques aux Allemands; la décision de la Conférence des Réparations de Paris doit être modifiée. L'auteur préconise de faire une distinction d'une part entre les marques qui sont exploitées par des entreprises à l'étranger et qui fabriquent ou ont fabriqué, l'article en question à l'aide de méthodes inhérentes et d'autre part, toutes les autres.

F. S. Noordhoff, *La nationalisation de l'industrie pétrolière au Mexique.*

Le conflit international résultant du fait que le gouvernement Mexicain a décrété en 1938 l'expropriation de l'industrie pétrolière n'est encore que partiellement réglé. Les prévisions sur l'exploitation par l'état, se révèlent assez défavorables.

SUMMARIES.

J. C. Ramaer, *The airport problem in the Western Netherlands.*

Extension of airport accommodation in the Western Netherlands is desirable, since an increase in air-traffic is highly probable and also since the development of aircraft makes this essential. The Schieveen plan (Rotterdam airport) should be preferred to all other plans.

Dr P. G. Knibbe, *The Government service for the National Plan (I).*

This government body possesses extensive power to „object to” all works relating to space arrangements. This great power is very fatal to legal security. The writer strongly objects to the bill governing the provisional regulation with regard to the National Plan and District Plans, which in his opinion is superfluous.

Dr C. Schouten, *Treatment of German trade-marks at the future peace-treaty.*

The decision of the Paris Recovery Conference will have to be changed if trade-marks are to be given back to the Germans. The writer is in favour of distinguishing between trade-marks forming part of undertakings located in foreign countries where the articles in question are or were produced through applying inherent methods and all other marks.

F. S. Noordhoff, *The Mexican oil-industry state property.*

The international oil-conflict which arose in 1938 as a result of the Mexican decision to expropriate the oil-industry, has only partly been solved. Prospects of state operation are regarded as gloomy.

HET LUCHTHAVENVRAAGSTUK IN WEST-NEDERLAND.

Vaak vergeet men, dat voor het blijvend rendabel houden van de burgerluchtvaart de verbetering van vliegvelden en verkeersleiding even belangrijk is als het perfectioneren van toestellen en motoren.

Nederland ziet zich, evenals vele andere naties, op het gebied van de verzorging der luchthavenaccommodatie voor grote problemen geplaatst. Is het enerzijds, zeker voor een land met een economisch bestel als het onze, een levensbelang de verkeersfaciliteiten op peil te houden, anderzijds is het, gezien ons kapitaaltekort, een gebiedende noodzaak alleen dan grote bedragen hieraan uit te geven, indien zulks noodzakelijk en verantwoord is.

De beoordeling van een luchthavenproject is, evenals bij andere investeringen, alleen daarom al zo moeilijk, omdat men zich ten dele moet baseren op toekomstverwachtingen.

Zeer in het kort weergegeven, werden in Nederland de volgende plannen naar voren gebracht:

I. *Het plan „Burgerveen”.*

Dit bepleitte, evenals het vooroorlogse plan „Leiderdorp”, de aanleg van een zeer grote intercontinentale luchthaven, ongeveer 11 km bezuiden Schiphol. Dit vliegveld zou al het luchtverkeer van het Westen des lands moeten verzorgen; men stond dus centralisatie voor. Vermoedelijk vond dit, door de heer Plesman verdedigde, plan niet veel aanhang, gezien de enorme uitgaven aan dit project verbonden.

II. *Tangentieel plan Schiphol.*

Deze uiting der centralisatiegedachte beoogt Schiphol uit te breiden tot een intercontinentale luchthaven van het tangentieele type¹⁾.

Tegenover de centralisatiegedachte staat de decentralisatiegedachte, volgens welke grote voordelen liggen in de aanwezigheid van twee vliegvelden in West-Nederland. Een voorbeeld hiervan is:

III. *Het uitbreidingsplan Ypenburg.*

Aanvankelijk scheen dit plan om financiële redenen aantrekkelijk; het beoogde Ypenburg zodanig uit te breiden, dat dit dienst kon doen als vliegveld voor Europees verkeer. Hierdoor zou dan Schiphol van een deel van zijn Europees verkeer ontlast worden, zodat het geen uitbreiding zou behoeven.

Reeds om technische redenen (onvoldoende expansiemogelijkheden in een latere toekomst en obstakels in de aanvliegzones) is dit project verwerpelijk. Hiernaast is de financiële aantrekkelijkheid van dit plan vermoedelijk een gevolg van een te optimistische begroting.

IV. *Plan Schieveen (Vliegveld Rotterdam).*

Dit bepleit de aanleg van een vliegveld voor continentaal verkeer ten Noorden van Rotterdam, in de Schieveense polder bij Overschie (zie figuur I, blz. 445).

Voor wij de merites van dit plan gaan bezien, dienen wij ons eerst af te vragen, 1. of de luchthaven capaciteit in West-Nederland uitgebreid dient te worden, en zo ja, 2. hoe dit dient te geschieden.

De luchthaven capaciteit zal dan alleen uitgebreid dienen te worden, indien dit of om technische redenen nodig is of een voortzetting van de na-oorlogse toeneming van het luchtverkeer redelijkerwijs te verwachten valt. Wat zagen

¹⁾ Een dergelijk vliegveld bestaat uit een „eiland”, waarop zich het stations-araal bevindt; hier omheen loopt een cirkel- of ellipsvormige taxibaan, waaraan de startbanen raaklijnen vormen. Het „eiland” zou ter hoogte van de ten Westen van het huidige Schiphol lopende Rijksweg komen te liggen, terwijl het thans bestaande stations-araal zijn bestemming als technisch areaal zou krijgen.

wij in het verleden bij andere vormen van transport? Een gunstige ontwikkeling van de onderlinge verhouding tussen a. bevolkingsdichtheid en welvaart enerzijds en b. tarieven anderzijds, deed het verkeer steeds toenemen.

Dit geschiedde op twee manieren; op de bestaande verbindingen werd het verkeer steeds intensiever, maar daarnaast werd het net van wegen steeds dichter omdat de exploitatie van een toenemend aantal verbindingen economisch verantwoord geraakte²⁾.

Hoe zal de onderlinge verhouding van bevolkingsdichtheid, welvaart en luchtvaarttarieven zich in Europa gaan ontwikkelen? Wat betreft de bevolkingsdichtheid kunnen wij stellen, dat deze in West-Europa als geheel vermoedelijk ongeveer constant zal blijven. West-Nederland en vooral het „Zuid-Westelijk stedennagglomeraat” (Rotterdam en 's-Gravenhage), is echter een van de centra in West-Europa, die door geboorte-overschot en migratie uit het Oosten des lands in bevolkingsaantal toenemen:

Over de welvaart (nationaal inkomen en de verdeling er van) kunnen wij geen voorspellingen doen.

Wat de tarieven betreft, kan worden gezegd, dat er vele redenen zijn om aan te nemen, dat deze zullen dalen; een sterke daling in de eerstvolgende tien jaar is zelfs zeer waarschijnlijk (30 pCt bijv.)³⁾.

Gezien de gunstige ontwikkeling van een der vraagfactoren en de kostenfactor, kunnen wij stellen, dat een verdere toeneming van het luchtverkeer zeer waarschijnlijk is. Aangezien de ontwikkelingstendenties voor de andere vormen van transport (vooral tariefdaling) niet zo gunstig zijn als die voor de luchtvaart, kunnen wij bovendien verwachten, dat de luchtvaart t.o.v. deze reeds min of meer gestabiliseerde vormen van transport een steeds belangrijker plaats gaat innemen.

Naar kostenverlaging en dus tariefdaling wordt langs vier onderling nauw samenhangende wegen gestreefd. Deze zijn:

I. *Rationalisatie der luchtvaartondernemingen.*

Efficiëntere organisaties zijn zeer belangrijk om de toch al hoge „overhead costs” te drukken. Deze rationalisatie komt eerst thans op gang, omdat veel na-oorlogse moeilijkheden overwonnen moesten worden en de stimulans der concurrentie eerst nu ten volle begint te werken.

II. *Verbetering der vliegtuigen.*

De beoefening der luchtvaarttechniek is in feite een voortdurend streven naar vergroting van het geproduceerde aantal pass/km of ton/km per ton vliegtuiggewicht. Immers, hoe meer ton/km een vliegtuig van bijv. 20 ton per jaar kan produceren, hoe goedkoper dit toestel is.

Naast gunstiger aerodynamische vormen en lichtere constructies is vooral de verbetering der motoren van het aller grootste belang. Men tracht eigenschappen als groot vermogen, klein gewicht, en laag brandstofverbruik per pk/uur zoveel mogelijk te ontwikkelen en gunstig te combineren. Hiernaast is ook een eenvoudige constructie ten behoeve van lagere onderhoudskosten van belang. Wat bijv. de montage van „compound piston engines” betekent in stijging der betalende last, is duidelijk als men bedenkt, dat deze motoren een brandstofverbruik hebben, dat 20 pCt beneden dat der huidige motoren ligt.

Nog groter mogelijkheden houden de turbines in, zowel de propeller-turbine als de straalmotor. De veelbesproken

²⁾ Een voorbeeld van een dergelijk proces vormen de spoorwegen in Europa en in de Verenigde Staten in de laatste eeuw. De „industriële revolutie” deed de welvaart toenemen, de bevolkingsdichtheid steeg, de technische vooruitgang deed via betere treinen de tarieven dalen.

³⁾ De heer P. G. Masefield der „British European Airlines” verklaarde kortgeleden op Schiphol, dat de kosten per ton/km, die in 1945 ongeveer f 2.50 bedroegen, thans reeds gedaald zijn tot f 1.20 en over twee jaar, wanneer de nieuwe typen toestellen „Viscount”, „Ambassador” en „Marathon” in dienst zijn, nog verder gedrukt kunnen worden tot f 0.60 (60 pence, 28 pence en 14 pence).

meevoeren voor het geval er een verkeersopstopping heerst bij het vliegveld van aankomst of dit „dicht zit”. Deze reserves vormen een steeds groter percentage van de brandstofvoorraad naarmate de te vliegen route korter wordt. Dit is gemakkelijk in te zien, want steeds moet rekening worden gehouden met bijv. 1½ uur rondcirkelen en vliegen naar een bepaalde uitwijkhaven.

Als de vliegtuigen nu onder alle omstandigheden snel kunnen worden binnengeloost kan men de brandstofreserves belangrijk verminderen. Dit zal weer een grote stijging in betalende last betekenen. Bovendien maakt de invoering van turbinevliegtuigen de verbetering van vliegvelden en verkeersleiding noodzakelijk. Gezien het hoge brandstofverbruik van deze toestellen zouden volgens de huidige I.C.A.O.-voorschriften de reserves zo hoog moeten zijn, dat een vermindering in betalende last hiervan het gevolg zou zijn, hetgeen het gebruik van deze machines commercieel onverantwoord maakt.

De grote mogelijkheden, die turbinevliegtuigen en continentale luchtlijnen bieden, kunnen dus dan alleen worden uitgebuit, indien vliegvelden en verkeersleiding op het vereiste peil worden gebracht⁴⁾. Meer dan ooit geldt thans, dat de ontwikkeling van vliegtuig en vliegveld hand in hand moet gaan.

Het is een algemeen bekend feit, dat het vliegtuig in zijn ontwikkeling belangrijk vóór is op het vliegveld en de verkeersleiding; Schiphol vormt hier helaas geen uitzondering op. Dit is ook in Engeland en de Verenigde Staten het geval en kan ook daar, hoe paradoxaal dit ook zijn mag, voor een groot deel gezien worden als een nadelig gevolg van de tweede wereldoorlog voor de burgerluchtvaart⁵⁾.

Dit doet evenwel niets af aan het feit, dat Nederland de twee bovengenoemde landen zal moeten volgen bij het inhalen van de op dit gebied bestaande achterstand, wil ons land althans meeprofiteren van de grote voordelen; die de luchtvaart biedt. (Het grootse van de, dat werd vericht op Schiphol was merendeels herstel van geleden schade).

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd, dat uitbreiding der vliegveldaccommodatie in West-Nederland vereist is, 1. omdat een toememing van het luchtverkeer zeer waarschijnlijk is, 2. omdat de ontwikkeling van het vliegtuig dit vergt. Hiermee is de eerste vraag beantwoord.

Thans volgt de vraag, hoe breiden wij de luchthavenaccommodatie in West-Nederland zodanig uit, dat:

- voldoende verkeersmogelijkheden geboden worden;
- een technisch verantwoord project uitgevoerd wordt;
- tegen zo laag mogelijke financiële offers.

Bij beschouwing van punt a. komt men vanzelf op de vraag, of uitbreiding centraal dan wel gedecentraliseerd

⁴⁾ Dat vooral de mogelijkheden van de kortere continentale lijnen nog niet ten volle worden uitgebuit toont bijv. de verklaring van de K.L.M. over het staken van het binnenlandse lijnennet. Een van de redenen, die werd genoemd, is het niet bestaan van rendabele machines voor dergelijke lijnen. Een van de vliegtuig-industrieën, die in deze leemte tracht te voorzien, is de De Havilland fabriek in Engeland; zij ontwikkelt thans de „Heron”, een toestel voor 14 à 17 passagiers. Daarnaast zou een groter aantal vliegvelden in Europa nodig zijn om in de toekomst deze kleinere lijnen tot hun recht te doen komen. In Amerika, waar dezelfde leemte valt waar te nemen, wordt op dit gebied ook gewerkt. Over het verkeersvolume op deze lijnen valt overigens niet veel te voorspellen, juist omdat de ontwikkeling er van nauwelijks begonnen is en bovendien door de gevolgen van de oorlog is beïnvloed.

Hoewel wij ons thans dus nog niet aan voorspellingen kunnen wagen, kan worden gezegd, dat er geen redenen zijn om niet aan te nemen, dat het luchttransport t.z.t. even goedkoop zal zijn als de trein en dat daardoor veelvuldig van deze vorm van transport gebruik zal worden gemaakt. Temeer, daar het toegerust met voldoende vliegvelden, snellere verbindingen biedt.

Wanneer zal deze toestand zijn bereikt? Men kan hierover geen voorspellingen doen, alleen kan worden opgemerkt, dat de tarieven van de zgn. „coach-class” luchtvaartverbindingen in de Verenigde Staten reeds op dezelfde hoogte liggen als de spoorwegtarieven.

⁵⁾ Verbeteringen, te New York La Guardia airport aangebracht, hadden de volgende resultaten: vóór de verbetering der verkeersleiding (Dec. 1946—Febr. 1947): 4.582 landingen gemiddeld 33 min. te laat; 3.877 vluchten afgelast, 13 pCt der landingen op tijd uitgevoerd; na de verbetering: Dec. 1947—Febr. 1948): 555 landingen gemiddeld 11 min. te laat, 0 vluchten afgelast. Bovendien werd, om aan het voortdurend toenemende verkeer het hoofd te kunnen bieden, het enorme vliegveld „Idlewild” in dienst gesteld.

dient te geschieden. Wij zagen reeds, dat, indien de onderlinge verhouding tussen bevolkingsdichtheid en welvaart aan de ene kant en tarieven aan de andere kant gunstiger wordt, het verkeer op bestaande verbindingen intensiever wordt en daarnaast het wegnent dichter. Een ander woord voor „dichter net” is decentralisatie en gezien het feit, dat wij mogen verwachten, dat de onderlinge verhouding tussen de drie genoemde factoren gunstiger wordt (zeker voor West-Nederland), kunnen wij aannemen, dat de reeds bestaande decentralisatietendencie in de luchtvaart blijft bestaan.

