

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

35^E JAARGANG

WOENSDAG 15 NOVEMBER 1950

No. 1749

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	911
Sommaire, summaries	911
Een Europees gezagsorgaan voor het verkeerswezen? <i>door Mr J. J. Oyevaar</i>	912
Rotterdam.... vleugellam? <i>door C. Vermey</i>	914
Een poging tot benadering van de gevolgen van de liberalisatie van het inter-Europees handelsverkeer <i>door H. M. Meinesz</i>	915
Wereldpetroleumreserves <i>door F. S. Noordhoff</i>	919
Aantekening:	
Het dollartekort	923
Bedrijfseconomische notities:	
Het jaarverslag 1949 van de Nederlandse Participatie Maatschappij <i>door J. C. Brezel</i>	924
Mededelingen voor economen	925
Geld- en kapitaalmarkt	925
Grafieken:	
De Nederlandse veestapel	926
Statistieken:	
Bankstaten	926
Maandcijfers van de grote banken in Nederland	926

DEZER DAGEN

zorg voor de toekomst. Volgens een bericht zou 1 op de 7 Nederlanders een neiging tot informatie over de kansen op emigratie hebben. Zestig procent van hen onderdrukt de neiging meteen na kennisneming van de concrete mogelijkheden, misschien ook naar administratieve gevolgen.

De mogelijkheden — in de toekomst — verbeteren voor de werkelijk vertrek-begerigen, nu een overeenkomst met Australië tot stand zal komen. De Zwitserse Robinson

begint met een gezin, dat reeds gepakt en gezakt op de boot zit; van visa en andere papieren wordt in dit boeiende werk niet vernomen. De moderne emigrant heeft maar één zorg: zal men beseffen, dat voor het bereiken van het grootste geluk — de reis — voor het grootste aantal adequate administratieve voorzieningen nodig zijn?

Voor de overige voorzieningen kan men de zorg aan de Nederlanders overlaten. De indexcijfers van bepaalde kleinhandelssommetten zijn in September gestegen; de statistiekgevoeligheid neemt steeds meer toe. Het speculatiemotief, zo menig kandidaat in de economie al dan niet welbekend, heeft gewerkt; de aankopen nemen toe bij de verwachte prijsstijging, de spaarsaldi nemen maand na maand af. Juist zo blijken de Engelse kleinhandelssommetten zich te bewegen. Als een ieder voortgaat voor zichzelf slim te zijn, kan hij inderdaad de voldoening hebben met trots te constateren, dat de verwachte prijsstijging er ten volle is gekomen.

Maar de Minister van Landbouw — de afwisseling van vette en magere maanden kennende — heeft de toekomst op andere wijze voorzien. Met ingang van 1 Januari zullen maximumprijzen voor aardappelen worden vastgesteld. En, nog meer kennende dan seizoenen alleen, heeft hij tevens verordend, dat elke hoeveelheid zal zijn benoemd naar voor in de bakken der handelaren. Er zal vreugde heersen in de harten der aardappelaars.

De zorg zal hen echter spoedig weer bevangen; moeten zij niet nagaan, wat de werking van de veelvuldige belastingen op de omzet in het thans aanvaarde belastingontwerp, voor hun budget zal zijn? Of zou dit het calculatorisch vermogen te boven gaan en zal men zich bepalen tot de gevolgen van de wijzigingen ten opzichte van de directe belastingen? Zeer groot is het aantal dergenen, die bereid bleken tot medewerking aan het onderzoek naar de gezinsuitgaven, dat het Centraal Bureau voor de Statistiek gaat verrichten; de macht van het kleine dringt zich weer op aan vele Nederlanders.

De grote toekomst blijft open. De toestand in Azië wordt betast als een kristallen bol; met uiterste omzichtigheid en de toppen der vingers. Zullen het overal dezelfde handen blijven, waarin de beslissing wordt gelegd? De uitslag van de verkiezingen in de Verenigde Staten is een tegenval voor de regerende partij — de zieners hebben zich ten dele weer verzien — en voor de Minister van Buitenlandse Zaken, Acheson, in het bijzonder. Externe zorg, intern voorzien. De leiding van de National Production Authority heeft geconcludeerd, dat vrijwillige branchegewijze overeenkomsten tot inkrimping „just do not work”. Verplichte beperkingen van de productie van consumptiegoederen, voor zover die non-ferrometalen eist, zijn ingevoerd.

De belangwekkendste terughouding vertoont Siam. In verband met tegenwaarderekeningen en het tekort aan geschikte ambtenaren heeft het vastgesteld, volgens „The Times” van 10 November, dat het „finds herself unable to absorb further aid”.



ASSOCIATIE CASSA

KASSIERSINSTELLING

OPGERICHT IN 1806

INCASSO VAN
WISSELS EN KWITANTIES

HEERENGRACHT 179 • AMSTERDAM-C



**PRINSESEN-
KALENDER
1951**

... als de Orchidee onder de bloemen

IN HET BELANG VAN
HET BEDRIJFSLEVEN
is het werk van „Pro Juventute“: ontspoorde jeugd helpen
en opvoeden tot nuttige leden van de maatschappij.

IN HET BELANG VAN „PRO JUVENTUTE“
is het, als U de „Prinsessenkalender 1951“ — waarvoor
H.M. de Koningin exclusieve foto's beschikbaar stelde —
voor rekening van uw bedrijf aan uw werknemers schenkt.
B.v. ter gelegenheid van Sinterklaas of Kerstmis.

Prijs f 2.50 per exemplaar
Kalenderactie „Pro Juventute“, Grote Markt 27, Haarlem
Postgiro 51.74.00

Groothandel

DEZE WEEK:

De onderhandelingen duren voort
100 miljoen besparen
De Unie van Zuid-Afrika
E.P.U. perspectieven
Hoogconjunctuur of hausse-psychose in België
De Kongolese markt
Na de Luxemburgse conferentie
Nieuwe artikelen
Handelscontacten.
**ZUID-AFRIKA EDITIE VAN HET
TRADE BULLETIN**

★ 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

BELASTINGCONSULTATIEBUREAU A. L. F. LEVERINGTON

Medewerkers:
E. J. de Boer, Oud-Insp. d. Bel.
D. Sweepe, Oud-Ontvanger d. Bel.
Mr. Dr. N. J. Feldmann, Bel. jur.
N. A. Schol, Candidaat Notaris.
Amsterdam: 1e Helmersst. 95, Tel. 85508
Haarlem: Ged. Oude Gracht 11 b, Tel. 12468

Fa. A. O. Beuth van Wickevoort Crommelin

Corns. v. d. Lindenstraat 22
Amsterdam-Z. - Tel. 25410

Onafh. Verzekeringsadv. LOD. S. BEUTH

deskundige terzake van:
Gezinszorg voor het vrije
beroep; b.v. artsen

Voorzieningen bij verkoop
van praktijk of zaak

Pensioen-voorzieningen
voor staf en personeel

Organisatie Ondernemings-
en Bedrijfs-Pensioenfondsen

Aanpassing aan nieuwe wet
Pensioen-en Spaarfondsen

ROTTERDAMSCH BANK

SPECIALE
AFDEELINGEN
VOOR
PARTICULIEREN

250 VESTIGINGEN
IN NEDERLAND

Adverteert in de E.S.B.

R. MEES & ZONEN

ANNO 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

ROTTERDAM

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

AMSTERDAMSCH BANK N.V. - INCASSO-BANK N.V.

MAANDSTAAT PER 31 OCTOBER 1950

ACTIEF

Kas, Kassiers en Daggeldleningen	f 31.283.071,93
Nederlands schatkistpapier	725.102.000,—
Ander overheidspapier	23.186.000,—
Wissels	27.106.217,93
Bankiers in binnen- en buitenl.	61.052.750,—
Effecten en syndicaten	8.365.572,95
Prolongatiën en voorschotten tegen Effecten	26.901.662,04
Debiteuren	288.432.706,97
Deelnemingen	7.244.257,27
Gebouwen	4.000.000,—
	<u>1.120.674.239,09</u>

PASSIEF

Kapitaal	f 70.010.000,—
Reserve	34.500.000,—
Bouwreserve	4.000.000,—
Deposito's op termijn	94.582.381,85
Crediteuren	948.813.638,77
Geaccepteerde wissels	39.039,87
Door derden geaccepteerd	459.900,—
Diverse rekeningen	50.269.278,60
	<u>1.120.674.239,09</u>

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK.

Mr J. J. Oyevaar, Een Europees gezagsorgaan voor het verkeerswezen?