Om ergens te komen moet men tijd en geld offeren. Het voordeel van luchttransport is, dat het (nu wel is waar nog voor meer geld dan per trein) belangrijk snellere verbindingen biedt. „De luchtvaart verkoopt tijd”, zoals de heer P. G. Masefield zegt.

Aan de ene kant moet de burgerluchtvaart dus gestimuleerd worden door verlaging der tarieven, aan de andere kant moet er naar worden gestreefd, dat voor hetzelfde geld meer tijd wordt verkocht. Dit laatste bereikt men niet alleen door snellere machines te bouwen, maar ook door de tijd te verkorten, die de passagier nodig heeft om naar het vliegtuig en zijn einddoel te komen. Dit betekent, dat dicht bij de voornaamste centra des lands vliegvelden moeten liggen.

Maar waar ligt de grens? Zal het vliegveld Rotterdam voor reizigers uit de omgeving een belangrijke verbetering betekenen? Inderdaad wordt bijv. de reis Rotterdam-Londen, die thans minstens 5 u. 25 min. duurt, verkort tot 3 u. 45 min., m.a.w. een tijdsbesparing van 26 pCt. Geen vliegtuig zou op deze route door sneller vliegen een dergelijke tijdsbesparing kunnen bewerken.

Fig. II (blz. 447) toont ons een vergelijking tussen de Europese centra wat betreft de verbinding tussen vliegveld en stad; Rotterdam en 's-Gravenhage steken wel zeer ongunstig af. De verbetering, die Schieveen brengt, blijkt groot te zijn.

Het is duidelijk, dat op intercontinentale routes, waar het verschil in reistijd tussen lucht- en oppervlaktetransport dagen bedraagt, de tijdsbesparing op de grond niet zo'n grote rol speelt. Op de continentale routes daarentegen is tijdsbesparing tijdens de reis van stad naar vliegtuig zeer belangrijk, omdat daar de verschillen tussen de reistijden van trein en vliegtuig veel kleiner zijn. Speciaal de continentale luchtvaart is dus aan decentralisatie onderhevig. Dit is ook de reden, dat de Rotterdamse luchthaven bedoeld is voor Europees vervoer.

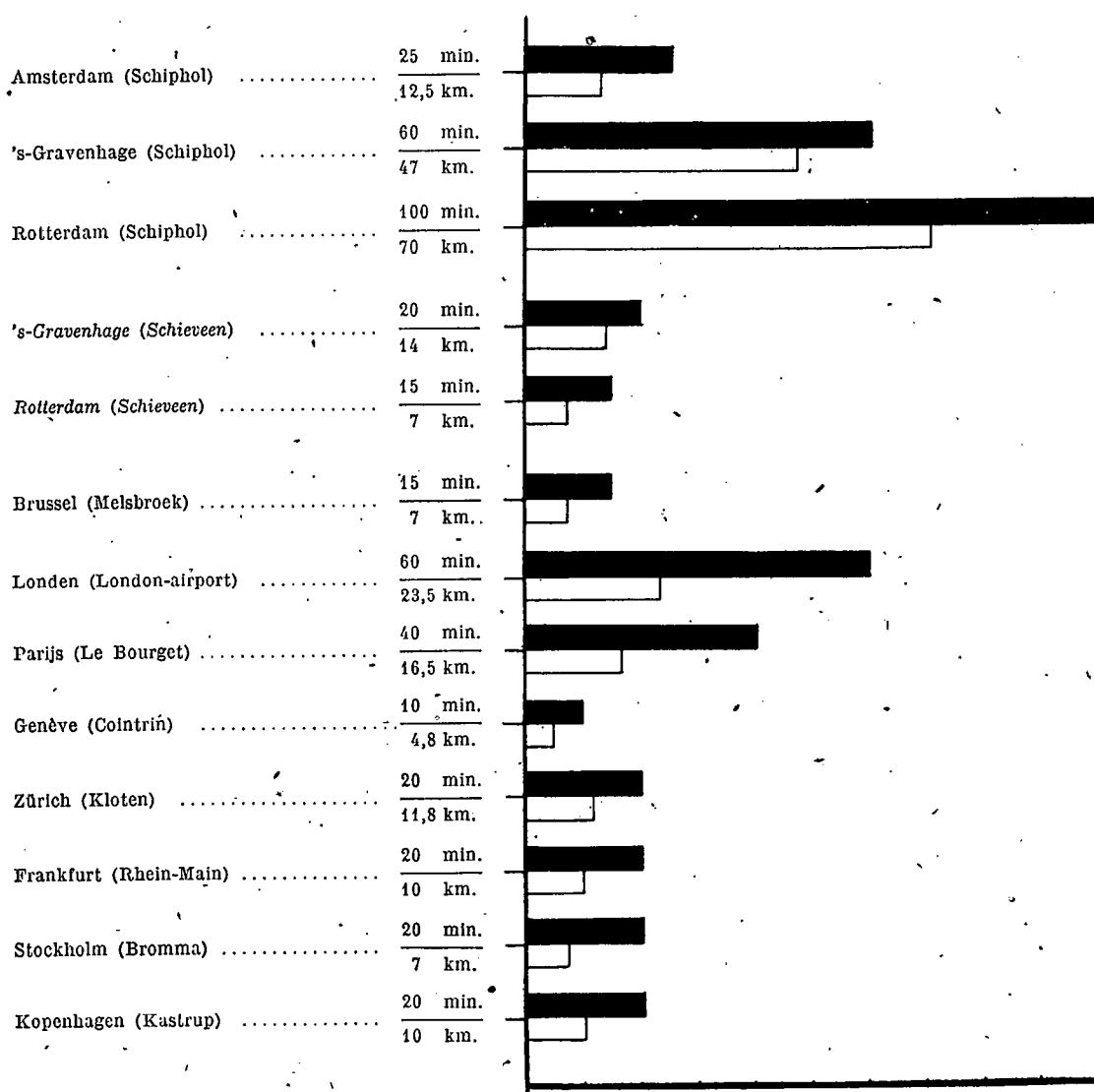
Centralisatie door middel van een tangentieel Schiphol zou betekenen, dat Nederland zich sterker richt op het intercontinentale lijnennet. Het is helaas maar al te waar, dat Nederland, gezien zijn ligging tussen Engeland en Midden-Europa, een ongunstige positie t.o.v. deze intercontinentale lijnen inneemt. T.o.v. het Europese lijnennet ligt ons land echter centraler en dus gunstiger; wij hebben gezien, dat juist in dat lijnennet de decentralisatietendencie zich het sterkst doet gevoelen.

De aanleg van het Rotterdamse vliegveld zou dus betekenen, dat ons land zijn positie t.o.v. het Europese lijnennet beter uitbuit, zonder de mogelijkheden van het intercontinentale lijnennet prijs te geven, omdat Schiphol de intercontinentale luchthaven blijft. Vermoedelijk kunnen van Rotterdam uit een aantal lijnen worden gevlogen, die niet rendabel van Schiphol uit kunnen worden gevlogen, omdat het Z.W.-stedenagglomeraat speciale relaties heeft in het internationale verkeer. (Bijv. naar Basen en Keulen en anderé centra in het Rijn-gebied; in het binnenland, door de excentrische ligging van „Schieveen”, naar Walcheren, Twente en N.-Nederland met de genoemde De Havilland „Heron”, alhoewel de spoorwegen onder de huidige verhouding der tarieven nog zeer sterk staan).

Ongetwijfeld heeft dit gebied, in welks zwaartepunt „Schieveen” ligt, een aanzienlijk potentieel aan passagiers

FIGUUR II.

Afstanden en tijden van de verbindingen tussen verschillende Europese steden en hun vliegvelden.



In Londen en Parijs bestaan plannen om de ondergrondse spoorweg naar het vliegveld door te trekken. Verder moet worden opgemerkt, dat de verbinding Rotterdam—Schiphol, wat de reistijd betreft, reeds verbeterd zou zijn als de ten Oosten van 's-Gravenhage geprojecteerde Rijksweg werd aangelegd (reistijd ongeveer 50 min., maar dan 66k een goede busverbinding; de huidige verbinding kan allerminst bevredigend worden genoemd).

en vracht. Een deel hiervan wordt reeds gerealiseerd door Schiphol, maar een aanzienlijk betere afroming er van valt te verwachten door dit naast de deur liggende vliegveld. In een straal van 20 km om het vliegveld Rotterdam wonen 1,5 miljoen mensen. Rotterdam is dank zij een zeer gunstige ligging aan een goede waterweg (zonder sluizen) naar een industrieel achterland een der grootste havens van Europa (in 1938 de grootste). Ook 's-Gravenhage biedt grote mogelijkheden (regeringscentrum en toerisme).

Naar ruwe schatting verhoudt het passagierspotentieel van het Z.W.-stedenagglomeraat zich tot het Amsterdamse als 3 : 2. Aangenomen werd hierbij, dat correlatie bestaat tussen de vraag naar passagiersvervoer door de lucht en dergelijke grootheden als het aantal aangeslagenen in de inkomens- en vermogensbelasting boven een bepaald bedrag, het aantal vestigingen van verkeer, handel en industrie en de grootte van de bevolking. Vóór de oorlog verhiel den de passagiersstromen over Waalhaven en Schiphol zich als 1 : 2. Men bedenke hierbij, dat Waalhaven veel ongunstiger lag dan „Schieveen”.

Wat betreft de luchtvracht heeft het Rotterdamse vliegveld grote mogelijkheden; naast de vele, steeds groeiende, industrieën moet het Westland worden genoemd, dat 10 pCt van de Nederlandse exportwaarde levert; vijfjinde

landbouwproducten worden vaak door de lucht vervoerd. Schiphol ligt voor vele tuinbouwproducten te ver van het Westland af (kneuzingen tijdens het wegtransport); het vliegveld Rotterdam biedt dus de mogelijkheid tot een grotere export van producten uit deze streek.

Bij de beschouwingen over „Schieveen” is men zelfs vaak geneigd aan de vrachtluchtvaart een belangrijker plaats toe te kennen dan aan het passagiersvervoer. Dergelijke voorspellingen echter dragen een zeer speculatief karakter, evenals die over het in de eerste 10 jaar te verwachten passagiersvervoer. Men kan hierover weinig zeggen, omdat de luchtvaart een uitermate dynamisch karakter draagt en nieuwe vindingen voortdurend grote veranderingen teweeg brengen.

Thans dienen wij de technische aspecten van het probleem te beschouwen. Deze komen in hoofdzaak op het volgende neer:

1. Gegeven een bepaalde hoeveelheid verkeer, is het, gezien de verkeersleiding, belangrijk eenvoudiger dit volume met twee vliegvelden in plaats van met één op te vangen. Bij slecht zicht kunnen twee vliegvelden zelfs het dubbele verwerken, omdat het onder deze omstandigheden voorlopig onmogelijk is op een vliegveld meer dan één

startbaan gelijktijdig voor blindlandingen te gebruiken. Voor Nederland is dit van het grootste belang omdat hier gedurende 35 pCt van het jaar de zgn. „Instrument Flight Rules” van kracht zijn. Men denke hier aan straalvliegtuigen, die snel binnengelooft dienen te worden.

II. Het geprojecteerde vliegveld bij Rotterdam ligt zeer ruim en heeft geen obstakels in de omgeving. Dit is van groot belang in verband met uitbreidingen, die eventueel plaats zouden kunnen hebben in de verdere toekomst, en de eisen van turbinevliegtuigen, die wel eens hoger zouden kunnen liggen dan die van motorvliegtuigen, vooral wat betreft de naderingszones e.d.

Deze voordelen heeft Ypenburg helaas niet; het kan niet uitgebreid worden tot een veld van de klasse A, en daar moet men bij een nieuw project wel op rekenen, omdat men niet weet wat de eerstvolgende decennia te zien geven.

Hiernaast is ook de opgeofferde cultuurgrond van belang en de opbrengstderiving, die daaruit voortvloeit. De getallen zijn:

voor tangentieel Schiphol:

| | |
|---|----------------------|
| 160 ha met een gemidd. jaarl. opbrengst van | f 1.000 per ha |
| 490 ha met een gemidd. jaarl. opbrengst van | f 1.700 per ha |

Totaal 650 ha met een totale gemidd. opbrengstderiving van f 993.000;

voor „Schieveen” met A-baan:

| | |
|--|----------------------|
| 163 ha gras- en bouwland met een gem. jaarl. opbrengst van | f 1.000 per ha |
| 27 ha tuinbouwgrond met een gem. jaarl. opbrengst van | f 15.000 per ha |

Totaal 190 ha met een totale gemidd. opbrengstderiving van f 568.000.

Het nadelig verschil bij centralisatie is dus: 460 ha grond en een grotere opbrengstderiving van f 425.000 per jaar.

De opbrengstderiving is uiteraard voortdurend aan verandering onderhevig.

De vergelijking is in één opzicht niet zuiver; tangentieel Schiphol biedt bij goed zicht (dus gedurende 65 pCt van het jaar) een grotere capaciteit dan het huidige Schiphol met „Schieveen” samen. Maar zoals reeds aangetoond werd, is de capaciteit bij slecht zicht een uiterst belangrijke, welhaast absoluut bepalende, factor. Een regelmatig verkeer moet onder alle omstandigheden gegarandeerd zijn.

III. Twee luchthavens bieden veel meer uitbreidings- en wijzigingsmogelijkheden dan één. Vooral bij een tangentieel veld bindt men zich sterk aan de oorspronkelijke opzet (de afmeting van het „eiland” is bijv. een gefixeerde grootte), voorts wordt het verkeer op bestaande vliegvelden niet gestoord. De voordelen van de geheel nieuwe opzet zijn groot wat betreft het gebruik maken van de laatste ervaringen in de nog jonge luchthavenarchitectuur. Indien Ypenburg uitgebreid werd zou een andere plaats moeten worden gezocht voor de daar gevestigde instructieluchtvaart omdat „lesvliegen op een burgerluchthaven zeer storend is en risico's inhoudt. Een nadeel van „Schieveen” is de langere bouwtijd; tangentieel Schiphol vergt een nog langere bouwtijd.

IV. Helaas is de militaire zijde ook van belang in deze tijd; de Rotterdamse luchthaven zal in geval van oorlog een luchtbasis meer vormen voor de verdediging van de vitale Rotterdamse aanvoerhavens.

Thans de voor Nederland zo belangrijke financiële zijde.

a. *De investeringen.*

De hieronder volgende bedragen berusten op vóór de devaluatie gemaakte begrotingen; men bedenke dus; dat zij slechts enig inzicht verschaffen omtrent de *verhouding* der investeringen.

In Schiphol zou tot ultimo 1950 f 72 mln worden geïnvesteerd. Naast de niet zo eenvoudig te classificeren mistbaan (zij groeide vóór, tijdens en na de bezetting aan, maar kan machines als de Boeing „Stratocruiser” goed opvangen) heeft het huidige Schiphol twee banen van de klasse AI. Hiermede heeft Nederland aan het huidige Schiphol een goede intercontinentale luchthaven.

Hiernaast zou aan het vliegveld Rotterdam f 26 mln dienen te worden gependend. Het zou hierdoor een vliegveld worden met één startbaan van de klasse E5 en één van de klasse AI, waardoor de zwaarste machines er kunnen landen. Eventueel zou een project van f 13,5 mln kunnen worden uitgevoerd met twee E-banen, waarvan een dan echter reeds de fundering van een A-baan heeft zodat latere uitbreiding hiervan mogelijk is. Als begin zou deze luchthaven goed zijn, maar het bezwaar zou zijn, dat zij geen grote toestellen kan opvangen, doordat een E-baan kort is. Wij stellen dus in onze beschouwingen „Schiphol Oud” (d.i. Schiphol van f 72 mln) in combinatie met „Schieveen” als gedecentraliseerde oplossing tegenover tangentieel Schiphol; dat f 95,5 mln zou moeten kosten.