Bij de pogingen internationale verkeerswezen betrokken worden moet het ingang en plannen om, langs de weg van de liberalisatie of langs welke weg ook, uiteindelijk te geraken tot één grote markt in West-Europa? Nederland beantwoordt die vraag voor zich bevestigend, maar Nederland staat in de milieu's, die zich internationaal met verkeersvraagstukken bezighouden, tot dusver alleen. Voor ons land zijn internationale verkeersdiensten: handel in en export van diensten, waardoor het een belang is, dat de vrijheid van het verkeer algemeen ingang vindt. Landen, die geen overschot aan verkeersmiddelen of niet de potentie om aan derden vervoersdiensten te verlenen hebben, stellen zich hertegenover op het standpunt, dat zij eerst voldoende zelf „op niveau” moeten komen, alvorens zij over deze denkbeelden willen spreken. Schr. geeft nu in dit artikel een uiteenzetting en een verklaring van dit grote verschil van inzicht tussen ons land en de rest van Europa en ontwikkelt dit vraagstuk nader.

C. Vermey, Rotterdam... vleugellam?

De conclusie in het meerderheidsrapport der op 5 Januari 1949 door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde commissie, wier taak het was een onderzoek in te stellen naar de al of niet noodzakelijkheid om de genoemde beslissingen ter zake van de plaatskeuze van een tweede luchthaven in het Westen van ons land te herzien, is voor Rotterdam in hoge mate teleurstellend. De beslissing t.a.v. de aanleg van een vliegveld in de naaste omgeving van Rotterdam is reeds op 7 April 1948 genomen. Hier lag dus kennelijk geen taak voor de commissie. Daar de commissie het door Rotterdam steeds met klem van redenen betoogde, nl. dat Iepenburg niet de meest geschikte vestigingsplaats is voor de tweede westelijke luchthaven, volledig onderschrijft, hoopt en vertrouwt schr., dat de Minister de totstandkoming van de luchthaven Schieveen zal pousseren.

H. M. Meinesz, Een poging tot benadering van de gevolgen van de liberalisatie van het inter-Europees handelsverkeer.

De voorgenomen liberalisatie van het inter-Europees handelsverkeer, voor zover het de O.E.E.C.-landen betreft, doet de vraag rijzen, welke gevolgen hiervan te verwachten zijn voor omvang en richting van de handel in de verschillende goederen. Een inzicht in deze gevolgen is mede van belang gezien de in het plan-Stikker voorgestelde internationale subsidiëring van noodlijdende bedrijfstakken. Schr. heeft getracht deze vraag te beantwoorden voor een zestal afzonderlijke groepen van artikelen, waarbij het handelsverkeer werd bezien voor Nederland, België, Frankrijk, Ver. Koninkrijk en Duitsland ten opzichte van elkaar en voor de overige O.E.E.C.-landen als totaliteit.

F. S. Noordhoff, Wereldpetroleumreserves.

In dit artikel geeft schr. een uitvoerige beschouwing over de belangrijke vraag, of reeds binnen afzienbare tijd op een uitputting der wereld petroleumreserves moet worden gerekend. Schr. tot de conclusie, dat er geen redenen zijn om hieromtrent pessimistisch te zijn. Wel moet het voeren ener verantwoorde politiek bij de winning van petroleum en bij haar aanwending van het allergrootste belang worden geacht. Amerika blijkt daarvan terdege doorgrond te zijn, hetgeen o.a. betekent, dat de petroleumreserves buiten Amerika sterker dan voorheen zullen worden aangesproken. Het ware daarom te wensen, dat men zich in de kringen der Arabische Liga er rekenschap van wilde geven, dat de ganse wereld er ten zeerste bij gebaat zou zijn, indien ook in het Midden-Oosten een krachtige, wetenschappelijk verantwoorde petroleumpolitiek zou worden gevoerd.

SOMMAIRE.

Mr J. J. Oyevaar, Un organisme européen revêtu de pouvoirs pour régler les questions des communications.

Les efforts tendant à constituer un marché unique en Europe occidentale, doivent-ils comprendre les questions inter-européennes relatives aux communications? Les services de transport internationaux offerts par les Pays-Bas à l'étranger ont une telle importance que la Hollande a tout intérêt à la libération du trafic. Les autres pays qui ne disposent pas d'un surplus en moyens de communication et qui ne peuvent donc pas offrir leurs services de transport à un pays tiers, désirent d'abord étendre leur outillage avant de discuter les problèmes précités. L'auteur traite de cette différence de point de vue et de l'évolution de ce problème.

C. Vermey, Rotterdam... sans ailes?

Rotterdam, sans aéroport, serait littéralement et figurativement sans ailes. L'auteur aime à croire que l'aéroport rotterdamois „Schieveen” se réalise malgré la conclusion négative formulée par la commission qui a examiné cette question.

H. M. Meinesz, Une étude concernant les conséquences qui résulteront de la libération du trafic commercial inter-européen.

L'auteur essaie dans cet article d'exposer, en ce qui concerne six groupes d'articles, les conséquences qui résulteront de la libération du trafic inter-européen, pour les pays O.E.E.C. L'examen se porte sur l'importance et les courants du commerce de ces articles.

F. S. Noordhoff, Les réserves mondiales en pétrole.

L'auteur donne dans cet article un exposé détaillé sur la question importante de savoir si l'on doit s'attendre, dans un temps plus ou moins proche, à un épuisement des réserves mondiales en pétrole. L'auteur est d'avis qu'il n'y a pas de raison pour être pessimiste; bien qu'il attache la plus grande importance à une politique justifiée pour l'industrie extractive du pétrole et pour son application.

SUMMARIES.

Dr J. J. Oyevaar, A European authoritative transport body?

Should the efforts to come to the large single market in Western Europe cover international transport? The international transport services rendered by the Netherlands are the trade in and export of services and it is, therefore, important that free transport is generally accepted. On the other hand, the rest of the European countries, which have no surplus means of transportation or are unable to render transport services to third parties, first want to level up their own capacity before considering these points. The writer explains this great difference of opinion and outlines the further development of this problem.

C. Vermey, Rotterdam... broken-winged?

Since without an airport Rotterdam is literally and figuratively broken-winged, it is hoped and expected that the realization of the Rotterdam Schieveen airport will be pushed, despite the rejective conclusion of the Airport Investigation Commission.

H. M. Meinesz, An effort to estimate the results of the liberalization of inter-European trade.

For six different groups of commodities the writer tries to estimate the results of the intended liberalization of inter-European trade, with particular reference — as far as the O.E.E.C. countries are concerned — to the volume and direction of the trade in these goods.

F. S. Noordhoff, World petroleum reserves.

A detailed review of the important question as to whether world petroleum reserves will be exhausted in the not too distant future. Although there are no reasons for pessimism, the writer deems a justified policy in the production of petroleum and its uses highly essential.

EEN EUROPEES GEZAGSORGAAN VOOR HET VERKEERSWEZEN?

Moet het internationale verkeerswezen betrokken worden bij de pogingen en plannen om, langs de weg van de liberalisatie of langs welke weg ook, uiteindelijk te geraken tot de grote „single market” in West-Europa? Nederland beantwoordt die vraag voor zich bevestigend, maar Nederland staat in de milieu's, die zich internationaal met verkeersvraagstukken bezighouden, tot dusver alleen. Het is wellicht nuttig, dat eens getracht wordt een uiteenzetting en zo mogelijk een verklaring te geven van het hemelsbrede verschil van inzicht tussen ons land en de rest van Europa, en het vraagstuk eens nader te ontwikkelen.

Nederland is, wat het ook nog meer moge zijn, een land van vervoerders, van wat wij — in andere zin dan gebruikelijk — „beroepsvervoerders” zouden willen noemen. Onze traditie, onze ervaring en onze kracht liggen in het bewijzen van vervoersdiensten aan andere landen. Dat is het geval met onze zeegaande vloot van 3 miljoen bruto ton, welke deviezenverdienende kracht ligt in het lijnverkeer tussen landen buiten Nederland. Dat is het geval met onze Rijnvloot van 3 miljoen ton, die er niet zou zijn als er niet een Westeuropees rivieren- en kanalenstelsel bestond, dat zich ver buiten de eigen grenzen uitstrekt. Dit geldt — het is óók een verkeersdienst — voor onze zeehavens, die wereldhavens zijn vanwege het feit, dat zij niet havens zijn voor het beperkte Nederlandse achterland, maar voor een uitgestrekt dichtbevolkt en sterk geïndustrialiseerd Westeuropees, economisch samenhangend, gebied. En met onze luchtvaart — zuchtte zij niet onder de druk van het kwalijke bilateralisme — zou het dezelfde gang gegaan zijn. Voor ons land zijn internationale verkeersdiensten: handel in, en export van diensten.

Voor een land, dat aldus gesitueerd is — wij behoren het toe te geven —, is het uiteraard een *belang*, dat de vrijheid van het verkeer algemeen ingang vindt, opdat het zijn verkeersvleugels wijd kan uitslaan en nieuwe vormen van verkeer (men denke aan het goederenvervoer langs de internationale weg, aan internationale toeristische en andere busdiensten) tot verdere ontwikkeling kan brengen op basis van bekwaamheid en efficiency, kortom specialisatie. Landen, die niet aldus gesitueerd zijn met een overschot aan verkeersmiddelen of de potentie om aan derden vervoersdiensten te verlenen, stellen zich hiertegenover op het standpunt, dat zij eerst voldoende zelf „op niveau” moeten komen, alvorens zij over deze denkbeelden zelfs willen spreken. Men meent zich van de Nederlandse wensen af te kunnen maken door een verwijzing naar het eenzijdige Nederlandse belang, dat daarmee wordt voorgestaan. Billijk is dit niet, en juist nog veel minder.

Men is het er toch wel algemeen over eens, dat een zo vrij mogelijke internationale uitwisseling van goederen en diensten een voorwaarde is voor toenemend economisch herstel van ons werelddeel. Het kan, menen wij, ook niet ontkend worden, dat Nederland op het punt van de liberalisatie van de handel niet klein en gierig is geweest of is; dat wij daar het volle offer brengen op het altaar van het gemeenschappelijke Europees welzijn. Het is niet billijk, dat de andere landen op het ene gebied het offer van ons aanvaardden, maar op het andere gebied niet tot een offer bereid zouden zijn — als het een offer is! En het is niet juist het grote vlak van de liberalisatie en van de integratie in stukken te snijden en het part dienstenverkeer er van uit te zonderen. Immers, het „op niveau” willen komen terwijl elders — in casu, op transportgebied, in Nederland — een overschot beschikbaar is, is dat niet typisch een geval van dubbele investering, die verarmd Europa zich niet behoort te veroorloven; waartegen E.C.A. zich zo met hand en tand verzet, en waartegen O.E.E.S. behoort te waken? Is het niet een economische dwaasheid van een maximale mogelijkheid tot internationale uitwisseling juist die diensten te willen uitsluiten, zodat een land, dat op

dienstenexport gespecialiseerd is, reeds op die grond beknot wordt in de mogelijkheid om daartegenover andere zaken uit het buitenland te betrekken?

De oorzaak van de diepgewortelde tegenstand in het buitenland tegen Nederlandse opvattingen op internationaal verkeersgebied moet gezocht worden in factoren, die op verkeersgebied liggen. De kern van het probleem ligt naar onze mening in het eenvoudige feit, dat de woordvoerders der verschillende landen in het algemeen (ambtelijke of niet-ambtelijke) representanten van de verkeersindustrieën zijn. Zij kunnen het internationale verkeer niet zien als internationale uitwisseling van diensten, als een onderdeel van internationale algemeen-economische verhoudingen; evenmin zien zij het vraagstuk primair als dienstenverlening aan de *klant*. Door de verkeerstechnische bomen zien zij het economische bos niet.

Dit is het euvel, waaraan het internationale overleg op verkeersgebied laboreert, en het is daarom, dat het „Inland Transport Committee” van de O.E.E.S. te Parijs niet tot enig nuttig werk in staat is gebleken, en, in de huidige samenstelling ook niet zal zijn. Het is om deze reden, dat dit orgaan van de O.E.E.S. niet het tempo van de O.E.E.S. op ander gebied kan bijhouden. De scholing, opleiding en roeping der verkeersspecialisten in dit milieu is meestal een geheel andere dan die, welke vereist wordt voor de oplossing van de grote *economische* vraagstukken, waarvoor Europa staat. De stem van deze zonder uitzondering knappe vakmensen is belangrijk, maar uit hun koor zal geen nieuw idee kunnen opklinken, anders dan op het vakgebied van elk, hetzij dat spoorwegen, waterwegen of internationale autowegen is. Sedert het ogenblik, dat is vast komen te staan, dat zij internationaal verkeer niet als export- en importindustrie kunnen erkennen en het niet aanvaard wordt, dat het noodzakelijk is, dat de klant van verkeersdiensten „at lowest unit cost”, ongeacht de aard van het verkeersmiddel, moet kunnen profiteren, heeft hun college opgehouden van nut te zijn voor het algemeen economisch plan voor Europa, dat in de integratiegedachte is gegrond. Zeker, men zal het niet zonder de vakmensen kunnen stellen. Zij zullen gehoord moeten worden opdat bezwaren en moeilijkheden, die ten aanzien van liberalisatie en vervolgens integratie in de verkeerssector inhaerent aan de verkeerssector aanwezig zijn, uit de weg kunnen worden gegaan, en opdat met bijzondere omstandigheden rekening kan worden gehouden.

Want natuurlijk zijn die er, al zal ook hier elk bezwaar kritisch moeten worden onderzocht. Zo wordt dezerzijds met „vrijheid” niet bedoeld, dat bijv. een Nederlandse vrachtauto in het buitenland niet aan wettelijke bepalingen van fiscale of verkeerstechnische aard aldaar onderworpen zou zijn. Dan is het een typische tegenwerping, dat vrijheid in internationaal verkeer het delicate bestel van de inwendige *nationale* verkeerscoördinatie zou hinderen. Zonder twijfel is de nationale verkeerscoördinatie een delicate plant, het is zelfs veelal nog een kasplant, die men bezig is op te kweken. Het ene land is daar verder mee gevorderd dan het andere. In Engeland is op de coördinatie-eis het antwoord geweest: nationalisatie, als was daarmee de coördinatie op slag tot stand gekomen. Niet ieder land is zo gelukkig als Nederland, dat, zo het Parlement zulks wil, binnenkort zal beschikken over Minister Spitzen's drie zuilen, waarop de binnenlandse vervoerscombinatie zal komen te rusten: de bestaande spoorwegwet van 9 April 1875, en de Wet Autovervoer Personen, Wet Autovervoer Goederen en Wet Goederenvervoer te water, waarvoor de ontwerpen zijn ingediend. Maar wat het internationale vervoer *in principe* te maken heeft met de nationale verkeerscoördinatie, is tot nu toe door niemand duidelijk gemaakt, hœe luid en hœe sterk dit argument ook wordt gehanteerd. Het nationale vervoersapparaat is een instrumentarium in het economisch leven van een land, dat zijn eigen eisen stelt. Men kan niet zonder meer spreken van de automatiek van de vrije markt op binnenlands verkeers-

gebied. Verkeer moet op voorraadseconomie ingesteld zijn; er moet vervoerspotentieel zijn, dat ook de vervoerspieken kan opvangen. Deze eis kan tot gevolg hebben, dat bepaalde verkeersmiddelen voor bijv. 70 pCt benut worden, maar de individuele vervoerders zullen natuurlijk de overheid kunnen ingrijpen. Dat is, menen wij, het korte begrip van de nationale verkeerscoördinatie.

Er zou ook aanleiding voor een *Europese* verkeerscoördinatie volgens die grondgedachten kunnen zijn, ware het niet, dat Europa nu eenmaal overdekt is met een net van politieke grenzen, en ware het niet, dat het ook wanneer die er in een verenigd Europa niet meer zouden zijn, oneindig veel moeilijker is de coördinatie in die grote ruimte tot stand te brengen, waarin men nationaal veelal tot dusver niet is geslaagd. Zoals de zaken thans liggen, zou de wet van vraag en aanbod inderdaad de kortste en de meest juiste weg zijn naar een „toestand van gecoördineerdheid”, waarbij het juiste vervoermiddel op de juiste tijd en plaats voor de gebruiker beschikbaar is, ongeacht de „vlag” van het vervoermiddel. En wanneer ook hier uitwassen en nadelen moeten worden ontgaan — want inderdaad, de Manchester-school zonder meer te willen toepassen op het internationaal verkeer zou een al te groot gemis aan verkeersvakkundigheid bij de schrijver dezer regelen mogen doen veronderstellen — dan moet dit geschieden, maar kan dit ook naar de aard van de zaak slechts langs de weg van multilateraal overleg geschieden. Wanneer alle landen unilateraal voorschriften geven op internationaal verkeersgebied — zoals men thans vrij algemeen schijnt te willen, met een kleine concessie in de richting van bilateraal overleg — moet dit tot de chaos leiden.