Het verschil tussen beide projecten bedraagt:

| | | | | |
|----------|---|------------|---|-------------|
| f 72 mln | + | f 95,5 mln | = | f 167,5 mln |
| f 72 mln | + | f 26 mln | = | f 98 mln |
| | | | | f 69,5 mln |

Dit betekent dus, dat centralisatie Nederland aan investeringen f 69,5 mln meer zou kosten; dit bedrag is nu na de devaluatie vermoedelijk nog groter.

b. *De luchthavenexploitatie.*

Hierover valt niet veel te voorspellen; ongetwijfeld zullen de lasten van Schiphol en „Schieveen” samen hoger liggen dan van tangentieel Schiphol, maar er zijn vele redenen om aan te nemen, dat ook de baten hoger zullen liggen, indien er twee luchthavens zijn. Voor luchthavens spelen als inkomsten nl. de zgn. „non-aviation revenues” een zeer grote rol (in New York „Idlewild” maakten zij bijv. 70 pCt van de totale inkomsten uit; restaurant, winkels enz.); nu is de kans groot, dat deze inkomsten voor „Schieveen” eveneens aanzienlijk zullen zijn, omdat het vliegveld langs de drukste verkeersader van Nederland ligt. Hoe de verhouding tussen kosten en opbrengsten zal komen te liggen, valt dus niet van tevoren te zeggen; voorspellingen op dit gebied hebben niet veel zin.

c. *De luchtlijnexploitatie.*

Van de zijde van de K.L.M. is gesteld, dat een tweede luchthaven in Nederland nadelig zou zijn uit een oogpunt van luchtlijnexploitatie; dit wordt gebaseerd op de gedachte, dat de kosten zullen stijgen, indien de K.L.M. een organisatie op twee luchthavens moet bekostigen. Afgezien van het feit, dat men in het geheel niet in staat is enige voorspellingen te doen over de stijging van de opbrengsten, die hiertegenover staat (zeker niet voor meer dan vijf jaar), valt het te betwijfelen, of de kostenstijging wel zo groot zou zijn als men becijfert. De vele voorspellingen, die door verschillende instanties op dit gebied gedaan zijn, moeten noodgedwongen een speculatief karakter dragen, gezien de vele onverwachte wendingen, die de ontwikkeling der luchtvaart kan nemen. Daarnaast komen nog dergelijke factoren als de conjunctuur, die eveneens grote invloed kunnen hebben en al even onzeker zijn. Bovendien is het belang van de luchtlijnexploitanten zeker niet het enige en bepalende in de luchthavenkwestie.

Vooral bij het beoordelen van de investeringen dienen wij te bedenken, dat Nederland arm is en daardoor de financiële zijde een grote rol speelt, althans op dit moment.

Een project dient uitgevoerd te worden, dat onder de huidige omstandigheden betaalbaar is, maar niet van kruideniersmentaliteit getuigd, want dat zal ons land later duur te staan komen. Tangentieel Schiphol is een groots project, maar is alleen al om financiële redenen onaanvaardbaar; het uitbreidingsplan Ypenburg is half werk.

Van de naar voren gebrachte plannen blijft dan over het plan „Schieven”, dat technisch en geografisch verantwoord is, overeenstemt met Nederlands beperkte middelen en tevens mogelijkheden voor de toekomst inhoudt, dank zij een letterlijk en figuurlijk goede fundering. Hoe zal de uitspraak van de ter bestudering van dit probleem benoemde Commissie Ringers luiden? Over niet al te lange tijd zal men dit te horen krijgen.

's-Gravenhage.

J. C. RAMAER.

DE RIJKSDIENST VOOR HET NATIONALE PLAN.

I.

Uit een schemerachtige onbekendheid is deze Rijksdienst de laatste tijd in het volle daglicht komen te staan. Aanvankelijk wist praktisch niemand iets van deze Rijksdienst af. Degenen, die er dan nog wel eens van gehoord hadden, verwisselden dit dan nog spoedig met het Centraal Planbureau, dat een Centraal Economisch Plan opstelde en onder leiding van Prof. Tinbergen zo goed als alle aandacht ten deze op dit orgaan concentreerde.

Wil men een goed inzicht in de werking van de Rijksdienst verkrijgen, dan zal het aanbeveling verdienen de overeenkomst en het verschil tussen de Rijksdienst en het Centraal Planbureau zeer in het kort aan te geven.

Beide geven advies en werken coördinerend inzake economische aangelegenheden. De Rijksdienst evenwel alleen voor wat samenhangt met de bodem, d.w.z. met de ruimtelijke ordening. Het Centraal Planbureau gaat meer speciaal over algemene economische vraagstukken. Het heeft tot taak bij te dragen tot de coördinatie van het regeringsbeleid op economisch, sociaal en financieel gebied. Het gaat hier om „planning”. De hoofdlijnen voor het te volgen beleid worden daartoe aangegeven in een Centraal Economisch Plan, dat voor een bepaalde tijdsduur wordt opgesteld.

Het Centraal Planbureau geeft derhalve voorlichting aan de Regering, het werkt coördinerend en is interdepartementaal, terwijl het ressorteert onder het Ministerie van Economische Zaken.

Het verschil met de Rijksdienst voor het Nationale Plan zit ook hierin, dat de Rijksdienst, naast deze adviserende en coördinerende taak bovendien zich nog zag toebedeeld de fantastisch grote macht om „bezwaar te kunnen maken” tegen alle werken, de ruimtelijke ordening betreffende. Als een gemeente of provincie of een of ander Minister verlot heeft gegeven om bepaalde werken uit te voeren, of zelf werken wil uitvoeren, dan kan de Rijksdienst zeggen: het zal niet gaan. Ook particulieren kan ten deze van alles worden verboden.

Of deze macht nu wordt uitgeoefend door de President van de Rijksdienst of door een Minister, die al of niet de leider van de Rijksdienst daartoe volmacht geeft, maakt in wezen weinig verschil. Hier is een staatsorgaan, dat dwars door alles heen zijn beslissingen kan nemen. Dat dit staatsorgaan niet zo dwaas is om links en rechts de andere staatsorganen voor het hoofd te stoten, maar daarentegen bij de uitoefening van zijn grote macht t.o.v. deze organen, taktisch te werk gaat, doet aan het on-Nederlandse beginsel niets af of toe:

Minder scrupules behoeft de Rijksdienst uiteraard te betonen als het slechts betreft doorgewone staatsburgers. Het is zelfs voorgekomen, dat iemand, die zijn zaak bij de Kroon aanhangig had gemaakt, van de Directeur van de Rijksdienst een briefje kreeg, dat hij er mede moest rekenen, dat, al zou hij het winnen, de Rijksdienst toch bezwaar zou maken en hem de uitvoering van het werk zou verbieden.

Een dergelijke dwars door alles heenlopende macht is voor de rechtszekerheid uiteraard zeer noodlottig.

Men moet bij dit alles niet gering denken over de omvang en de macht van de Rijksdienst. Het gaat hier om het graven van sloten en kanalen, het beplanten van alle terreinen en gronden in Nederland, het bouwen van huizen, schuren, fabrieken, het aanleggen van vliegvelden, sportvelden, wegen, dijken, terreinen voor militaire oefening, over het ontginnen, het ontgronden, over verkaveling, over drinkwatervoorziening, enz., enz. Alle lagen van ons volk, landbouw en industrie wel het allermeest, kunnen met deze fantastische macht te maken krijgen.

Hoe komt de Rijksdienst aan deze overmatige bevoegdheden? Het antwoord is zeer eenvoudig. De Duitsers wilden met één slag, zonder veel gerucht, alles door een Nederlandse instantie kunnen laten verbieden wat hun onwelgevallig was. De later opgetreden President van de Rijksdienst drukte dit voorzichtig zo uit, in zijn rede van 7 Mei 1949, voor de Vereniging Het Grondbezit gehouden: „Het heeft helaas zo moeten zijn, dat de Nederlandse autoriteiten in de daarop volgende jaren slechts door het middel der bezettingsverordeningen de „wettelijke” maatregelen konden treffen, welke zij in het algemeen belang nodig achtten en welker uitstel niet verantwoord zou zijn geweest”.

De Leidse Kamer van Koophandel is de eerste geweest, welke op 15 April 1949 publiekelijk tegen deze on-Nederlandse regeling heeft geprotesteerd. Tot op die datum waren het nagenoeg alleen insiders geweest, die de lof van de Rijksdienst hadden bezongen.

Langzamerhand zijn meer en meer de ogen van zeer velen opengegaan voor de gevaren, welke de burgerrechten en burgervrijheden van ons volk bedreigen. Tot het wekken van meer belangstelling droeg ook bij, dat op 19 Juli 1949 een wetsontwerp werd ingediend: Voorlopige regeling inzake het Nationale Plan en Streekplannen (No. 1307). Op 8 Februari 1950 verscheen hierop het Voorlopig Verslag en op 11 April 1950 de Memorie van Antwoord. In de tweede helft van Mei werd ook verkrijgbaar het op 3 April 1950 vastgestelde rapport van de Staatscommissie van den Bergh tot wijziging van de Woningwet, hetwelk ook een uitgewerkte regeling inhoudt voor de ruimtelijke ordening. Het vraagstuk is derhalve wel zeer actueel geworden.

Het Verslag van de Staatscommissie bevat zeer veel belangwekkends en zal nog tot velerlei beschouwingen aanleiding geven.

Allereerst komt echter aan de orde het wetsontwerp 1307, dat weldra in de Tweede Kamer in mondelinge behandeling komt en daarna ook nog door de Eerste Kamer moet worden beoordeeld.

Het is dan ook dit wetsontwerp, waarvoor thans hier bijzondere aandacht wordt gevraagd.

Voor de Memorie van Antwoord geldt, wat meer als bezwaar wordt geopperd, dat daarin allerlei argumenten voorkomen, die eigenlijk in de Memorie van Toelichting hadden moeten staan. Uiteraard wordt de oppositie tegen een wetsontwerp moeilijker, als pas op het laatste ogenblik de hoofdargumenten duidelijk naar voren komen.

Er is derhalve alleszins aanleiding om dit voorlopige wetsontwerp nog eens nader te bezien.

Het stemt tot grote voldoening, dat zo vele leden der Staten Generaal er goede aandacht aan hebben geschonken. Zowel voor- als tegenstanders van dit ontwerp hebben allen ernstige bezwaren. Zelfs de leden, die vóór willen stemmen, lieten nog het volgende opmerken: „Intussen wensten deze leden door de gemaakte opmerkingen niet de indruk te vestigen met de inhoud van het ingediende wetsontwerp ingenomen te zijn”. Ook nu nog hebben zij „tegen vele van haar bepalingen ernstig bezwaar en zij wensten dit wetsontwerp dan ook uitsluitend te aanvaarden als een stuk noodwetgeving, als een tijdelijke

voorziening, die zo spoedig mogelijk weer dient te verdwijnen”.

Als zij, die willen voorstemmen, zo oordelen, moeten de bezwaren wel zeer reëel zijn.

Kort geformuleerd komen onze bezwaren hierop neer:

1. dat het wetsontwerp overbodig is, en
2. dat het enerzijds een reeds verdwenen stuk Duitse wetgeving van de allerslechtste soort doet herleven en anderzijds de rest van deze Duitse wetgeving, welke evenmin in ons staatsbestel past, het aureool van een goede Nederlandse wet verleent.

Dit betoog zal voorts temeer op zijn plaats zijn, omdat ook de leiding van de Rijksdienst voor het Nationale Plan zelf hartgrondig er naar verlangt om de regeling uit die Duitse tijd zo spoedig mogelijk door een goede Nederlandse te vervangen.

De regeling van het wetsontwerp is een *voorlopige*, omdat, na verschijning van het rapport van de Staatscommissie van den Bergh, deze materie definitief zal worden geregeld.

Hoofdvraag is thans, waarom het nodig is, om inmiddels een reeds afgeschafte Duitse regeling tot nieuw leven te wekken.

Waarom kan niet worden gewacht op de definitieve regeling, waarbij de Nederlandse staatsrechtelijke verhoudingen weer tot haar recht komen?

Men zou verwachten, dat hiervoor een duidelijke verklaring zou worden gegeven. Het tegendeel is echter het geval. Wat ter verklaring wordt gezegd, is in het geheel niet overtuigend, ja, houdt zelfs geen steek. Dit is ietwat verwonderlijk, daar toch bekend is, dat het een stilzwijgende gewoonte is geworden om dergelijke Duitse regelingen niet partieel te herzien. Of wel zij vervallen geheel, of er komt een geheel nieuwe Nederlandse wet voor in de plaats.

De Staatscommissie Bezettingsrecht en de Memorie van Toelichting hebben terecht geconstateerd, dat van de Duitse regelingen omtrent de Rijksdienst voor het Nationale Plan alleen de Uitvoeringsbeschikkingen uit 1942 zijn afgeschaffd, maar daarentegen het Basisbesluit uit 1941 is gehandhaafd. Dit Basisbesluit geeft echter reeds een zo fantastisch grote macht en zo grote bevoegdheden aan de betrokken Minister en de onder diens bevelen en auspiciën werkende President van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, dat deze bevoegdheden in wezen door de onderhavige voorlopige regeling niet eens groter worden. Het essentieel enige effect is, dat de reeds half afgeschafte Duitse regeling een gloednieuwe Nederlandse sanctie ontvangt. Vandaar dit protest.

Het enige in de Memorie van Toelichting daarvoor aangevoerde argument is, dat het streekplannenwerk voortgang moet hebben. De Memorie van Antwoord werkt dit voor enkele gevallen nader uit. Dit argument blijkt echter op de keper beschouwd wezenlijke waarde te missen.

Hoe is ten deze de gang van zaken? Volgens het gehandhaafde Basisbesluit geeft de Minister algemene voorschriften nopens de voorbereiding, vaststelling en wijziging van streekplannen. Voorts kan de President van de Rijksdienst voorschrijven, dat en op welke wijze bepaaldelijk aan te duiden objecten in een streekplan of uitbreidingsplan moeten worden opgenomen. Volgens dit Basisbesluit kan de President voorts het Nationale Plan „in voorbereiding verklaren”, iets wat hij dan ook heeft gedaan: Dit alles kan derhalve ongehinderd doorgaan en de daarop gegronde maatregelen behouden hun kracht.

In de inmiddels *vervallen* Derde Uitvoeringsbeschikking werd bepaald, dat een streekplan voorbereid moet worden door de Vaste Commissie van de Provinciale Planologische Dienst, maar ieder is het er over eens, dat deze Provinciale Vaste Commissies ook zonder een dergelijk voorschrift aan de voorbereiding van streekplannen kunnen doorwerken en dan ook doorwerken.

Zodra voorheen in de Staatscourant officieel kennis

was gegeven, dat een bepaald streekplan „in voorbereiding was verklaard”, kon de President van de Rijksdienst op grond daarvan „bezwaar maken” tegen elk werk en elke maatregel door wie ook getroffen, als het maar met de bodem te maken had en in strijd geacht kon worden met dit in voorbereiding zijnde streekplan.

Nu deze Derde Uitvoeringsbeschikking vervallen is, is het derhalve niet meer mogelijk om streekplannen „in voorbereiding te verklaren” en op grond daarvan „bezwaar te maken”. Maar ook dit is niet beslissend.

Het merkwaardige is nl., dat deze bevoegdheid om bezwaar te maken uit anderen hoofde ook reeds bestaat, zodat het, als men „bezwaar wil maken”, in het geheel niet nodig is om streekplannen in voorbereiding te verklaren of definitief vast te stellen.

Deze bevoegdheid om bezwaar te maken tegen alle mogelijke werken, de bodem betreffende, heeft de President nl. reeds krachtens het Besluit van 27 Augustus 1942, waarbij het *Nationale Plan* in voorbereiding werd verklaard. Dit besluit heeft zijn geldigheid behouden, omdat het gegeven is krachtens het gehandhaafde Basisbesluit.

Nu staat wel vast, dat er nooit een stuk zal verschijnen, waarvan men zeggen kan: „dit is nu het Nationale Plan”. Het is veel meer, zoals ook de Memorie van Antwoord aangeeft, een samenstel van allerlei plannen, streekplannen en facetplannen, welke zoveel mogelijk met elkander in harmonie moeten worden gebracht. Op deze wijze zal het Nationale Plan bij stukjes en beetjes worden opgebouwd. Is derhalve een Provinciale Planologische Dienst van oordeel, dat een bepaald werk strijdt met een streekplan aan welks voorbereiding officieus wordt gewerkt, dan heeft deze Dienst slechts de President te waarschuwen en deze is dan bevoegd om op grond van strijd met dit uit allerlei onderdelen op te bouwen en derhalve in voorbereiding zijnde Nationale Plan elk bezwaar te maken, dat hij nodig en gemotiveerd acht.

Met het maken van bezwaar is, ook volgens het Verslag van de Rijksdienst over 1946 en 1947, de betekenis van het in voorbereiding verklaren van een streekplan ten deze uitgeput. Op blz. 33 wordt nl. niet anders verklaard, dan dat een zodanig voorbereidingsbesluit voor de President de mogelijkheid opent om „bezwaar te maken tegen voorgenomen werken, voorzover deze in strijd zijn met het in voorbereiding genomen streekplan”.

Dit klopt ook geheel met wat de Memorie van Antwoord in § 2 aanvoert om te betogen, dat de facet-streekplannen, die het zo urgente belang van de drinkwaterwinning moeten dienen, moeten worden goedgekeurd en tot definitieve plannen moeten worden gemaakt.

„Bescherming van de waterwingebieden is voor de oplossing van dit vraagstuk” (dat der drinkwatervoorziening) „een noodzakelijke voorwaarde”. Welnu, deze „bescherming” is er reeds voor de volle 100 pCt. Reeds thans kan bezwaar worden gemaakt tegen elk werk, dat de waterwinning in welk gebied ook, zou schaden.

Ook wat het in de Memorie van Antwoord genoemde Walcheren betreft, kan, vooral nu door het officieus voorbereide streekplan meer dan voorheen vaststaat wat moet gebeuren, nu reeds tegen elk werk, dat met dit plan zou strijden, bezwaar worden gemaakt.

De President heeft dan ook, *louter krachtens het bij de bevestiging gehandhaafde Basisbesluit*, op grond van het in voorbereiding zijnde Nationale Plan, nog eind 1948 een tweetal besluiten doen afdrucken in de Nederlandse Staatscourant (no. 222), waarbij tegen bepaalde voorgenomen werken bezwaar werd gemaakt¹⁾. Als men dan ook zou zeggen, dat in de jaren, waarin facet- of streekplannen geen wettelijke basis zouden hebben, het niet mogelijk zou zijn om plannen en werken, strijdig met die plannen, tegen te houden, dan is dit volmaakt onjuist. Elk dier

¹⁾ Zie Staatscourant van 16 November 1948, no. 222. Voor een aantal andere gevallen zie men blz. 38 en 39 van het Verslag van de Rijksdienst.

werken kan, mede blijkens de praktijk; zonder rechtsgeldig streekplan, ook nu reeds worden ondervangen, alleen al wegens strijd met het in voorbereiding zijnde Nationale Plan.

Daar de Vaste Commissie van de Provinciale Planologische Dienst in elke provincie zoveel kan voorbereiden als zij wil, zal niemand haar daarbij een strobreed in de weg kunnen leggen. Moeten er maatregelen getroffen worden om bepaalde belangen, betrokken bij een dergelijk in voorbereiding zijnd plan, te „beschermen”, dan kan dit, ook blijkens het optreden van de Rijksdienst, te allen tijde geschieden.

Het voorlopige wetsontwerp geeft dan ook essentieel niet meer recht om bepaalde waterwingebieden, verkavelingsprojecten enz. te „beschermen” dan de Rijksdienst reeds thans heeft.

De enige reden, welke officieel wordt genoemd, om een voorlopige regeling te maken als thans voorgesteld wordt, vervalt derhalve ten enenmale. De essentiële bevoegdheid, welke facet- en streekplannen hem kunnen geven, heeft de Minister, eventueel de President, reeds, terwijl de voorbereiding van die plannen, ook zonder voorlopige wet, rustig voortgang kan hebben. Dit streekplannenargument is derhalve niet ter zake dienende.

Ook is er niet één dringende reden aan te voeren, waarom de verschillende thans nog in voorbereiding verklaard zijnde streekplannen ineens definitief vastgesteld zouden moeten worden. Vermeerdering van bevoegdheden voor de Rijksdienst spruit daaruit niet voort. Eerder zou men kunnen zeggen, dat de Rijksdienst met opzet jaar in jaar uit de streekplannen in voorbereiding heeft gelaten, want als ze definitief worden, staat vast wat er onder valt. Zolang een plan nog in voorbereiding is, kan er meer in worden gedacht dan wanneer het is vastgesteld. Vandaar, dat het enige definitief vastgestelde streekplan tot op heden ook het enige is gebleven. De Rijksdienst had aan meer definitief vastgestelde streekplannen blijkbaar geen behoefte. Het zou niet prettig aandoen als thans dit punt ineens dringend zou worden, nu de voor-malige Duitse regeling mocht worden gesanctionneerd.

Leliden.

P. G. KNIBBE.

BEHANDELING VAN DUITSE MERKEN BIJ HET TOEKOMSTIGE VREDESVERDRAG.

In mijn artikel over de behandeling van de Duitse merken bij het a.s. vredesverdrag in „E.-S.B.” van 22 September 1948, heb ik voor zover het ons land betreft, gepleit voor teruggave van de Duitse merken met uitzondering van de volgende vier groepen:

a. de merken, welke reeds eerder in gebruik waren bij een Duitse onderneming in ons land, welke laatste intussen door de Nederlandse Regering is verkocht;

b. de merken, welke reeds eerder in gebruik waren bij een onderneming, en voor welk gebruik thans licentie is verleend;

c. de merken, welke de introductie van een nieuw Nederlands product van dezelfde kwaliteit van het overeenkomstige Duitse, zouden kunnen ondersteunen;

d. de merken, welke blokkade het gebruik van een Nederlands product met een ander, Nederlands merk, zou kunnen stimuleren.

Intussen is van alle zijden het streven aan de dag getreden West-Duitsland weer een plaats in de rij der volkeren in te ruimen. De Marshall-hulp is gericht op het economisch herstel vooral van West-Europa, en beschouwt West-Duitsland terecht als een onafscheidelijk deel daarvan. Deze hulp tracht het doel o.a. door stimulering van de Westduitse uitvoer te bereiken. De bezettende geallieerden zijn er op uit om West-Duitsland in staat te brengen de voor zijn bevolking noodzakelijke invoer met de

vruchten van zijn eigen arbeid te betalen. De wederopbouw van het economisch apparaat heeft op een voortreffelijke wijze voortgang gemaakt. Men komt tot het inzicht, dat West-Duitsland, wil het de aangerichte schade zo veel mogelijk goedmaken, daartoe ook in staat moet worden gesteld. Verschillende landen hebben zich bereid verklaard aanmeldingen van nieuwe merken uit West-Duitsland aan te nemen.

Ook schijnt thans, vijf jaren na de oorlog, de vrees overdreven, dat het bezit van zijn merken Duitsland een groter voorsprong in de herovering van zijn markten zou verlenen dan wel gewenst ware. Tenslotte kan een merk zich slechts dank zij kwaliteit blijvend een markt veroveren; uiteindelijk komt het op het artikel-zelf aan, en voor kwaliteitsartikelen kan ieder producerend land zorgen, terwijl een oud, bekend, merk voor een nieuw artikel zijn markt toch verliezen zal, indien blijkt, dat dit nieuwe artikel niet volkomen identiek is met het oorspronkelijke. Merken behoren bovendien bij kwaliteitsproducten en, hoe meer de export van een land van massa- op kwaliteitsproducten overgaat, des te eerder kunnen de individuele producenten naast elkaar tot hun recht komen.

Al deze feiten hebben er toe geleid, dat men zich thans uit verschillende overwegingen moet afvragen, of het niet juist zou zijn om bij de toepassing van de bepaling van art. 6 aan het slot van de besluiten der Parijse Herstelconferentie van 14 Januari 1946, waardoor ook de merken als Duits activum de jure nog steeds worden beheerst, althans voor deze vermogensbestanddelen een uitzondering te maken.

Van deze kentering is de, reeds in het hogeraangehaalde artikel in dit tijdschrift gesignaleerde, en op het congres van Quebec in 1949 voortgezette, wijziging van de beoordeling van het lot van de Duitse merken door de Internationale Kamer van Koophandel een bewijs. Was in het advies van Februari 1948 nog voorgesteld de Duitse merken te doen bevriezen, in het advies van Juni 1948 van deze Kamer werd reeds aanbevolen de Duitse merken aan haar vroegere eigenaren terug te geven, onder inachtneming uiteraard van de landelijke bepalingen en voor zover daarover niet reeds was beschikt. Het nieuwe advies, dat van Juni 1949, maakt een onderscheid tussen notoire en niet-notoire merken. Aanbevolen wordt de laatste groep zonder meer aan de vroegere eigenaren terug te geven. Voor de notoire merken wordt de teruggave eveneens wenselijk geacht, doch wordt hierbij gezegd, dat dit in overeenstemming met de landelijke wetgeving dient te geschieden. De teruggave mag geen afbreuk doen aan de rechten van niet-Duitse onderdanen, die de eigenlijke eigenaren van het merk zijn of die een firma controleren, op wier naam het merk is ingeschreven. Verder kan van teruggave geen sprake zijn, indien er over het merk reeds is beschikt. Uit deze beide laatste adviezen is derhalve de gedachte aan het bevriezen verbannen. De teruggave wordt er als hoofdregel in vooropgesteld.

Ook in ons land zal ongetwijfeld een mildere behandeling van de Duitse merken zich moeten baanbreken. Volgens berichten in de dagbladen (bijv. De Nieuwe Courant van 25 Maart 1950) heeft de Minister van Economische Zaken van Nederland nog onlangs medegedeeld, dat de uitbreiding en verdieping van de economische betrekkingen tussen ons land en Duitsland een van de ernstigste zorgen van de Nederlandse Regering zijn. Bij die gelegenheid sprak de Minister in zijn onderhoud geruchten tegen, als zou de Nederlandse Regering geen voorstander zijn van de gelijkgerechtigde opneming van Duitsland in de organisaties, welke streven naar Europese economische eenheid. Nederland wenst, aldus de Minister, deze toetreding zonder voorbehoud.

In deze gedachtengang past niet langer de toch al aanvechtbare, door schrijver dezes aangetroffen, veronderstelling, dat het zo lang mogelijk vasthouden van de Duitse merken een opvoedende werking zou hebben; het zou de

Duitsers er immers voortaan van weerhouden om in andere landen binnen te rukken, omdat zij niet alles weer mede naar huis zouden kunnen nemen c.q. hun kostbaar merkenbezit zouden moeten achterlaten. Te bedenken valt ook, dat de rechten, welke de Staat bij invoer van Duitse merkartikelen heeft, tenslotte voor het grootste gedeelte door de eigen onderdanen moeten worden betaald.

In de economische en politieke ontwikkeling van het laatste anderhalf jaar verdient dan ook de herziening van het programma voor Nederland, zoals dit in mijn vorige opstel werd aangegeven, alleszins aanbeveling. Nu de mogelijkheid op directe betaling van oorlogsschade vrijwel illusoir is gebleken en aan de andere kant gemeenschappelijke belangen van nog hoger orde, waarin de Westduitsers moeten worden betrokken, op het spel staan, is het noodzakelijk het tot dusver ingenomen standpunt t.a.v. de in beslag genomen Duitse merken te herzien.

Het is nu in de eerste plaats de vraag, of de teruggave van de merken met art. 6 van het slot van de besluiten der Parijse Herstelconferentie van 14 Januari 1946 in strijd zou zijn. Deze bepaling legt immers aan elk der ondertekenende staten de plicht op, de vijandige Duitse activa, welke zich op zijn territorium bevinden, in beslag te nemen en daarmee aldus te handelen, dat zij niet meer in Duits eigendom of onder Duitse controle kunnen terugkeren.

De oorzaak van de op het gebied van de voormalige Duitse merken ontstane verwarring is m.i. mede te zoeken in het feit, dat men bij de verklaring en tenuitvoerlegging van bovengenoemde bepaling, resp. bij de uitbuiting van het buitenlandse Duitse bezit, reeds spoedig tot de erkenning is gekomen, dat er tussen octrooien en merken een principieel verschil bestaat, hoewel beide juridisch als vermogensbestanddelen worden beschouwd. Een octrooi gaat in de eerste plaats de productie aan. Het is een vermogensbestanddeel, dat door een andere dan de oorspronkelijke gebruiker kan worden uitgebuit, daar men, als eigenaar ervan, ook kennis draagt van de nieuwe werkwijze, van het nieuwe voortbrengsel, resp. van de nieuwe verbetering, welke het inhoudt. De ex-Duitse octrooien moeten dan ook terecht voor hun voormalige eigenaren als verloren worden beschouwd.

Merken dragen echter een ander karakter. Het merk spreekt vooral tot de consument en biedt hem een bepaalde garantie. Merken zijn het resultaat van jarenlange reclame, introductie en gelijkblijvende kwaliteit. Zij kunnen, als zij bij goede artikelen behoren, niet eenvoudigweg door andere worden vervangen. Met name is zulks niet het geval bij artikelen, welke kwaliteit pas na herhaald of langdurig gebruik wordt bevestigd. Bijzonder inhaerent aan het artikel is de als merk dienende firmanaam, waarvan de bescherming niet eens op inschrijving, doch op feitelijk gebruik berust. Ook de handelsnaam wordt als vermogensbestanddeel beschouwd en in art. 1 sub 8 van het Besluit Vijandelijk Vermogen zelfs uitdrukkelijk als voorbeeld genoemd. Terwijl een octrooi als nieuwe werkwijze of nieuw voortbrengsel zelfstandig kan worden overgedragen, is, hoewel men juridisch een streven naar het losmaken van het merk van het bedrijf heeft kunnen opmerken, een afscheiding van het merk van het artikel zelve toch niet mogelijk. Dit kan niet worden ontkend, zelfs niet al schijnt de in sommige landen wel eens plaats gehad hebbende uitverkoop van of het venten met Duitse merken met deze opvatting in strijd.

In vele gevallen bevond zich een Duits filiaal in het buitenland, dat in beslag genomen is en door de buitenlandse mogendheid verkocht of verpacht werd. Vaak betrof het hier echter slechts een magazijn, een „Auslieferungslager”, ten doel hebbende de afnemers snel te bedienen. Dan weer was het een montagebedrijf; ook weleens — op chemisch en pharmaceutisch gebied, bijv. in de parfumeriebranche — een bedrijf, waarin weliswaar onbelangrijke, mechanische meng- en andere processen plaatsvinden,

doch de eigenlijke samenstelling van deze grondstoffen volgens bepaalde recepten — de kern van het productieproces — in het stamhuis in Duitsland plaatsvindt. Men zal moeten toegeven, dat in al zulke gevallen de eigenlijke productie van het artikel met het merk aan het stamhuis in Duitsland is voorbehouden gebleven.