Er zijn, zoals gezegd, moeilijkheden, inhaerent aan de verkeerssector als zodanig. Het streven naar één internationale transportmarkt, waar de verkeersmiddelen en verkeerswegen op de meest efficiënte wijze gebruikt worden, waar de gebruiker de vrije keuze heeft en waar geen verkeersmiddel en geen verkeersweg door Overheden kunstmatig worden voorgetrokken verkeer en structuur, zal tot gevolg hebben, dat de huidige verkeersstructuur wijziging ondergaat. Welnu, dat spreekt zo vanzelf, maar is ook van zo universele aard, dat hier een vraagstuk ligt voor multilateraal overleg. Het is prima facie niet vatbaar voor oplossing, langs de weg van eenzijdige, en onderling uiteenlopende, oplossingen door de landen afzonderlijk.

En hiermede is dan tevens, hopen wij, een misverstand uit de weg geruimd, dat uit verschillende tegenwerpingen tegen de Nederlandse internationale verkeersopvattingen blijkt. Wij zouden dan van oordeel zijn, dat unilaterale regelingen tot de chaos leiden; maar daartegenover, zo stelt men, moet juist onze vrijheidsgedachte tot de chaos leiden. Wij zouden een eeuw ten achter zijn met een „laissez-aller, laissez-faire”-politiek voor het internationaal verkeer. Wij zouden blind zijn voor de bezwaren, die onze theorie aankleven.

De werkelijkheid is anders. Ongetwijfeld staan wij de vrijheid in het internationale verkeer voor. Maar er bestaat geen absolute, geen integrale vrijheid, alle vrijheid in het maatschappelijk verkeer is gequalificeerde, geregeleerde vrijheid (óók de vrijheid, die aan de Akte van Mechelen aan de mens in de maatschappij ligt!). Men denke slechts aan de regels van het verkeer, de regeling voor gollengtes in de radiotelegrafie, de veiligheidseisen voor de vaart op de vrije zee enz. Wij zijn bereid aan een stelsel van regels mede te werken, die vriendschappelijk met ons aan die regels het beginsel van de vrijheid tussen ten grondslag leggen. Wij willen niet, zoals andere landen, de voorschriften om der wille der voorschriften. De vrijheid, waarmede slechts bedoeld kan zijn „vrijheid onder de wet”, zij het uitgangspunt. Over de wet kan onderhandeld worden, over de vrijheid niet.

De in alle sectoren van het economisch leven ingrijpende

tarievenpolitiek van het vervoerswezen is thans nationaal georiënteerd, en heeft als zodanig dikwijls een betekenis, welke die der douanetarieven nabij komt. Zij zal derhalve bij integratie van de Europese economie herzien moeten worden. De wijze, die de algemene doeleinden van de integratie dient. De snelste weg naar integratie van de vervoerstarieven loopt over een voorafgaande liberalisatie in de verkeerssector. Deze en dergelijke problemen — wij spreken nu nog niet van de *physieke* integratie der verkeerssystemen — zullen multilateraal ter hand genomen moeten worden.

Andere excepties worden opgeworpen, liggende op vervoersterminalen of verdragstechnisch terrein. Zij mogen inderdaad niet worden voorbijgegaan. Zo is de vervoerstechniek bij de spoorwegen een geheel andere dan bij de wegen en waterwegen, omdat bij de spoorwegen de tractie aan de grens verwisseld wordt en de afrekening tussen de landen plaatsvindt op basis van het doorlopen parcours in het gebied van elk hunner, terwijl vrachtauto's en binnenschepen — evenals bij zeevervoer — zelf het gehele vervoer plegen te bewerkstelligen. En wat het vervoer te water betreft, is het natuurlijk juist, dat voor de *Rijnvaart* reeds een (vrijheids)regime bestaat en redelijk functioneert. Daarmede is echter de *overige* internationale binnenvaart nog niet gedekt.

Doch dit alles doet niet af aan het feit, dat, hoe bij elk der verkeersterminalen de verhoudingen ook liggen, het multilateraal gesprek over de drie of vier (als men er de Europese luchtvaart bij betreft) verkeersterminalen *in hun onderlinge* samenhang nog nimmer heeft plaatsgevonden, noch in het „Inland Transport Committee” van de O.E.E.S. te Parijs, dat zich onlangs zelfs incompetent van de O.E.E.S. te Genève, dat zich met twee takken van verkeer, elk afzonderlijk, en met „kurieren am Symptom” bezig houdt, noch elders.

Een van de redenen, waarom men dit gesprek — buiten Nederland — schuwt, is, dat de verhoudingen in de meeste Europese landen een ernstig beletsel tot objectief denken vormen. Het is moeilijk over de deficitten, die, naar volgorde van grootte het ernstigst zijn in Italië, Frankrijk, Engeland, Bizone, Oostenrijk, Noorwegen, Denemarken, België, een juist inzicht te verkrijgen, als gevolg van de verschillen in de boekhoudsystemen der spoorwegadministratie en andere factoren. Doch het is waarschijnlijk niet te hoog geschat, wanneer men alleen de exploitatietekorten op de spoorwegen van de genoemde landen over 1949 stelt op meer dan 1½ miljard gulden. De redenering schijnt nu te zijn, dat iedere nieuwe oriëntering, waardoor vervoer van de spoorwegen wordt afgeleid, bijv. door groei van het wegverkeer, moet worden belet, omdat daardoor de spoorwegtekorten nog verder zouden kunnen stijgen. Het is echter niet alleen een tegenstelling spoorweg versus wegvervoer, maar ook spoor- versus watervervoer. De situatie is, dat ten opzichte van de algemene indexcijfers internationaal die van de binnenvaart lager en die van het spoorvervoer nog lager liggen. Of de *klant* heter gediend zou zijn door een dergelijke afleiding, kan in die richting betoeld worden, dat het meest geschikte en goedkoopste vervoer het economisch leven tot ontwikkeling of tot verdere ontwikkeling moet helpen brengen, dat daardoor aan nieuwe industrieën en nieuwe afzetmarkten het aanschijn kan worden gegeven, dan moet o.i. de vorenstaande redenering als principieel onjuist gewraakt worden, hoewel men kan erkennen, dat hier een uiterst moeilijk probleem aanwezig is, dat in vele landen ook in politiek opzicht grote moeilijkheden moet geven. Prijzen wij ons gelukkig, dat in Nederland althans de spoorwegen rendabel zijn (een grote uitzondering), en objectief denken bij ons

niet door deficitaire spoorwegen gehinderd behoeft te worden.

Men moet dus concluderen, dat voor het multilateraal gesprek over het internationale verkeerswezen in zijn onderlinge samenhang de geest nog ontbreekt. Dan is het echter ook nog te vroeg om over een noodzakelijk sluitstuk te spreken, nl. over een supra-nationaal verkeersgezagsorgaan. Toch lijkt dit logisch. Een vast supra-nationaal forum, met uitvoerende bevoegdheid, om internationaal te regelen wat slechts internationaal geregeld kan worden, *mits op de basis van de vrijheid van het internationaal verkeer*, lijkt het logische sequel van de gevolgde gedachten-gang.

De taak van het internationale gezagsorgaan zal uiteraard van beperkte aard moeten zijn. Het kan zich met coördinatie in de eigenlijke zin des woords niet bezighouden zolang er geen verenigd Europa bestaat. Het mag zich niet bezighouden met binnenlandse verkeersvraagstukken. Het moet zich bezighouden met het voorkomen of verwijderen van een eventuele nadelige nasleep van de toepassing van het principe van de vrijheid van het verkeer. Het zou zich kunnen bezighouden met het vraagstuk van het „harmoniseren” van de wetgevingen voor binnenlands verkeer van de verschillende landen. De grondslag voor al de handelingen van het gezagsorgaan zal moeten zijn de vrije keuze door de gebruiker van het transportmiddel of de transportroute, en de uitsluiting van discriminatie en discriminerende praktijken ten aanzien van bepaalde transportmiddelen of bepaalde transportwegen, daaronder begrepen discriminatoire tarievenpolitiek.

Waar zou dit gezagsorgaan gevestigd moeten zijn? Wanneer men de plaatsnamen vereenzelvigt met een begrip, dan zou het voorshands Parijs niet kunnen zijn (dat de Marshall-landen omvat), omdat het zichzelf incompetent heeft verklaard; Genève, dat Europa betekent, is volgens zijn status „consultative and advisory”. Bovendien omvat dit laatste orgaan een aantal landen, waarvan de medewerking — om het zacht uit te drukken — niet bij voorbaat vaststaat. Straatsburg?