Het kan niet worden ontkend, dat de eigendom van het merk — in tegenstelling tot het octrooi — niet los van de productie van het artikel kan worden gedacht. Daardoor ontstaat twijfel omtrent de mogelijkheid van het beschikken over het merk, indien dit daardoor los van de productie van het artikel komt te staan. Dat deze twijfel meer verbreid is dan men wellicht vermoedt, wordt bijv. bewezen door het bericht, volgens hetwelk het Beheersinstituut in België, Zweden en Denemarken aan firma's, die eau de cologne-merken hadden verworven, de plicht zou hebben opgelegd haar product uit originele essences van de Duitse fabrieken te bereiden. Dit voorbeeld herinnert aan een vonnis van een Noord-Amerikaanse rechter in 1926, krachtens hetwelk de Amerikaanse verwerper van het merk 4711 dit merk niettemin niet mocht gebruiken, aangezien het oorspronkelijke recept ervan hem niet bekend was, hoewel het filiaal in Amerika mede door hem was verworven.

Doch in verband met het juridisch erkende vermogensrechtelijk karakter van het merk staat een teruggave van de Duitse merken aan het hogerbedoelde beginsel van de Parijse Herstelconferentie vooralsnog in de weg. Indien men op politiek-economische en praktische gronden voor teruggave in het algemeen van de Duitse merken pleit, dan zou dus de bewuste bepaling van de Parijse Herstelconferentie (en van het Besluit Vijandelijk Vermogen) op grond van het bovenstaande gewijzigd dienen te worden. Daarbij zou de onderscheiding in de merken, zoals de Internationale Kamer voor Koophandel deze heeft gemaakt, nl. in *notoire* en *niet-notoire*, voor een andere verdeling moeten plaatsmaken. Immers, het lijkt mij weinig principieel om de behandelingswijze van de Duitse merken van hun al of niet *notoire* karakter te laten afhangen. Het stemt mij echter wel principieel — immers in overeenstemming met het kenmerk van de gebondenheid van het merk aan de productie — voor, indien men een onderscheid zou maken tussen die merken, welke deel uitmaken van zich in het buitenland bevindende productiebedrijven, waarin het betreffende artikel onder toepassing van inhaerente methoden en/of kernrecepten werd/wordt geproduceerd — en alle andere merken. Bovendien ligt deze grens vast of is althans te bepalen, hetgeen van de grens tussen *notoire* en *niet-notoire* merken niet te zeggen valt; hier is te veel afhankelijkheid van het belanghebbende individu, of zelfs van geïnteresseerde staten.

Dan zou dus de in de praktijk tot niet te veel moeilijkheden aanleiding gevende beslissing kunnen luiden: alle merken worden aan de Duitsers teruggegeven, behalve:

a. die, waarover reeds door de Overheid van het betreffende land is beschikt;

b. die, welke behoren bij een zich in het buitenland bevindend productiebedrijf, waarin het artikel inderdaad ook, volgens de productiemethode (recept) en in de kwaliteit, waaraan het merk zijn naam resp. zijn eigenschappen te danken heeft, werd/wordt geproduceerd.

Deze uitzonderingen sluiten, voor zover het ons land betreft, in het algemeen aan bij de groepen a en b, voor welke behoud voor ons land in mijn in de aanhef genoemd artikel in dit tijdschrift reeds werd gepleit.

Jammer is uiteraard, dat in verschillende geallieerde landen bij de beschikking over de merken een allesbehalve voorzichtige politiek is gevolgd. Daardoor is het zelfs kunnen voorkomen, dat geveesmiddelen van de nieuwe geallieerde producent doch onder het oude Duitse merk, thans voor andere doeleinden dienend, aan patiënten de dood brachten. Uitwassen van die aard, een gevolg van kortzichtige en onverantwoordelijke merkenpolitiek,

schaden consument en producent. Het lijkt mij niettemin te ver te gaan, indien men, in de onder a bedoelde gevallen, ook al is het merk niet aan een buitenlands productiebedrijf gekoppeld, de verwerving door derden ongedaan zou maken. Wel lijkt het juist, om in zulke gevallen, ter bescherming van de consument, op het voetspoor van de hoger aangehaalde uitspraak van een Noord-amerikaanse rechter, de producent te dwingen aan te geven, dat het door hem geproduceerde artikel niet met het Duitse identiek is. Bij de onder b bedoelde gevallen zou zulk een verwijzing, zoals vanzelf spreekt, niet vereist zijn en komt het verlies terecht volledig voor rekening van de vroeger uitsluitende Duitse eigenaar, wiens land de oorlog verloor. Het zou te wensen zijn, dat in elk geval de tot dusver door eenige landen gevolgde destructieve politiek op het gebied der beschikking over de Duitse merken onmiddellijk stopgezet wordt, opdat de verwarring niet nog groter worde dan zij reeds is. In het bijzonder in de chemische industrie is een snelle teruggave van de Duitse merken, en, indien zulks niet mogelijk is, althans het ophouden van het nemen van nieuwe maatregelen daartegen, bepaald gewenst.

Men ontveinze zich niet, dat door het wachten op een internationale definitieve regeling van de onderwerpelijke materie veel kostbare tijd zou verstrijken. In afwachting van zulk een regeling zouden belanghebbenden met voorlopige afspraken van afzonderlijke staten reeds gebaat zijn.

Scheveningen.

Dr C. SCHOUTEN.

DE MEXICAANSE PETROLEUMINDUSTRIE IN STAATSBEZIT OVERGEGAAN.

Een internationaal petroleumconflict ten dele opgelost.

In „Economisch-Statistische Berichten” van 21 Januari 1942 hebben wij een beschouwing kunnen wijden aan de totstandkoming ener overeenkomst tussen de Verenigde Staten van Noord-Amerika en Mexico inzake de verlening ener schadeloosstelling aan de petroleummaatschappijen, wier bezit in het jaar 1938 was onteigend.

Reeds in November 1940 leek het er op, alsof partijen met elkaar tot overeenstemming waren gekomen, maar het moest daarna nog een vol jaar duren, voordat een definitief accord kon worden getroffen. Beide partijen hadden daarvoor een concessie gedaan.

De Verenigde Staten hadden verdere credieten toegezegd voor de stabilisering van de peso, terwijl de aankopen van zilver werden gegarandeerd. Van haar kant zou de Mexicaanse Regering verschillende personen van het Cardenas-regiem uit hun ambt ontheffen; die geen persona grata waren in de petroleumwereld.

Verder konden wij er in dit artikel aan herinneren, dat de positie der petroleummaatschappijen was verzwakt, omdat enkele kleinere maatschappijen genoeg hadden genomen met de aan haar toegekende bedragen, welke inmiddels zelfs reeds waren geïncasseerd, terwijl men verder geneigd bleek te zijn, nieuwe petroleumconcessies te accepteren op de door Mexico gestelde voorwaarden.

Wij zijn thans 8 jaren verder en het loont daarom alleszins de moeite om de vraag onder de ogen te zien, hoe zich de verhoudingen tussen de beide genoemde landen in deze tijd ontwikkeld hebben, om na te gaan, welke resultaten de Mexicaanse petroleumindustrie onder het nieuwe beheer behaald heeft en of Mexico inmiddels ook met de Engels-Nederlandse petroleumbelangen een meer of minder bevredigende schikking heeft weten te bewerkstelligen.

Het jaar 1949.

Het jaar 1949 is voor Mexico een belangrijk jaar geweest.

In verschillende publicaties van de laatste tijd heeft men laten uitkomen, dat de economische situatie van dit land een grote verbetering heeft ondergaan, nadat de nieuwe koers van de Mexicaanse peso in Juni 1949 was vastgesteld op 8,65 peso voor de dollar in plaats van 4,85 peso. Ten aanzien van de petroleumindustrie vernemen wij, dat voor de uitbreiding dezer industrie, een onderdeel van het project voor economische ontwikkeling, grote plannen bestaan, indien het benodigde buitenlandse kapitaal kan worden aangetrokken.

Zeër gunstig is bijv. het oordeel van Lew B. Clark, Amerikaans handelsattaché te Mexico-City. Hij spreekt over evenwichtige verhoudingen in het zakenleven, over het vertrouwen van het publiek in de gang van zaken en over de gunstige invloed van de gestabiliseerde munt.

Ook in verband hiermede bestaat er o.i. alle aanleiding om wat dieper op de feiten in te gaan, al zullen wij daarbij aan de petroleumsector de meeste aandacht besteden.

Onteigeningsbesluit.

De exploitatie van de mijnen en van de petroleumvelden in Mexico was vroeger voornamelijk in handen van buitenlandse maatschappijen, welke werden aangetrokken door de lage lonen. De revolutie van 1910, welke aan het langjarig bewind van Porfirio Diaz een einde maakte, alsmede de feitelijke onteigening in 1938, hebben hierin een wijziging gebracht.

Over die feitelijke onteigening (de daarop betrekking hebbende wet is van een vroegere datum) is sindsdien zeer veel geschreven, maar wij willen slechts melding maken van het artikel van Prof. Jesus Silva Herzog: „Mexico and the Oil Companies” in „Annals of Collective Economy”, Geneva (Jan./April 1939).

Zeventien Amerikaanse en Engelse maatschappijen werden door het besluit van President Cardenas, dat in het jaar 1938 werd genomen, getroffen.

Men mene echter niet, dat door hem een revolutionaire periode werd ingeluid. Drie zijner voorgangers, Plutarco Elias Calles, Francisco I. Madero en Alvara Obregon hebben de sociale revolutie in Mexico een feit doen worden en hebben ingrijpende veranderingen teweeggebracht in de sociale, economische en politieke omstandigheden van het land. Zij genoten de steun van de vakbeweging.

Wij ontlene deze bijzonderheden aan een boekje van J. H. Retinger (1926) over Morones of Mexico, de leider bij uitnemendheid van de Mexicaanse vakbeweging, die later verschillende ministerportefeuilles heeft beheerd.

Ook de genoemde schrijver vestigt er de aandacht op, hoezeer Mexico te kampen heeft met gebrek aan kapitaal, dat voor een land met 15 miljoen inwoners nog veel en veel moeilijker te overwinnen is dan voor de Sowjet-Unie het geval is-geweest.

In 1950 wacht — zoals wij gezien hebben — de hoogst noodzakelijke uitbreiding der petroleumindustrie op het aantrekken van buitenlands kapitaal.

Scherpe reacties.

De onteigening van het bezit der zeventien petroleummaatschappijen heeft zeer scherpe reacties uitgelokt, al bleven militaire maatregelen achterwege.

Engeland verbrak de diplomatieke betrekkingen met Mexico en Amerika staakte plotseling de aankoop van zilver.

Toen echter de oorlog uitbrak tussen Duitsland en Engeland in bondgenootschap met Frankrijk, werden de omstandigheden voor Mexico zó gunstig, dat het een uit-spraak kon uitlokken van zijn grote buurman, dat men het onteigeningsbesluit zou erkennen, mits er een behoorlijke schadevergoeding zou worden betaald.

Amerika vroeg \$ 400 mln, terwijl Mexico 50 mln pesos alleszins voldoende achtte. Cardenas kwam nu met een tussenoplossing: al wat Mexico niet zelf nodig had van de in het land gewonnen olieproducten, zou gedurende tien

jaar als schadevergoeding worden geleverd. Net wat de oliemaatschappijen wensten, olie en geen geld.

Maar daarmee was men niet klaar. Mexico produceerde wel olie, maar niemand wou ze kopen. Geen tanks waren voor vervoer beschikbaar, daar had de Shell voor gezorgd. Het gevolg was, dat Mexico tegen zijn zin gedwongen werd met Duitsland te gaan onderhandelen over levering van materiaal en over verkoop van olie.

Uit alles bleek, dat Cardenas niet de man was om de onderhandelingen tot een goed einde te kunnen voeren.

De houding der petroleummaatschappijen was en bleef bepaald vijandig. Niemand, die in het bedrijf thuis was, mocht achterblijven. Aan het Mexicaanse personeel werden beter betaalde baantjes in de Verenigde Staten aangeboden.

Contracten, adressen, facturen, plannen, chemische formules en het daarbij behorende „know how” (de juiste toepassing ervan), loonlijsten en acten werden verbrand of meegenomen.

Reeds tijdens het conflict hadden de petroleummaatschappijen haar goudreserves uit de Mexicaanse banken teruggetrokken en na de nationalisatie der bedrijven wist de internationale valutamarkt de peso tot op 45 pCt van zijn waarde te drukken. De uitvoer van petroleum en petroleumproducten, vermeldt een Duits schrijver, werd jaren achtereen „fast unmöglich” gemaakt. Gewichtige „Produktionsgeheimnisse” werden niet overgedragen, geschoolde krachten keerden Mexico de rug toe en de leveringen van dringend noodzakelijke machines en van onmisbare onderdelen werden stopgezet.

Maar in het jaar 1941 wist President Avila Camacho toch te bereiken wat zijn voorganger niet had weten te bewerkstelligen, t.w. de erkenning door de Amerikaanse Regering van het onteigeningsbesluit. Daartegenover nam Mexico op zich een schadeloosstelling, groot 23.995.991 dollars te betalen aan de Amerikaanse petroleummaatschappijen, die tot het jaar 1938 in Mexico hadden gewerkt¹⁾.

In de loop van het jaar 1947 was het laatste deel van dit geweldige bedrag betaald.

Een jaar eerder waren de onderhandelingen met de Engelse en de Nederlandse oliemaatschappijen en met name met de machtige „Mexican Eagle” hervat, welke in Augustus 1947 eindelijk konden worden afgesloten.

In het Amerikaans-Engelse tijdschrift „The Petroleum Times” van 13 September en van 11 October 1947 zijn hieromtrent zeer uitvoerige mededelingen gedaan, ook aan de hand van officiële, hierop betrekking hebbende, documenten. Reeds zijn inmiddels twee jaartermijnen betaald.

Sombere vooruitzichten.

De vraag, welke thans om beantwoording vraagt, is niet zo zeer of en hoe de staatexploitatie der petroleumvelden zich tot dusverre heeft weten te handhaven, maar vooral of zij dit zal kunnen blijven doen en of zij het hoofd zal kunnen blijven bieden aan de moeilijkheden, welke Mexico op dit gebied op zijn weg ontmoet.

Wat zijn daaromtrent de opvattingen van deskundige waarnemers? Die naam verdient ongetwijfeld O.B. Irizarry, uitgever van een Spaans-Engels petroleum-tijdschrift, en Wayne Rives, advertentiechef van „The Oil and Gas Journal”, die in de loop van het jaar 1946 een bezoek hebben gebracht aan de voornaamste Mexicaanse oliecentra.

Aan in het genoemde tijdschrift van 2 en 9 November 1946 opgenomen beschouwingen ontlenu wij, dat de moeilijkheden waarmede men te kampen heeft, in feite al dateren van vóór 1938. Ze zijn verscherpt door de onteigeningsbesluiten, door de oorlog en door de Mexicaanse industrialisatieplannen.

De Mexicaanse ingenieurs en arbeiders hebben sinds dat jaar onder zeer moeilijke omstandigheden moeten werken en hebben desondanks kranige prestaties geleverd.

In de eerste plaats leverde al dadelijk het arbeidsprobleem zeer grote moeilijkheden op. Verder liet de kwaliteit van het in gebruik zijnde materiaal alles te wensen over. Toen het aan de buitenlandse maatschappijen duidelijk werd, voor en omstreeks 1938, dat de onteigening vroeg of laat een feit zou worden, hebben zij de vernieuwingen van het materiaal zoveel mogelijk uitgesteld.

Na 1938 moesten ze achterwege blijven, omdat men er eenvoudig het geld niet voor had en de prijzen der petroleumproducten lange tijd niet verhoogd mochten worden.