Doch ook voor de beantwoording van deze vraag is het te vroeg, waar het nog te vroeg is voor een gezagsorgaan als zodanig. Wellicht zal de juiste weg zijn, aan de voorbereiding tot een executief gezagsorgaan te blijven werken tot het moment voor zijn instelling t.z.t. gekomen is, en intussen een orgaan te creëren, dat vooralsnog consultatief en adviserend van karakter is. Voor dit forum zouden de gedachten verder tot ontwikkeling kunnen worden gebracht.

Genève lijkt daarvoor, op de zojuist genoemde gronden, niet de goede plaats. Daarom verdient het wellicht overweging in het kader van de O.E.E.S. te Parijs een Transportcommissie te scheppen, die alle takken van Europees verkeer omvat (waarbij het „Inland Transport Committee” zou kunnen verdwijnen), waarin deze gedachten — met de steun van de E.C.A., die hiervoor blijkt te gevoelen — geleidelijk verder tot ontwikkeling kunnen worden gebracht.

Terwijl de spoorwegen, de wegen, de rivieren en de kanalen een groot continentaal gebied doorkruisen zonder zich te storen aan politieke grenzen, heeft mensenhand figuurlijke ijzerdraadversperringen aan deze grenzen gelegd, die op allerlei manieren zorgvuldig bewaakt worden en veelal verkeersstremmend werken. Moet het verkeerswezen zich het testimentarium pauperetaten laten aanleunen, dat gewacht zal moeten worden tot de politieke grenzen zelf verdwenen zijn, of zal men in staat zijn de beletselen reeds vóór die tijd te verwijderen?

's-Gravenhage.

Mr J. J. OYEVAAR

ROTTERDAM..... VLEUGELLAM?

De conclusie in het meerderheidsrapport der op 5 Januari 1949 door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde commissie, wier taak het was „een onderzoek in te stellen naar de noodzaak ener herziening der genomen beslissingen ter zake van de plaatskeuze van een tweede luchthaven in het Westen van ons land” is voor Rotterdam wel in hoge mate teleurstellend. De bestudering toch van de plaatskeuze — Iepenburg of Schieveen — heeft er toe geleid, dat bedoelde meerderheid deze keuze volkomen irrelevant acht. Zij concludeert: het een noch het ander! Laat alles bij het oude! Er is volgens haar geen enkele aanleiding de thans op Schiphol bestaande centralisatie in het luchtverkeer door de aanleg van een tweede luchthaven te beperken en het staat voor de meerderheid ook allerminst vast, dat de meest gewenste plaats voor een tweede luchthaven in het Haags-Rotterdams gebied moet worden gezocht.

Waar het gaat om een kwestie, die m.i. van de allergrootste betekenis is voor de toekomstige ontwikkeling der wereldhaven Rotterdam, lijkt het gewenst de voorgeschiedenis nog eens in het kort in herinnering te brengen en na te gaan, of het commissoriale meerderheidsrapport beantwoordt aan de taak, die aan de commissie werd opgedragen. Terloops moge ik er op wijzen, dat in het meerderheidsrapport wordt voorgesteld „de ontwikkeling der luchtvaart zowel wat betreft de technische zijde als ten aanzien van het passagiers- en goederenverkeer nauwlettend in permanent beraad te doen volgen”.

Voorop zij gesteld, dat Rotterdam als eerste reeds in 1919 het vliegveld Waalhaven heeft aangelegd. Op een tijdstip, waarop de luchtvaart nog in de kinderschoenen stond en niemand een zo grote vlucht met zekerheid kon voorspellen, nam Rotterdam het initiatief. Toen reeds besefte men, dat een haven van de importantie van Rotterdam paraat moest zijn, faciliteiten moest kunnen bieden en de beschikking diende te hebben over een vliegveld in de onmiddellijke omgeving van het haventerritoir. Betrekkelijk spoedig reeds bleek, dat Waalhaven, waar te geringe uitbreidingsmogelijkheden bestonden, niet duurzaam zou kunnen voldoen aan de eisen, welke het luchtverkeer in de toekomst zou stellen. Wederom was het Gemeentebestuur van Rotterdam diligent. Sedert 1937 hadden Openbare Werken van Rotterdam de aanleg van een nieuwe Rotterdamse luchthaven in studie. Hierbij werd uitgegaan van de praemisse, dat rekening moest worden gehouden met grote uitbreidingsmogelijkheden, niet het minst gelet op de snel evoluerende vliegtuigtechniek. Gedurende de oorlogsjaren, waarin Waalhaven grondig werd vernield, moest het project uiteraard blijven rusten, maar onmiddellijk na het einde van de oorlog werd het onderzoek energiek voortgezet. Nauw samenwerkend met de Rijksluchtvaartdienst en de Rijkswaterstaat kwam men tot de conclusie, dat de Schieveense polder de meest geschikte vestigingsplaats was. Over het uit te voeren project werd volledige overeenstemming bereikt.

Op 7 April 1948 werd bij regeringsbesluit aan Rotterdam toestemming verleend een nieuwe luchthaven te bouwen.

Men ging niet over één nacht ijs. Bij de behandeling der begroting van Waterstaat in de Eerste Kamer heeft o.a. de heer Kraayvanger uitvoerig de eerste Kamer bij het luchthavenvraagstuk, mede in verband met de toen door de heer Plesman gevoerde propaganda voor de aanleg van een nieuwe centrale luchthaven, t.w. Burgerveen. De Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Ir Vos, merkte in de op 7 April 1948 gehouden vergadering der Eerste Kamer o.a. op: „Wij hebben ook moeten discussiëren over de vraag van de luchthaven te Rotterdam. Er is in die tijd betrekkelijk weinig oppositie geweest tegen het voornemen om aan Rotterdam een haven te geven. De beslissing van de Regering in de loop van verleden jaar was dan ook, dat wij nodig achtten: een centrale luchthaven Schiphol,

een haven bij Rotterdam-Schieveen, een haven als uitwijkhaven Eindhoven en daarnaast een serie randhavens". Ten aanzien van de door de heer Plekman gepropageerde centrale luchthaven Burgerveen verklaarde de Minister: „Wanneer ik het geheel overzie, dan moet ik zeggen, dat ik de K.L.M. niet ondankbaar ben voor het werk, dat zij heeft gedaan en voor het verdiepte inzicht, dat zij ons ten aanzien van deze problemen heeft gegeven, maar mijn eindconclusie is, dat er voor mij geen aanleiding bestaat om een wijziging van vroegere beslissingen aanhangig te maken”.

Men zou denken, dat met het, na ampele bestudering op 7 April 1948 genomen regeringsbesluit, de kwestie was afgedaan en dat thans aan de tenuitvoerlegging kon worden begonnen. Maar wie zo dacht was te optimistisch. Na de kwestie-Burgerveen werd de kwestie-Iepenburg aan de orde gesteld. Iepenburg, aldus de heer Diepen, was even aantrekkelijk en veel goedkoper dan Schieveen. Opnieuw volgen breedvoerige gedachtenwisselingen en nog uitvoeriger brochures pro en contra. De nieuw opgetreden Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Spitzens, besluit vervolgens, mede naar aanleiding van in de Tweede Kamer gestelde vragen, een commissie te benoemen, wier taak het, zoals reeds gereleveerd, zou zijn alsnog een onderzoek naar de plaatskeuze, d.w.z. Iepenburg of Schieveen, in te stellen.

Een en ander wekt reminiscenties aan de strijd, die in de jaren zestig in de beide Kamers werd gevoerd in verband met de doorgraving van de Hoek van Holland. Bij de openbare behandeling werd het project met grote vasthoudendheid en kennis van zaken door Thorbecke verdedigd. Enkele ministeriële opmerkingen moge ik citeren: „Ik betwijfel, ook ooit zoverleer van alle kanten op één punt zijn samengebracht. *Er is nooit enig groot werk begonnen, waarbij men wachtte tot de mannen van het vak het eens waren.* Het vinden van bezwaren is altijd veel gemakkelijker dan het vinden van middelen om deze te overwinnen. En wat ook de meningen der deskundigen zijn, de Minister is verantwoordelijk ook al is hij zelf niet deskundig! En dan volgt een echt Thorbeckiaanse uitspraak, typerend voor de energie, waarmee Thorbecke de verwezenlijking van het veel omstreden plan-Caland nastreefde: „Ik zal tot het laatste doen, hetgeen van mij afhangt om de plannen te doen aannemen en vervolgens de uitvoering te doen gelukken. Men zal mij van deze ontwerpen — Noordzee-kanaal en doorsteek van de Hoek van Holland — niet scheiden. En ik zal er niet in berusten, wanneer deze Kamer mocht goedvinden haar goedkeuring aan die ontwerpen, mijns inziens door het algemeen belang dringend gevorderd, te onthouden”.

Deze even kloeke als duidelijke ministeriële uitspraak miste haar uitwerking niet. Het Waterweg-project werd met 60 tegen 3 stemmen door de Tweede Kamer goedgekeurd! Iedere prognose ten aanzien van de toekomstmogelijkheden, welke dit project bood, was hypothetisch. Men kende de bestaande bezwaren en moeilijkheden en deze gaven de doorslag. Niet de enorme vlucht, welke de haven van Rotterdam na de totstandkoming van de Nieuwe Waterweg zou nemen en welke men toen ook allerminst voorzag. Hoofdzaak was het vinden van een oplossing, die enerzijds een einde zou maken aan de moeilijkheden, welke voor Rotterdam uit het ontbreken van een behoorlijke verbinding met de zee voortvloeiden en anderzijds de mogelijkheid bood om het goederenvervoer te stimuleren.

Welke was nu de primaire taak der vliegveldcommissie? Haar werd opgedragen een onderzoek in te stellen naar de al of niet noodzakelijkheid om de genomen beslissingen wat betreft de plaatskeuze te herzien. *De beslissing ten aanzien van de aanleg van een vliegveld in de naaste omgeving van Rotterdam was immers reeds op 7 April 1948 genomen!* Hier lag dus kennelijk geen taak voor de commissie. Het ware trouwens wel een zonderlinge figuur, indien in dit

stadium op een formeel besluit der Regering, genomen met volledige instemming der volksvertegenwoordiging, werd teruggekomen. Wat de plaatskeuze betreft, laat de commissoriale conclusie generlei twijfel. Wat steeds, door Rotterdam met klem van redenen is betoogd, nl. dat Iepenburg slechts beperkte mogelijkheden biedt en niet de meest geschikte vestigingsplaats is voor de tweede westelijke luchthaven, wordt door de commissie volledig onderschreven.

Het gaat thans niet meer om kwesties van het toekomstig luchtvaartpotentieel. Dit alles is uitvoerig bestudeerd vooraleer de Regering haar toestemming verleende. Men leze er het destijds door de ambtsvoorganger van de tegenwoordige bewindsman in de Eerste Kamer betoogde in de Handelingen, op na. Concrete bewijzen kunnen trouwens in het huidige stadium der luchtvaartontwikkeling niet geleverd worden, al ontbrekt het allerminst een waardevolle indices, m.a.w. prognoses zijn zuiver hypothetisch. Dit moge men bedenken bij het lezen der opmerkingen in het meerderheidsrapport, waar de betreffende leden „de interpretatie van de gegevens, waarop een prognose van het luchtvaartpotentieel voor een luchthaven in het Haags-Rotterdamse gebied — door de minderheid — wordt gebaseerd, onaanvaardbaar” achten.

Vast staat, dat Rotterdam zonder luchthaven in letterlijke en figuurlijke zin vleugellam is. Nederland's eerste haven mist dan de outillage, die het haar mogelijk zal maken een waardevolle bijdrage tot het groeiend luchtverkeer en -vervoer te leveren.

Maar ik herhaal, dit aspect van het vraagstuk is door het regeringsbesluit van 7 April 1948 voor de beoordeling der vraag — en hierom alleen gaat het — Iepenburg of Schieveen, volkomen irrelevant!

Ik moge mij dan ook ontslagen achten van de taak in dit stadium een hernieuwd pleidooi te houden voor de totstandkoming van een luchthaven in de onmiddellijke omgeving van het haventerritoire en er mij toe bepalen de hoop en het vertrouwen uit te spreken, dat de huidige bewindsman, geïnspireerd door het voorbeeld van Thorbecke, op even overtuigende als doeltreffende wijze de totstandkoming der Rotterdamse luchthaven Schieveen zal pousseren en zulks te meer nu het Rotterdams bedrijfsleven spontaan een aanzienlijk kapitaal bijeen heeft gebracht.

Rotterdam.

G. VERMEY.

EEN POGING TOT BENADERING VAN DE GEVOLGEN VAN DE LIBERALISATIE VAN HET INTER-EUROPEES HANDELSVERKEER.

De voorgenoemde liberalisatie van het inter-Europees handelsverkeer, voor zover het de O.E.E.C.-landen betreft, doet de vraag rijzen, welke gevolgen hiervan te verwachten zijn voor omvang en richting van de handel in de verschillende goederen. Een inzicht in deze gevolgen is mede van belang gezien de in het plan-Stikker voorgestelde internationale subsidiëring van noodlijdende bedrijfstakken.

Langs verschillende wegen kan getracht worden genoemde vraag te beantwoorden. In hoofdzaak kunnen twee methoden onderscheiden worden. Volgens de eerste methode wordt uitgegaan van gegevens voor de verschillende artikelen in de verschillende landen m.b.t. de huidige kostprijs per eenheid product (afhankelijk van o.a. de grootte der bedrijven, alsmede de mate waarin de productie gespecialiseerd en gedifferentieerd plaatsvindt), de kostprijs bij wijziging van de productie-omvang (dus zgn. productie onder toe- of afnemende kosten per eenheid product, afhankelijk van o.a. het bestaan van technische overcapaciteit), en het tijdsverloop, dat nodig is om een

bepaalde productie-uitbreiding in verschillende stadia tegen bepaalde kostprijzen te bereiken (afhankelijk van o.a. de beschikbaarheid van kapitaal). Hetzelfde kan ook op andere wijze worden uitgedrukt. Bepalend voor omvang en richting van het te verwachten handelsverkeer is de verhouding tussen huidge en te verwachten arbeidsproductiviteit en geldlonen in de verschillende landen t.a.v. de onderscheiden producten. Het spreekt vanzelf, dat toepassing van deze methode de beschikbaarheid van een schat van gegevens m.b.t. kosten en structuur van de productie van een groot aantal artikelen in de verschillende Europese landen als voorwaarde stelt. Aan deze voorwaarde kan — zeer zeker op korte termijn — niet worden voldaan!

De tweede methode omzeilt dit gebrek aan gegevens door het maken van enige veronderstellingen. Uitgangspunt van deze methode is het inter-Europees handelsverkeer in een vooroorlogs jaar; hetwelk zich kenmerkt door een minimum aan internationale handelsbelemmeringen. Het jaar 1928 kan als zodanig vermeld worden. Volgens verschillende onderzoeken, waarop hier niet nader kan worden ingegaan, mag worden aangenomen, dat in dit jaar de handelsbelemmeringen als „totaal” van regelingen m.b.t. het internationaal betalingsverkeer, contingenteringen en tarieven (invoerrechten) een laagtepunt vertonen. Voorts wordt als veronderstelling uitgesproken, dat de mogelijkheid van de verschillende landen om bepaalde artikelen relatief goedkoop te vervaardigen zich niet principieel gewijzigd heeft tussen 1928 en 1949. Indien zich dus de omvang van het handelsverkeer tussen deze jaren onder invloed van de verschillende handelsbelemmeringen (bilateraliteit van de betalingsverkeer!) in bepaalde richting gewijzigd heeft, zou bij opheffing van deze belemmeringen eenzelfde wijziging in omgekeerde richting mogen worden verwacht (eventueel in enigszins gewijzigde omvang gezien wijzigingen in de grootte der beweging e.d.).

Uiteraard wordt volgens deze methode een zeer grove benadering verkregen van het juiste antwoord op de in de aanhef van dit artikel vermelde vraag. Maar de resultaten van het onderzoek volgens deze methode kunnen een aanknopingspunt verschaffen voor bezinning van belanghebbenden alsook voor het verrichten van verdere onderzoeken. Deze laatste zullen dus — voor elk van de verschillende goederen (groepen) — moeten bestaan in de analyse van de feitelijke oorzaken van de geconstateerde wijzigingen van het handelsverkeer tussen genoemde jaren. Alleen voor zover deze een gevolg zijn van de opgetreden handelsbelemmeringen (en niet van bepaalde structuurveranderingen, hetzij in Europa, hetzij daarbuiten, of veranderingen op politiek terrein) zal immers de liquidatie dezer belemmeringen een omgekeerde wijziging van het handelsverkeer ten gevolge hebben.

Met de bovenstaande beperkingen en doeleinden voor ogen dienen onderstaande resultaten van het onderzoek volgens de „tweede methode”, zoals dit door schrijver dezes, in samenwerking met anderen, experimenteel werd verricht, te worden gezien.