Voorts vormde het transportprobleem een grote handicap.

Dat onder zulke benauwende omstandigheden de raffinagecapaciteit toch nog kon worden verhoogd van 40.000 vaten per dag tot 153.800 vaten door vergroting en verbetering van 5 van de 6 bestaande raffinaderijen, dwingt bewondering af. Ook het buisleidingensysteem heeft men in aanzienlijke mate weten te verbeteren.

Toch ondervindt men te dezen aanzien zeer grote moeilijkheden, zowel bij het onderhoud als bij de noodzakelijke vernieuwingen, wegens gebrek aan materiaal, wegens de hoge sociale lasten, wegens gebrek aan medewerking van de zijde van Amerikaanse leveranciers, die het besluit inzake de onteigening blijven veroordelen, wegens ontwijking ten gevolge van de tweede wereldoorlog, de onmogelijkheid om tot prijsverhoging over te gaan „in the face of rising costs” en wegens nog altijd bestaande transportmoeilijkheden en dit alles bij een gestegen petroleumbehoefte in het eigen land met niet minder dan 45 pCt.

Een wel zeer trieste samenvatting, naar men ziet, welke de schrijvers doet concluderen, dat Mexico een critiek moment tegemoet gaat in de 8½ jaar oude geschiedenis der staatexploitatie.

Samenwerking is nodig.

De heer Lew B. Clark, die wij al eerder genoemd hebben; maakt in zijn handelsoverzicht betreffende het jaar 1949 generlei gewag van bestaande moeilijkheden, doch volstaat ermee zijn lezers mede te delen, dat de petroleumproductie in het afgelopen jaar geen uitbreiding heeft ondergaan, dat er 160 putten zijn geboord (tegen 80 in 1948), dank zij Amerikaanse hulp, en dat de petroleumuitvoer belangrijk minder heeft opgebracht dan over 1948 ten gevolge van prijsdalingen (verschil \$ 8 mln), zodat de in te voeren duurdere oliën niet uit de export betaald konden worden.

Het binnenlandse verbruik nam opnieuw toe en maakte de uitbreiding der productie steeds meer urgent. Verder onderging de gasproductie in de buurt van Monterrey een belangrijke uitbreiding, aan de raffinaderij bij Salamanca werd met grote kracht gewerkt en er kwamen weer nieuwe buisleidingen gereed. Economische Voorlichting laat daarentegen in het nummer van 13 Januari 1950 duidelijk uitkomen, dat h.i. een vlotte samenwerking tussen de Verenigde Staten en Mexico de olie-industrie in Mexico zeer ten goede zou komen. Zij wijst er tevens op, dat de regeringen van de twee landen hiervan terdege overtuigd zijn en het ook van harte begeren, doch dat er bijna onoverkomelijke moeilijkheden te overwinnen zijn.

Zo is in de eerste plaats de huidige Regering Aleman in Mexico gebonden aan de grondwet, die zich verzet tegen het uitgeven van aardolieconcessies, waarbij rechten op de bodem en op de minerale rijkdommen zouden worden afgestaan aan buitenlandse maatschappijen. Een voorstel tot wijziging daarvan zou verder weinig of geen kans op succes hebben. De redenen daarvoor liggen vóór de hand.

In de eerste plaats zou zulk een voorstel op sterk verzet stuiten bij de in de petroleumindustrie werkzame arbeiders met hun zeer gunstige arbeidsvoorwaarden, en in de

¹⁾ Geraadpleegde literatuur: Dr W. G. N. van der Sleen, Mexico, 1949; Egon E. Kisch, Ontdekkingen in Mexico, 1948; Dr J. Tam-pica, Ein Volk ringt um sein Petroleum, Juni 1949.

tweede plaats zou het Cardenas, die het onteigeningsbesluit tot uitvoering heeft gebracht, de wind in de zeilen blazen. Men zal het dus wel blijken zoeken in de richting van de toelating van buitenlands kapitaal onder zodanige voorwaarden, dat het nationale gevoel der Mexicanen zoveel mogelijk wordt ontzien.

Men moet hierbij echter wel in het oog houden, dat „de Mexicaanse petroleumarbeiders reeds in hun in 1948 te Tampico gehouden Congres alarm hebben geslagen en een eenheidsfront hebben gevormd van alle petroleumarbeiders uit de Midden- en Zuid-Amerikaanse landen tegen de grote Engels-Amerikaanse trusts, die heden ten dage bij hun oorlogsvoorbereidingen een nieuwe aanval voorbereiden op de petroleumreserves der ganse wereld” (Dr J. Tampica, t.a.p.).

Het is wel een zeer gevaarlijke impasse, waarin Mexico zich blijkt te bevinden, waaruit de beide regeringen het land niet kunnen bevrijden. De oplossing der bestaande moeilijkheden zal alleen een feit kunnen worden, als kapitaal en arbeid elkaar zullen weten te vinden.

Dat is de tragiek der huidige situatie!

Daarom baat het niet veel om uit te spreken, dat Amerika genoodd zal zijn water in de wijn te doen en dat, indien dan Mexico tegelijkertijd begrip toont te hebben voor het feit, dat de politiek van goede nabuurschap niet uitsluitend van één kant kan komen, een uitweg uit de huidige impasse — en dat wel op korte termijn — niet uitgesloten is.

Uiteraard kunnen wij het er mede eens zijn, dat, wanneer dit probleem tot een oplossing zou worden gebracht en de Mexicaanse petroleumindustrie zich weer aanzienlijk zou kunnen uitbreiden, dan een essentiële bijdrage zou zijn geleverd voor een verder economisch herstel van Mexico.

Het probleem ligt echter dieper en de vraag blijft slechts, welke de houding zal zijn van de beide machten achter de troon!

Haarlem.

F. S. NOORDHOFF.

LONDON LETTER.

Meteorologically speaking, the cold dull dreary days have gone, and it is beautiful sunshine with cloudless skies. And that is symbolic of the country. During the past month, controls have been swept away and consumers' preference is back again. Or at least that is how it feels. The ordinary man in the street is hardly thrilled because steel rationing has gone, with the exception — an important one — of tin plate and sheet. Both sides of the industry have been pressing for this relief, and with steel output reaching new records at frequent intervals, a greater flexibility could be introduced. Buyers will now be able to order the type of steel required, rather than try to make do with the type allocated. The result of this change may be not very great on the ordinary citizen, but on the steel users it will be considerable. Under the present arrangements, the steel industry has to be nationalised — there is, of course, always the chance that an amending Bill will be introduced postponing the evil day. And — ask industrialists hopefully — why should the Government relax a control when it means to take over the industry as a whole? Certain difficult problems (the export of steel is one), call for a close co-operation between the Steel Federation, the industry's trade association, and the Government. Why should this co-operation not continue indefinitely? Why not? The Federation is quite willing; it has urged this course on the Government many times. But the Government is committed politically and a reversal of policy is especially hard in this field.

A change is not altogether impossible. The Minister of Food has been very willing to make changes. One of his earliest acts was to sack a large proportion of his staff.

He followed up by changing the „points” system and later by abolishing it altogether. This „points” system is interesting for it afforded a choice in the purchase of foods. Each period of four weeks, a number of „points” was given to each person, and certain goods were given a points value. As commodities became scarce their points value increased; as the general situation altered, the number of points given varied, and as goods became more available or hung fire, they were released from the scheme. At one time, the range of groceries covered was very wide; oatmeal, beans, tinned fish, canned meat, condensed milk, syrup; biscuits, dried fruit and tinned fruit; these were some of the items. The system was a flexible one: either you had this or that but not both, or if you were able to afford both, you had to forgo something else. Academically, it was interesting, for in order to buy, say a pound of biscuits you had to pay both money and points. In fact, points, took on the appearance of money — paper-money — and many terms relating to money were used in speaking of points. One saved points, afforded them, spent them, and the knowing ones, tried to maximise the satisfaction to be obtained by buying and storing when the commodities were „cheap” against the time when they would be scarce and dear. There was a clergyman whom I met many years ago, who avowed that, in a depression, we should receive part of our wages, salaries, or, in his case, stipend in money which would be similar to points. It would, according to his version, be valid only for a limited period, and those who did not use it by the given date, lost it. He said that points were a method of restricting purchases, and that temporary-money would be the reverse, namely stimulating sales. Be that as it may, the groceries point system has gone, and with it the counting of vast amounts of scraps of paper and calculations annoying alike to shop-keepers and housewives.

Yes, the politicians can change their minds. At the time of the general election Mr Churchill said that petrol could be de-rationed. This, so his opponents said was irresponsible. And last week, rationing was scrapped. The American oil companies agreed to sell oil for sterling, which was to be used to buy British goods. Now, those who have a perpetually jaundiced outlook on life, point out that the oil companies stipulated that rationing should be abolished. This, they said — can't you hear them say it? — is interference with our way of life. Well, very few of the two million-odd car owners of the 625,000 motor cycle owners complained very audibly at Whitsun. Besides, the abolition of petrol restrictions in Australia probably helped the waverers to come to the decision.

Even bulk buying is not so highly favoured as it was. The Minister of Food has found that Government buying of tea is not the best way to guarantee either the quantity or quality, and he is examining the possibilities of returning the trade to private hands.

With this experience so fresh in mind, it has not taken some commentators long to forecast the early suspension of other forms of rationing. Soap is the favourite, meat is being tipped by many. Margarine seems to be less ardently desired and is mentioned as a possible. Other horses in the abolition stakes are the outsiders, bacon, and butter. And when you have savoured the releases, actual and hoped for, it certainly seems to be a case of „oh what a beautiful morning”. Mr Francis Williams, who at one time was public relations officer to Mr Attlee wrote only yesterday that the changes were due to „sufficient all-round improvement in our economic position”. Well, there have been undoubted improvements. But is that all? Some cynics will tell you that a general election is not far away, but this school of thought is not unanimous in finding the significance of this prospect. Some say that the electorate is being „bribed”, to vote for the present administration, while others suggest that the Labour

Party is stealing the Tory thunder — what will the Tories be able to grumble at, they ask.

These explanations overlook the simple principle that the abolition of one control makes the suspension of the next much easier. Moreover, they do not consider the rise in prices generally which makes rationing by the purse more and more universal. This form of rationing used to call forth howls, but experience is demonstrating that we live in a world of scarcity. No longer can the people look upon their ration as a divine right — a sort of „divine right of kings” in reverse. But in its place is the right to choose.

The extension of consumers choice is having a deep effect on business; more and more chairman of companies are telling the tale of increased turnover and lower profits. The Treasury reckons that it will get an additional £ 25 millions in tax from increased petrol sales. As the tax equal the untaxed price of petrol, consumers will find another £ 50 millions for that commodity alone. Increased wear on tyres and moving parts, will take more, and the estimate of £ 100 millions extra expenditure on motoring seems feasible! Yet it will have to come from somewhere. Motorists will have to choose between their present pattern of expenditure and the new possibilities. Thus the jubilation of one section of the community will be at the expense of another. It is not such a beautiful morning after all. This is no idle imagination.

In a bankruptcy court this week, a trawler owner said that he hoped that the lifting of controls (price controls) might be a „turning point in the industry but instead it is practically ruining it”. Perhaps, this new freedom is only a training for industrialists to experience at home the passing of the sellers' market. Overseas, the real test has yet to come. And this will occur when Japan and Germany really compete, and when export prices reflect the increased costs of imported raw materials.

It is certainly too early to shout that it is a beautiful morning; and even more sure that assertions are premature that it is a beautiful day.

London, June 2, 1950.

HENRY HAKE.

AANTEKENING.

DE RESULTATEN VAN VIJF JAREN ECONOMISCHE POLITIEK IN ENGELAND.

In het feit, dat ongeveer vijf jaren geleden de gevechtshandelingen en in Europa en in het Verre Oosten werden beëindigd, en in het feit, dat een nieuw parlement zijn taak heeft aangevangen, heeft de „London and Cambridge Economic Service” van Mei jl. aanleiding gezien de problemen, waarvoor Engeland zich in 1945 zag gesteld, te memoreren en na te gaan in hoeverre men er in is geslaagd hieraan het hoofd te bieden. Voorts wordt in dit overzicht, dat is samengesteld door E.A.G. Robinson, de huidige politiek ten aanzien van de problemen, die nog niet zijn opgelost, beoordeeld.

De belangrijkste problemen, waarmee het na-oorlogse Engeland was geconfronteerd, kunnen — ruw genomen — worden verdeeld in een vijftal groepen en wel:

1. het zich verzekeren van een betalingsbalans met een invoervolume, dat groot genoeg is om een hoog niveau van activiteit en werkgelegenheid mogelijk te maken;
2. het inhalen van de achterstand in onderhoud en investeringen en het bestrijden van het acute woningtekort;
3. het elimineren van knelpunten in de voorziening met grondstoffen en diensten der openbare nutsbedrijven;
4. het herdistribueren der arbeidskrachten, teneinde deze in overeenstemming te brengen met de behoeften der na-oorlogse wereld;
5. het in bedwang houden der inflatoire krachten, die

ontstonden als gevolg van de onder 1 en 2 genoemde pogingen.

Het betalingsbalansprobleem.

Van de vorderingen, welke ten aanzien van de betalingsbalans zijn gemaakt, kan zonder overdrijving worden gezegd, dat zij de stoutste verwachtingen der oorlogsjaren overtroffen. De schijnbaar onmogelijke taak om het uitvoeroverschot tot 150 pCt van dat van 1938 op te voeren, werd in het eerste kwartaal van 1949 volbracht te Bienen het algemene betalingsbalansprobleem ontstond evenwel het dollarprobleem, waardoor de vooruitgang veel te langzaam scheen te vorderen. De kern hiervan wordt gevormd door de dollarrekening van het gehele sterlinggebied en de vraag rijst, hoe het dollartekort moet worden bestreden. Voór 1949/50 wordt dit tekort geschat op \$ 1.239 mln en men hoopt dit in 1951/52 te kunnen terugbrengen tot \$ 480 mln, een verbetering dus van \$ 759 mln. Hiervan zou \$ 521 mln worden bijgedragen door de lopende rekening van de Engelse betalingsbalans en \$ 243 mln door de rest van het sterlinggebied, terwijl betalingen aan derde landen en de kapitaaltransacties vermoedelijk \$ 5 mln meer zullen vergen. Het loont de moeite om deze bijdragen van het Verenigd Koninkrijk en die van de rest van het sterlinggebied aan een naderé beschouwing te onderwerpen.

De politiek van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot het dollartekort, zoals o.a. vervat in het „Memorandum to O.E.E.C.”, kan worden samengevat als een poging om de uitvoer naar het dollargebied op te voeren tot 50 pCt boven het niveau van 1949/50, het verplaatsen van de invoer uit dit gebied met 25 pCt en het verbeteren der onzichtbare posten met \$ 69 mln. De invoer uit het dollargebied vertegenwoordigt 21 pCt van de totale invoer, zodat de voorgestelde invoerverhoging ongeveer hi'voor lijken reëel; het enige twijfelpunt is, of te zijner tijd geen grotere beperkingen der dollaraankopen zullen nodig zijn.