Alvorens deze resultaten weer te geven volgen enige opmerkingen m.b.t. verzameling en bewerking der gegevens. Alleen voor een zestal afzonderlijke groepen van artikelen — te weten vlees, boter en kaas, groenten en fruit, weefsels en kleding, ijzer en staal, machines en vervoermiddelen — werden gegevens verzameld. De handel in deze goederen was in 1938 ongeveer de helft van de gehele inter-Europese handel. Belangrijke artikelen als garens, steenkool, cokes, hout, erts en kunstmest werden buiten beschouwing gelaten, omdat voor deze artikelen momenteel relatief weinig belemmeringen bestaan.

Voorts werd — teneinde het onderzoek tot op korte termijn uitvoerbare proporties terug te brengen — het handelsverkeer alleen gezien voor Nederland, België,

Frankrijk, Ver. Koninkrijk en Duitsland ten opzichte van elkaar en voor de overige O.E.E.C.-landen als totaliteit. De afzonderlijk genoemde landen namen in 1938 onderling ongeveer $\frac{2}{3}$ van de totale inter-O.E.E.C.-handel voor hun rekening. Doordat alleen de handelsstatistiek van de vijf pleegde, konden de wijzigingen in het handelsverkeer van de groep der overige O.E.E.C.-landen met de rest van de wereld niet worden vermeld.

Onderling afwijkende statistische opgaven van verschillende landen, welke op dezelfde handelsbeweging betrekking hebben, zijn gemiddeld, met uitzondering van de opgaven, welke betrekking hebben op het handelsverkeer met W.-Duitsland in 1949. Hier werden in sommige gevallen de opgaven volgens de handelsstatistiek van W.-Duitsland aangehouden, nl. wanneer deze opgaven lager waren dan de overeenkomstige opgaven van het partnerland. Bleek daarentegen, dat — om een voorbeeld te noemen — de export van Engeland naar Frankrijk volgens de Engelse statistiek een ander bedrag aangeeft dan volgens de Franse statistiek, dan werd het gemiddelde van deze gegevens aangehouden. Hierdoor is op de eenvoudigste en meest voor de hand liggende wijze „afgedaan” met onvermijdelijke afwijkingen tussen de opgaven der verschillende landen, welke o.a. gevolg zijn van niet geheel op elkaar afgestemde groeperingen van de verhandelde artikelen. De in de hieronder weergegeven grafieken voorkomende bedragen gelden in miljoenen gulden in prijzen van 1949. De oorspronkelijk gevonden bedragen werden afgerond op een veelvoud van f 50 mln. De wijzigingen in de omvang van het handelsverkeer werden gevonden door de opgaven der handelsstatistiek van het jaar 1928 te vermenigvuldigen met prijsindexcijfers voor 1949, met tijdbasis 1928, wegingsbasis 1949. Deze indexcijfers werden voor iedere artikelen-groep berekend met behulp van de gegevens van het land, hetwelk voor deze groep t.o.v. de andere landen de grootste export resp. import toonde in 1949. De aldus gevonden indexcijfers werden gecorrigeerd op wisselkoersveranderingen. De herleiding van de opgaven der handelsstatistiek van het jaar 1928 tot prijzen 1949 had over het algemeen voor iedere artikelen-groep plaats door vermenigvuldiging met het ongewogen gemiddelde van het langs boven vermelde weg gevonden import- en exportprijsindexcijfer. De in de grafieken vermelde bedragen geven dus het verschil aan tussen de handelsbeweging in elk der vermelde richtingen in 1928 en 1949 in gulden tegen prijzen van 1949, m.a.w. de wijzigingen m.b.t. het volume van het handelsverkeer.

Als resultaat van bovenvermeld onderzoek volgt op blz. 917 een overzicht — in de vorm van enige grafische voorstellingen — van de volumewijzigingen van het inter-Europees handelsverkeer van 1928 op 1949 voor een zestal groepen van producten.

In het algemeen vormen deze overzichten in zekere mate de neerslag van verschillende politieke wijzigingen, welke — ook bij een beschouwing van de economische consequenties van opruiming der handelsbarrières — niet uit het oog mogen worden verloren. Als voorbeelden kunnen hier genoemd worden de splitsing van Duitsland, de vorming van de Benelux en versterking van de banden tussen Engeland en de Dominions.

Uit de overzichten kunnen worden afgeleid zowel de wijzigingen in het volume van het totale inter-Europese handelsverkeer, voor zover de vermelde landen en artikelen betreft, als de wijzigingen m.b.t. de richting, waarin zich dit handelsverkeer afspeelt. Een en ander kan gedetailleerd per land en per groep van producten geconstateerd worden. Hier zij volstaan met er op te wijzen, hoe de daling van het totale volume (alle vermelde landen, alle vermelde artikelen) van de inter-O.E.E.C.-handel over enerzijds de vermelde landen (groepen), anderzijds de vermelde producten (groepen) verdeeld was.

Teneinde het inzicht in de betekenis van de wijzigingen te verdiepen lijkt het nuttig om aan de verdere analyse dezer wijzigingen een overzicht van de omvang van het handelsverkeer in 1949 te doen voorafgaan (zie tabel I).

In dit totale handelsverkeer van ongeveer f 8 mrd, is dus niet de onderlinge handel van de groep der „overige landen” begrepen. De wijzigingen in het volume van het handelsverkeer sinds 1928 — zoals deze uit de ondervermelde grafische voorstellingen blijken — zijn in tabel II samengevat.

Hieruit blijkt een daling van het totale handelsvolume met ongeveer f 5 mrd, m.a.w. het handelsvolume bedroeg in 1928 tegen prijzen van 1949 f 8 mrd + f 5 mrd = f 13 mrd, zodat een daling is opgetreden van ongeveer 38 pCt.

Naast deze daling van het totale volume van de handel

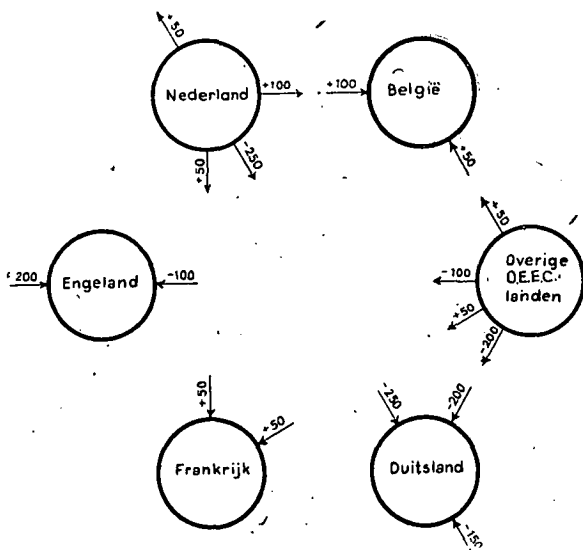
blijken er t.a.v. de afzonderlijke landen en goederen enige verschuivingen te zijn opgetreden. Dit volgt niet alleen uit het feit, dat de absolute (en relatieve) dalingen voor de afzonderlijke goederen en landen ongelijk zijn (vgl. de onderste regel en meest rechtse kolom van tabel II met overeenkomstige getallen in tabel I). In sommige gevallen traden zelfs stijgingen van het handelsvolume op. Het sterkst sprekende voorbeeld hiervan vormt de export van machines en vervoermiddelen van Engeland. De oorzaak van deze verandering lijkt niet moeilijk te achterhalen, gezien een bijna overeenkomstige exportdaling van Duitsland voor dezelfde artikelen. De sterkste daling (absoluut en relatief) als artikelengroep vertonen weefsels en kleding. Vermoedelijk was hier in relatief sterke mate de mogelijkheid tot zelfvoorziening bij de onderscheiden landen aanwezig. Dat deze laatste ook in feite heeft plaats

Veranderingen in de omvang van het internationaal handelsverkeer van O.E.E.C.-landen 1928-1949

(naar prijzen van 1949, in mln gld.)