De belangrijkste vraag is evenwel, of het plan tot verhoging van de uitvoer naar het dollargebied met 50 pCt reëel is, aangezien dit zal moeten worden bereikt onder toenemende concurrentie van de Europese landen en Japan. Het is, aldus Robinson, te hopen, dat de Regèring, voor het geval; dat de hoop op uitvoerverhoging niet wordt vervuld, nog een reserveplan voor invoerverplaatsing in petto heeft. Klaarblijkelijk wordt niet alleen verhoging van de uitvoer naar Canada, maar ook van die naar de Verenigde Staten en wel voornamelijk van eindfabrikaten verwacht. Men dient echter te bedenken; dat andere Europese landen dit ook zullen proberen en dat een uitbreiding van de uitvoer van alle Marshall-landen naar Noord-Amerika met 45 pCt, zoals in het „Second Report of the O.E.E.C.” wordt verondersteld, slechts mogelijk zal zijn indien de recente ontwikkeling van de Amerikaanse handel een drastische wijziging ondergaat. Immers, de invoer van eindfabrikanten van de Verenigde Staten, die in 1913 gelijk was aan 1,12 pCt van het nationaal inkomen, was in 1948 gedaald tot 0,58 pCt. Een invoerverhoging met 45 pCt zou, rekening houdend met een gestegen nationaal inkomen, betekenen, dat dit percentage weer zou worden verhoogd tot 0,80 en hierop mag niet met zekerheid worden gerekend.

Ten aanzien van de bijdrage van de rest van het sterlinggebied wordt opgemerkt, dat hier sprake is van een zekere paradox, die nog steeds niet voldoende wordt doordacht. Er is nl. niet genoeg de nadruk op gelegd, dat de devaluatie tot gevolg zou hebben, dat vele landen, die vroeger uit de Verenigde Staten importeerden, nu in toenemende mate hun aankopen in Engeland zouden doen. Of Engeland er in zou slagen de betalingsbalans te verbeteren was in hoge mate afhankelijk van de elasticiteit van de uitvoer. De vrees bestaat, dat de opvoering van de uitvoer naar Noord-Amerika en het sterlinggebied meer een kwestie

is van aanbod dan van vraag, hetgeen moge blijken uit het feit, dat in vele gevallen potentiële kopers uit Noord-Amerika geen orders konden plaatsen omdat de Engelse levertijd te lang was. Het probleem van het dollartekort wordt duidelijker, wanneer het wordt benaderd vanuit het gezichtspunt der goederen, die de wereld, tengevolge van tekorten en te lange levertijden elders, in de Verenigde Staten moest kopen.

Tenslotte vraagt Robinson zich af, welke politiek op lange termijn door Engeland zal worden gevolgd met betrekking tot de convertibiliteit van het pond. Hij wijst er op, dat vele problemen van de multilaterale handel gemakkelijker zouden worden opgelost, indien de valuta's vrijer converteerbaar zouden zijn.

Het inhalen van de achterstand in investeringen; het woningtekort en de grondstoffenvoorziening.

Wat betreft het inhalen van de achterstand in onderhoud en investeringen volstaan wij met het overnemen van onderstaande tabel, waaruit duidelijk blijkt, dat vooreerst de vooroorlogse kapitaalhoeveelheid per hoofd der industriële bevolking niet zal worden bereikt.

Geschatte kosten voor herstel der kapitaalsuitrusting tot vooroorlogs niveau.

(tegen prijzen van 1945/46).

| | £ mln |
|--|-------|
| Herstel oorlogsschade | 1.500 |
| Inhalen van de achterstand in reparaties, onderhoud en vervanging voertraden | 3.000 |
| Bedrag voor bevolkingsvermeerdering | 1.800 |
| Bedrag voor toeneming der werkgelegenheid in burgerlijke diensten | 1.000 |
| Totaal | 7.300 |
| Geschatte investeringen in de jaren 1945-1950 | 4.920 |

Het aantal huizen, dat door de oorlog volledig werd vernield of onbewoonbaar werd gemaakt, wordt geraamd op 470.000. Moeilijker is een schatting van het aantal huizen, dat nodig is in verband met de bevolkingsvermeerdering. Wanneer wordt aangenomen, dat het aantal woningen proportioneel moet stijgen met de toeneming der mannelijke en ongehuwde vrouwelijke bevolking, ouder dan 24 jaar, dan zullen er ongeveer 1,0 à 1,5 mln huizen nodig zijn. Eind 1950 zal het aantal huizen, dat sedert de oorlog is gebouwd of herbouwd, vermoedelijk liggen tussen 1,3 en 1,4 mln en waarschijnlijk zal eind 1951 de vooroorlogse huisvestingsstandaard vrijwel zijn bereikt.

De voornaamste „bottle necks” van de grondstoffenvoorziening vormden steenkolen, staal, hout en electriciteit. De steenkolen- en staalvoorziening is aanzienlijk verbeterd; de houtvoorziening vormt echter nog steeds een probleem. Hoewel de electriciteitsvoorziening aanzienlijk is verbeterd, wordt gevreesd, dat de kloof tussen de capaciteit en de top in de vraag niet zo spoedig zal zijn overbrugd als aanvankelijk werd verwacht.

De herdistributie der arbeidskrachten.

De herverdeling der arbeidskrachten over de diverse bedrijfstakken schijnt vrijwel tot een einde te zijn gekomen. De schattingen van het „Economic Survey for 1950” vertonen weinig afwijking van die voor eind 1949, terwijl hierin wordt medegedeeld, dat, hoewel enkele bedrijfstakken, zoals steenkolenmijnen, pottenbakkerijen en enkele branches van de textielindustrie, zeer zeker nog meer arbeidskrachten zouden kunnen tewerk stellen, grote veranderingen in de verdeling der beschikbare arbeidskrachten in 1950 niet nodig zullen zijn. Robinson meent dit laatste te moeten betwijfelen en hij vraagt zich o.a. af, of de devaluatie dan geen verdere veranderingen in de verdeling der arbeidskrachten heeft nodig gemaakt. Wanneer inderdaad de verplaatsing van arbeiders van het ene gebied naar het andere, in verband met huisvesting, moeilijkheden zou opleveren, dan zou toch in ieder geval, zo beweert hij, de verplaatsing van arbeiders van de ene

bedrijfstak naar de andere binnen één district mogelijk kunnen zijn.

De strijd tegen de inflatoire krachten.

Het centrale probleem der na-oorlogse jaren kan als volgt worden samengevat: hoe ver kan Engeland gaan met het herstellen der kapitaalsuitrusting en bovendien een bevredigende betalingsbalanspositie bereiken, zonder een gevaarlijke inflatie? Het antwoord op deze vraag is afhankelijk van de bereidheid van het land om offers te brengen, welke bestaan uit de bereidheid tot sparen, de bereidheid om belasting te betalen en de bereidheid om af te zien van pogingen om de geldinkomens door looneisen te verhogen. In onderstaande tabel wordt de verdeling van Englands middelen — bij benadering — gegeven.

De verdeling van Englands middelen in pCt.

(Gemeten in „factor costs” en prijzen van 1949)

| | 1937 | 1938 | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| Consumptie | 67,2 | 67,6 | 59,8 | 59,2 | 61,1 | 61,8 | 61,5 |
| Overheidsuitgaven voor goederen en diensten .. | 13,7 | 15,1 | 25,3 | 19,8 | 16,3 | 17,5 | 18,5 |
| Bruto-investeringen .. | 19,1 | 17,3 | 14,9 | 21,0 | 22,6 | 20,7 | 20,0 |

Nu rijst een tweeledige vraag en wel: is de verdeling der middelen juist geweest en zo ja, worden dusdanige maatregelen genomen, dat het totale beroep op deze middelen niet te groot en de inflatoire druk niet gevaarlijk is?

Wat de verdeling der middelen betreft staat vast, dat beperking der investeringen, gezien het feit, dat de kapitaalsuitrusting per hoofd der industriële bevolking nog niet het vooroorlogse niveau heeft bereikt, niet is aan te bevelen. Omtrent de verdeling der middelen tussen overheidsuitgaven en consumptie is, aangezien de ramingen der overheidsuitgaven niet voldoende zekerheid bieden, vrijwel niets te zeggen.

Het antwoord op het tweede deel van bovengenoemde vraag kan van twee gezichtspunten worden benaderd, nl. enerzijds vanuit de beschikbare middelen en het beroep daarop, anderzijds vanuit de ontwikkeling der lonen.

Uitgedrukt in het gebruik der middelen komt de inflatoire druk tot uiting in het stellen der overheidsuitgaven en investeringen tegenover de belastingen en de besparingen. Op grond van gegevens uit het „Economic Survey for 1950” komt Robinson nu tot de conclusie, dat er in 1950 strikt genomen sprake is van een additionele inflatoire druk van £ 100 mln. Een bedrag van £ 100 mln vertegenwoordigt slechts 1 pCt van de totale middelen, zodat hoogstens kan worden gezegd, dat het budget voor dit jaar niet zo ver is gegaan met het verminderen der inflatoire druk der laatste jaren. Belangrijker is dus, in-hoeverre deze druk reeds tot uiting kwam; voor de beoordeling hiervan is het gewenst de ontwikkeling der lonen na te gaan, waarbij tevens aandacht moet worden geschonken aan de gestelde looneisen.

De ontwikkeling der lonen, productiviteit en de reële uitgaven.

(1946 = 100)

| | Verdiende lonen per hoofd | Industriële productie per hoofd | Reële consumptieve uitgaven per hoofd |
|------|---------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| 1946 | 100 | 100 | 100 |
| 1947 | 107 | 99 | 103 |
| 1948 | 116 | 105 | 102 |
| 1949 | 121 | 112 | 103 |

De discrepantie tussen de geldinkomens en de reële consumptieve uitgaven per hoofd wijst er op, dat er, nadat de diverse middelen zijn aangewend voor de overbrugging van het betalingsbalanstekort en de toegenomen overheidsuitgaven — die uiteraard ten dele ten goede komen aan de levensstandaard —, weinig overblijft voor een algemene consumptieverhoging. Na aftrek van boven-

Genoemde posten zou er voor 1950 van een productie-vermeerdering van £ 500 mln, slechts £ 200 mln voor consumptieverhoging overblijven, incl. een marge voor bevolkingsvermeerdering. Dit betekent dus, dat de loonstop effectief zou werken, indien de lonen en salarissen gedurende 1950 met niet meer dan £ 200 mln zouden toenemen. Vermeerdering boven dit bedrag zou grotere inflationaire druk betekenen.

Uit de bereikte resultaten zou men, aldus Robinson, kunnen concluderen, dat Engeland te veel hooi op zijn vork heeft genomen. Het zou echter verkeerd zijn om naar het anderé uiterste om te slaan door, in het belang van de vermindering der inflatoire druk, de investeringen te verminderen. Er bestaat een dilemma tussen de onvermijdbare inflatoire krachten van een hoog werkgelegenheidsniveau en de gevaren van politieke en economische achteruitgang, indien de effectieve vraag wordt teruggebracht tot op een niveau, waar inflatie kan worden vermeden. Het dilemma is vooral lastig wanneer de gevolgen van een extra vraag een verzwakking betekenen van de krachten, die Englands externe evenwicht moeten herstellen.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

De geldmarkt.

Hoewel er in de verslagweek een ultimo werd gepasseerd, was er van een verkrapping op de geldmarkt uiterst weinig te bemerken. Een der oorzaken hiervan was het feit, dat de onttrekking van middelen aan de banken i.v.m. omzetting in bankpapier ditmaal van betrekkelijk bescheiden omvang bleef. De totale biljettencirculatie bleek op 30 Mei slechts f 29 mln hoger te liggen dan de vorige week. Een tweede factor was, dat einde Mei en begin Juni nogal veel schatkistpapier verviel, waardoor de liquide middelen der banken voortdurend werden aangevuld. Van opzeggen van callgeld door banken aan discontohandelaars was dan ook weinig te bespeuren en op hun beurt behoeftend laatstgenoemden dus ook geen belangrijke bedragen bij de Centrale Bank te lenen in de vorm van voorschotten in rekening courant. De omvang van deze post was op de laatste weekstaat van De Nederlandsche Bank hierdoor slechts f 4 mln groter dan op 23 Mei; de tegoeden van Nederlandse banken bij de circulatiebank bleven geheel onveranderd.

Het callgeld noteerde, de gehele verslagweek 1 pCt. Bij de maandwisseling vroeg de Gemeente Amsterdam callgeld. Deze vraag, welke vnl. verband met de giro-discontohandelaars, houdt vnl. verband met de giro-instelling dezer gemeente, welke evenals de banken, bij de ultimo's gewoonlijk een onttrekking ondervindt i.v.m. de gestegen behoefte aan bankpapier op die momenten.

De markttarieven voor schatkistpapier vertoonden gedurende de verslagweek weinig verandering. Aan het einde der week noteerde Junipapier $1\frac{1}{8}$ pCt, voor Julipapier boden de discontohandelaars $1\frac{1}{4}$ pCt, voor Augustus t/m Meipapier $1\frac{7}{16}$ pCt.

De kapitaalmarkt.

De aandelenmarkt vertoonde de afgelopen week een stijging, waarop slechts de index voor scheepvaart aandelen een uitzondering vormde, welke verband hield met de voortdurend zwakke stemming op de wereldvrachtenmarkt.

Van de cultuuraandelen waren het ditmaal vooral suikeraandelen, welke de aandacht trokken. Een bericht van de Nivas, volgens hetwelk dit jaar in Indonesië 30 suikerfabrieken zullen malen tegen 20 in 1949, en de veiligheid in Oost-Java toenam, vormde hiervan een eerste oorzaak. Op de beurs werd hieraan het gerucht van een

dividend van 10 pCt op aandelen H.V.A. verbonden. In feite bleek het op het einde van de week gepubliceerde dividend 6 pCt over 1949 te bedragen, hetgeen tot enige koersstijging aanleiding gaf.

Een derde feit, dat belangstelling trok, was de declaratie van een interim-dividend van 10 pCt over 1941-'49 door de N.I.S.U., welk bericht aanleiding gaf tot een koersstijging van een aantal andere suikerfondsen.

Een belangrijke opmerking over de financiering van de industrialisatie werd deze week gemaakt door Prof. ten Doesschate in een redevoering over de uitbreidingsplannen der Hoogovens. Sprekend over de deelneming van de Staat, ad 95 pCt in het aandelenkapitaal van de nieuwe N.V. Breedband, merkte spr. op, dat een andere financieringswijze niet mogelijk was geweest. Staatsdeelneming zal eveneens nodig zijn bij de financiering van de nieuwe industrieën, die later gesticht zullen worden voor de verwerking van de walsproducten van de Hoogovens.

Het prijsniveau op de wereldgoederenmarkten stijgt de laatste tijd ten gevolge van een nieuwe bewapeningsconjunctuur. Vooral in verband hiermede is de Dow Jones-index voor „industrials" thans opgelopen tot 224; 30 December 1949 bedroeg deze 201, 30 September 1949 183.

De Nederlandse effectenbezitters volgen deze ontwikkeling slechts schoorvoetend; bij een dergelijke hoge stand van de indices voelt men zich hier te lande in het algemeen weinig op zijn gemak. Het agio op Amerikaanse aandelen, dat de Amsterdamse koersen vertonen boven de Amerikaanse pariteit, is mede in verband hiermede gedaald en bedraagt thans in de meeste gevallen minder dan 5 pCt.

| Aand. indexcijfers. | 26 Mei 1950 | 2 Juni 1950 |
|-----------------------------|-------------|-------------|
| Algemeen | 146,9 | 148,9 |
| Industrie | 211,1 | 213,1 |
| Scheepvaart | 143,6 | 142,5 |
| Banken | 122,2 | 122,1 |
| Indonesische aandelen | 52,4 | 54,7 |

Aandelen.

| | | |
|------------------------|-------------------|-------------------|
| A.K.U. | 170 | 170 $\frac{1}{2}$ |
| Philips | 224 | 230 |
| Unilever | 202 | 203 $\frac{1}{2}$ |
| H.A.L. | 159 $\frac{1}{2}$ | 155 |
| Amsterdam Rubber | 125 $\frac{1}{2}$ | 129 |
| H.V.A. | 120 $\frac{1}{2}$ | 127 $\frac{1}{2}$ |
| Kon. Petroleum | 282 $\frac{1}{2}$ | 282 $\frac{1}{2}$ |

Staatsobligaties.

| | | |
|----------------------------------|--------------------|--------------------|
| 2 $\frac{1}{2}$ pCt N.W.S. | 80 $\frac{15}{16}$ | 80 $\frac{15}{16}$ |
| 3-3 $\frac{1}{2}$ pCt 1947 | 98 $\frac{11}{16}$ | 98 $\frac{7}{8}$ |
| 3 pCt Invest. certif. | 99 $\frac{1}{2}$ | 99 $\frac{3}{8}$ |
| 3 pCt Dollarlening | 98 $\frac{1}{2}$ | 98 $\frac{1}{8}$ |

STATISTIEKEN.

FEDERAL RESERVE BANKS.

(Voornaamste posten in millioenen dollars).

| Data | Metaalvoorraad | | Other cash | U.S. Govt securities |
|--------------|----------------|------------------|------------|----------------------|
| | Totaal | Goudcertificaten | | |
| 31 Dec. 1946 | 18.381 | 17.587 | 268 | 23.350 |
| 4 Mei 1950 | 23.033 | 22.509 | 206 | 17.711 |
| 11 Mei 1950 | 23.048 | 22.524 | 192 | 17.591 |
| 18 Mei 1950 | 23.038 | 22.513 | 205 | 17.401 |

| Data | F.R.-biljetten in circulatie | Deposito's | | |
|--------------|------------------------------|------------|------|--------------|
| | | Totaal | Govt | Member-banks |
| 31 Dec. 1946 | 24.945 | 17.353 | 393 | 16.139 |
| 4 Mei 1950 | 22.870 | 17.951 | 678 | 15.986 |
| 11 Mei 1950 | 22.844 | 17.754 | 533 | 15.907 |
| 18 Mei 1950 | 22.796 | 17.842 | 426 | 16.123 |

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

| Data | Munt en muntmateriaal | Papier op het buitenland | Tegoe bij resp. in het buitenland en buitenlandse taalmiddelen | Voorschotten in rekt. (incl. bel.) | Bankbiljetten in omloop |
|-------------|-----------------------|--------------------------|--|------------------------------------|-------------------------|
| 30 Dec. '46 | 700.876 | 4.434.786 | 100.816 | 153.109 | 2.744.151 |
| 24 Apr. '50 | 883.004 | 63.356 | 828.634 | 158.007 | 2.908.295 |
| 2 Mei '50 | 883.696 | 61.375 | 868.725 | 147.776 | 2.984.061 |
| 8 Mei '50 | 883.826 | 72.620 | 879.045 | 140.796 | 2.934.544 |
| 15 Mei '50 | 883.982 | 71.716 | 913.762 | 140.641 | 2.898.359 |
| 22 Mei '50 | 884.033 | 79.547 | 937.520 | 143.100 | 2.878.095 |
| 30 Mei '50 | 884.181 | 60.192 | 988.101 | 147.378 | 2.917.384 |
| 5 Juni '50 | 884.300 | 62.058 | 978.557 | 140.496 | 2.851.357 |

| Data | Saldu in rekening courant | | | | | |
|-------------|---------------------------|--|--------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| | 's Rijks Schatkist | 's Rijks Schatkist bijzondere rekening | Geblokkeerde saldu | Saldu van banken in Nederland | Vrije saldu van vreemde banken | Andere vrije saldu |
| 30 Dec. '46 | | | | | | |
| 24 Apr. '50 | 542.874 | 659.309 | 1.820 | 28.555 | 401.623 | 430.954 |
| 2 Mei '50 | 453.211 | 714.589 | 1.812 | 46.733 | 418.360 | 424.070 |
| 8 Mei '50 | 472.020 | 714.589 | 1.813 | 27.146 | 444.775 | 447.606 |
| 15 Mei '50 | 447.466 | 762.205 | 1.799 | 41.248 | 482.404 | 447.444 |
| 22 Mei '50 | 471.992 | 762.205 | 1.800 | 29.466 | 423.180 | 545.949 |
| 30 Mei '50 | 408.581 | 794.635 | 1.814 | 29.509 | 437.942 | 568.027 |
| 5 Juni '50 | 421.736 | 794.635 | 1.841 | 30.054 | 454.453 | 583.616 |

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

| Data | Metaalvoorraad | Govt debts and Govt securities | Fiduciary issue | Biljetten in circulatie | Biljetten in Banking Dept | Gouden en Zilveren munten |
|-------------|----------------|--------------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 25 Dec. '46 | 0,2 | 1.449,1 | 1.450 | 1.428,2 | 22,1 | 1,3 |
| 17 Mei '50 | 0,4 | 1.299,3 | 1.300 | 1.280,9 | 19,5 | 6,2 |
| 24 Mei '50 | 0,4 | 1.299,3 | 1.300 | 1.281,7 | 18,7 | 6,2 |
| 31 Mei '50 | 0,4 | 1.299,3 | 1.300 | 1.286,6 | 13,7 | 6,2 |

| Data | Govt securities | Other securities | | Deposits | | | |
|-------------|-----------------|--------------------|------------|----------|-----------------|-------------------------------|--------|
| | | Disc. and advances | Securities | Totaal | Public accounts | H.M. Treasury Special account | Banken |
| 25 Dec. '46 | 311,8 | 13,6 | 15,8 | 346,5 | 10,3 | — | 278,9 |
| 17 Mei '50 | 532,5 | 13,4 | 28,0 | 531,7 | 15,6 | 185,6 | 286,7 |
| 24 Mei '50 | 537,3 | 18,2 | 24,6 | 587,0 | 11,7 | 185,6 | 295,7 |
| 31 Mei '50 | 524,7 | 19,1 | 30,2 | 575,9 | 12,0 | 188,4 | 281,3 |

BANK VAN FRANKRIJK.

(Voornaamste posten in miljoenen francs).

| Data | Metaalvoorraad | Disconto's en voorschotten | Voorschotten aan de Staat | | |
|--------------|----------------|----------------------------|---------------------------|-----------|----------------------------|
| | | | Vaste | Schatkist | Bezettingskosten Duitsland |
| 26 Dec. 1946 | 94.817 | 118.302 | 59.449 | 67.900 | 426.000 |
| 4 Mei 1950 | 52.981 | 370.334 | 125.042 | 170.200 | 426.000 |
| 11 Mei 1950 | 52.981 | 361.642 | 125.042 | 168.000 | 426.000 |
| 17 Mei 1950 | 52.981 | 369.984 | 125.042 | 166.300 | 426.000 |
| 25 Mei 1950 | 52.981 | 382.937 | 125.042 | 167.700 | 426.000 |

| Data | Bankbiljetten-circulatie | Deposito's | | | |
|--------------|--------------------------|------------|-------|-----------------------------|----------|
| | | Totaal | Staat | Accords de coop. economique | Diversen |
| 26 Dec. 1946 | 721.865 | 63.458 | 22 | 11.857 | 104.652 |
| 4 Mei 1950 | 1.348.335 | 116.531 | 58 | 11.837 | 103.835 |
| 11 Mei 1950 | 1.340.408 | 115.730 | 77 | 19.097 | 117.184 |
| 17 Mei 1950 | 1.324.803 | 136.358 | 17 | 21.927 | 110.321 |
| 25 Mei 1950 | 1.324.533 | 132.265 | — | — | — |

ENIGE INDEXCIJFERS VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN NEDERLAND ¹⁾

| | 1938 = 100 | | | | | | | |
|--|------------|------|------|-----------|-----------|-----------|------------|----------|
| | 1947 | 1948 | 1949 | Nov. 1949 | Dec. 1949 | Jan. 1950 | Febr. 1950 | Mrt 1950 |
| Algem. productie-index van de industrie | 94 | 113 | 126 | 141 | 137 | 132 | 125 | 138 |
| Steenkolen | 75 | 82 | 87 | 89 | 91 | 93 | 85 | 98 |
| Electriciteit afgeleverd aan het net | 142 | 173 | 196 | 238 | 252 | 251 | 219 | 227 |
| Gas | 98 | 120 | 124 | 135 | 137 | 147 | 129 | 140 |
| Stikstofmeststoffen | 67 | 82 | 88 | 94 | 102 | 109 | 98 | 116 |
| Ruwijzer | 108 | 165 | 162 | 160 | 156 | 201 | 183 | 203 |
| Walsproducten van ijzer en staal ²⁾ | 137 | 210 | 270 | 318 | 300 | 256 | 273 | 319 |
| Rijwielen | 67 | 122 | 153 | 151 | 127 | 153 | 169 | 204 |
| Cement | 114 | 129 | 124 | 133 | 110 | 113 | 77 | 129 |
| Metselstenen | 69 | 93 | 104 | 122 | 116 | 121 | 109 | 109 |
| Deuren | 57 | 110 | 109 | 115 | 107 | 126 | 111 | 127 |
| Rubber (gehele industrietak) | 200 | 288 | 261 | 322 | 332 | — | — | — |
| Courantenpapier | 40 | 81 | 81 | 109 | 67 | 83 | 83 | — |
| Katoen- en linnenweverijen | 60 | 71 | 79 | 87 | 83 | 85 | 87 | 88 |
| Tricotage-industrie | 85 | 107 | 134 | 166 | 165 | 169 | 171 | 190 |
| Schoenen | 110 | 137 | 130 | 128 | 128 | — | — | — |
| Sigaren ³⁾ | — | 100 | 114 | 137 | 127 | 122 | 103 | 111 |
| Sigaretten ³⁾ | — | 100 | 115 | 131 | 112 | 122 | 103 | 121 |
| Boter | 52 | 70 | 83 | 68 | 60 | 53 | 51 | 84 |
| Margarine | 109 | 149 | 203 | 213 | 232 | 257 | — | — |
| Kaas | 51 | 77 | 102 | 71 | 70 | 48 | 43 | 91 |

¹⁾ Bron: C.B.S.; . . . betekent: de gegevens ontbreken; gecorrigeerde gegevens zijn cursief gedrukt.

²⁾ 1940 = 100.
³⁾ 1948 = 100.

PRIJSINDEXCIJFERS VAN HET GEZINSVERBRUIK IN NEDERLAND.

(1938/39 = 100) ¹⁾.

| Groep | I. Volgens huishoudrekeningen April 1948—Maart 1949; gezinnen met inkomens van f 40 — < f 50 per week. | | | | | II. Volgens huishoudrekeningen 1935/36; gezinnen met inkomens in 1935/36 beneden f 1.800 per jaar | | | | | | | |
|----------------------------|--|---------|----------|---------|----------|---|----------|------|----------|---------|----------|---------|----------|
| | 1949 | | 1950 | | | 1945 | | 1948 | | 1949 | | 1950 | |
| | 15 Sept. | 15 Dec. | 15 Febr. | 15* Mrt | 15* Apr. | 15 Sept. | 15 Sept. | 1949 | 15 Sept. | 15 Dec. | 15 Febr. | 15* Mrt | 15* Apr. |
| Totaal | 197 | 205 | 212 | 214 | 214 | 173 | 206 | 219 | 216 | 226 | 234 | 237 | 237 |
| Voedingsmiddelen | 235 | 246 | 255 | 259 | 260 | 166 | 229 | 249 | 244 | 257 | 270 | 274 | 273 |
| Kleding | 309 | 326 | 337 | 338 | 339 | 325 | 310 | 315 | 312 | 330 | 340 | 342 | 344 |
| Schoeisel | 356 | 364 | 376 | 378 | 378 | 296 | 335 | 354 | 364 | 374 | 383 | 384 | 384 |
| Reiniging | 325 | 325 | 328 | 328 | 329 | 234 | 321 | 384 | 380 | 380 | 386 | 387 | 387 |
| Woninginr. en huisraad | 302 | 303 | 312 | 315 | 316 | 323 | 309 | 307 | 306 | 314 | 318 | 322 | 322 |
| Overige groepen incl. huur | 151 | 156 | 163 | 163 | 163 | 144 | 154 | 160 | 159 | 164 | 171 | 171 | 171 |
| Huur | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

¹⁾ Bron: „Statistisch bulletin van het C.B.S.”

Voor de berekening is het prijsverloop gevolgd in de gemeenten Groningen, Enschede, Eindhoven, Tilburg, Dongen en Heerlen.

²⁾ Voorlopige cijfers.

IN DIT BLAD

ADVERTEERT

U

MET SUCCES!!



**KETTING
FORMULIEREN**

**Lynco
FABRIEKEN**

GRONINGEN TELEFOON 25318

DE TWENTSCHE BANK N.V.

MAANDSTAAT OP 31 MEI 1950.

| | | |
|---|---|----------------|
| Kas, Kassiers en Daggeldleningen | f | 20.887.198,41 |
| Nederlands Schatkistpapier | „ | 551.799.529,88 |
| Ander Overheidspapier | „ | 5.251.640,62 |
| Wissels | „ | 602.052,03 |
| Bankiers in Binnen- en Buitenland | „ | 20.235.717,62 |
| Effecten en Syndicaten | „ | 4.110.587,87 |
| Prolongatiën en Voorschotten tegen Effecten | „ | 14.267.426,07 |
| Debiteuren | „ | 127.267.962,54 |
| Deelnemingen (incl. Voorschotten) | „ | 10.223.169,20 |
| Gebouwen | „ | 3.500.000,— |
| Belegde Reserve voor Verleende Pensioenen | „ | 798.586,40 |
| | f | 761.943.870,64 |
| Kapitaal | f | 44.800.000,— |
| Reserve | „ | 15.500.000,— |
| Bouwreserve | „ | 2.000.000,— |
| Deposito's op Termijn | „ | 100.044.604,97 |
| Crediteuren | „ | 587.094.928,83 |
| Door Derden Geaccepteerd | „ | 849.571,79 |
| Overlopende Saldi en Andere Rekeningen | „ | 10.856.178,65 |
| Reserve voor Verleende Pensioenen | „ | 798.586,40 |
| | f | 761.943.870,64 |

Groothandel

DEZE WEEK:

Economische revolutie in het Nabije Oosten

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

Abonnementsprijs f15.— per jaar

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

Beschikbare krachten

Biedt zich aan voor administratie of interne contrôle:

Bekwame administratieve kracht

leeftijd 27 jaar, ongehuwd, H.B.S. 5-jr., vergevorderde accountantsstudie N.I.V.A., ruime ervaring, waaronder internationale handel en valuta-zaken, goed op de hoogte met Nederlandse belastingwetgeving, enige kennis van Spaans.
Br. onder no. ESB 1756, bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

Diversen

Ter overname jaargangen 1939 t/m 1950 Ec.-Stat. Berichten (1939 t/m 1941 gebonden, 1950 inclusief lopend abonnement). Br. onder no. ESB 1757, bur. v. d. blad, Postbus 42, Schiedam.

Schakel in voorkomende gevallen deze rubriek in

Maakt gebruik van de rubriek „Vacatures” voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies. Het aantal reacties, dat deze annonces tengevolge hebben is doorgaans uitermate bevredigend; begrijpelijk: omdat er bijna geen grote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert!

Economisch - Statistische Berichten

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

Redactie-adres voor België: Seminarie voor Gespecialiseerde Economie, 14, Universiteitstraat, Gent.
Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

Abonnementsprijs, franco per post, voor Nederland f 26,— per jaar voor België/Luxemburg f 28,— per jaar, te voldoen door storting van de tegenwaarde in Belgische francs bij de Banque de Commerce te Brussel of op haar Belgische postgirorekening no 260.34.

Uniegebieden en Overzeese Rijksdelen (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 opgaf van redenen te weigeren.

Losse nummers 75 cents, resp. 12 B. francs.