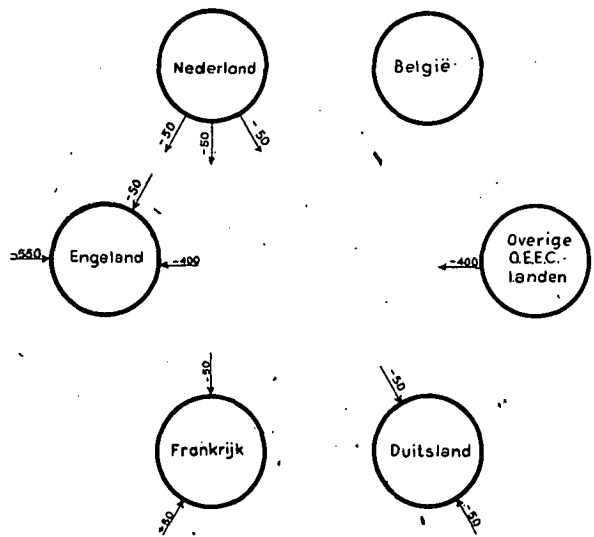
GRAFIEK I

Boter en kaas



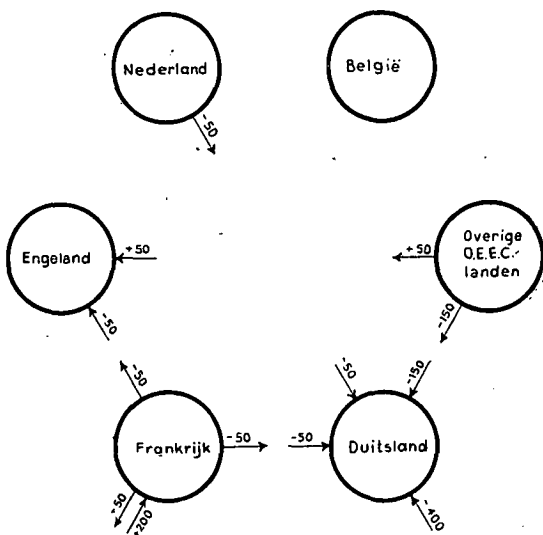
GRAFIEK II

Vlees



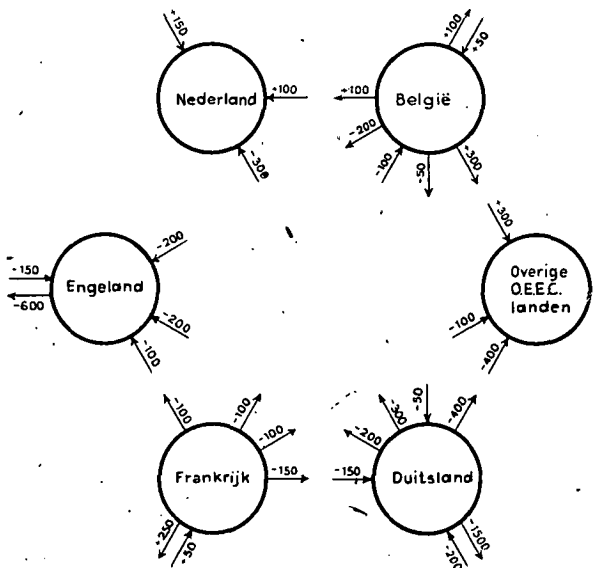
GRAFIEK III

Groenten en fruit



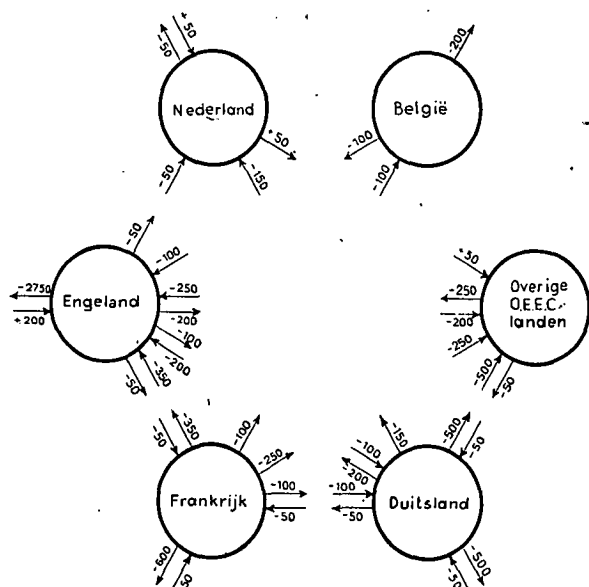
GRAFIEK IV

IJzer en staal



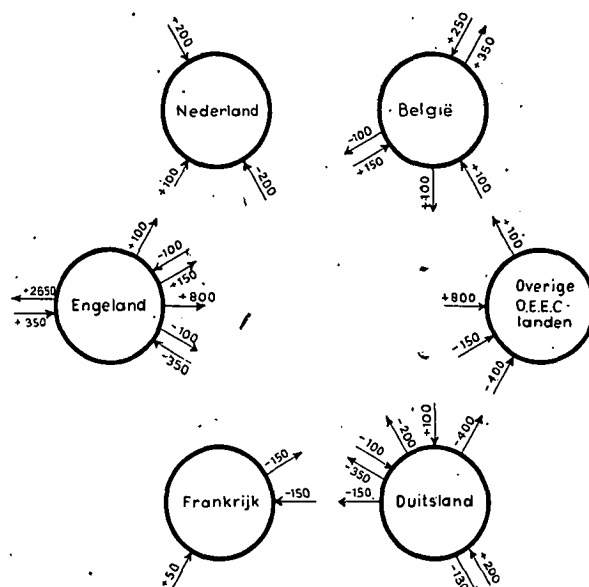
GRAFIEK V

Weefsels en kleding



GRAFIEK VI

Machines en vervoersmiddelen



TABEL I

Inter-Europese handel O.E.E.C.-landen 1949.
(in miljoenen gulden)

Artikelen	Nederland		Ver. Koninkrijk		Frankrijk		W.-Duitsland		België		Overige landen		Totaal
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	
Boter en kaas	290	—	—	440	20	115	—	60	4	200	20	525	1.674
Vlees	55	1	—	330	30	10	—	35	8	10	290	5	774
Groenten en fruit	185	22	1	180	45	17	—	215	30	64	255	17	1.031
IJzer en staal	62	370	300	300	110	27	430	35	706	132	103	750	3.325
Weefsels en kleding	142	160	487	395	218	60	127	124	53	57	286	548	2.657
Machines en vervoersmiddelen	217	598	1.747	155	190	314	316	147	380	485	445	1.518	6.512
Totaal	951	1.151	2.535	1.800	613	543	873	616	1.181	948	3.363	1.399	15.973

TABEL II

Volumewijziging inter-Europese handel O.E.E.C.-landen 1928—1949.
(in miljoenen gulden)

Artikelen	Nederland		Ver. Koninkrijk		Frankrijk		W.-Duitsland		België		Overige landen		Totaal
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	
Boter en kaas	— 100	—	—	+ 100	—	+ 100	—	— 450	—	+ 150	— 200	—	— 600
Vlees	— 150	—	—	— 450	—	— 50	—	— 50	—	—	— 400	—	— 1.100
Groenten en fruit	— 50	—	—	—	— 100	—	—	— 250	—	—	— 100	—	— 500
IJzer en staal	—	— 200	—	— 500	— 450	—	— 900	— 200	+ 150	— 100	—	— 200	— 2.400
Weefsels en kleding	+ 50	— 200	— 400	— 900	— 800	— 100	— 900	— 250	— 100	— 100	— 300	— 900	— 4.900
Machines en vervoersmiddelen	—	— 100	+ 950	— 450	— 150	— 150	— 1.100	—	—	+ 250	+ 100	+ 250	— 400
Totaal	— 250	— 500	+ 550	— 2.400	— 1.500	— 200	— 2.900	— 1.200	+ 50	+ 200	— 900	— 850	— 9.900

gehad, is waarschijnlijk, gezien het feit, dat ook de handel met de „rest van de wereld” blijkens de desbetreffende grafische voorstelling een sterke daling vertoont (f 3.950 mln tegen f 2.450 mln in het vermelde inter-O.E.E.C.-verkeer).

Op overeenkomstige wijze kan worden getracht ook voor de overige goederengroepen tot een voorlopige verklaring van de wijzigingen in het inter-Europees handelsverkeer te komen. Verschuivingen in het handelsverkeer van elk der landen met elk der vermelde andere landen kunnen daarbij uit de eerder vermelde grafische voorstellingen worden afgeleid.

Een moeilijkheid bij de analyse van de opgetreden verschuivingen is gelegen in het feit, dat het statistisch materiaal werd verzameld in groepen, welke ten dele zijn samengesteld uit een aantal heterogene artikelen. Dit geldt met name t.a.v. de drie groepen van industriële producten. Aangezien het bij een raming van de gevolgen der liberalisaties tenslotte gaat om inkomensverschuivingen m.b.t. gehele bedrijfstakken werd een globale bedrijfstakgewijze groepering der gegevens toegepast, en is niet overgegaan tot verdere detaillering, welke bovendien tot omvangrijke extra-werkzaamheden aanleiding zou hebben gegeven.

Volledigheidshalve — en ten dienste van hen, die op grond van het bovenstaande tot nadere onderzoeken wensers over te gaan — volgt tot slot een overzicht van de nummers van naamlijst A van de in-, uit- en doorvoerstatistiek van het C.B.S. — welke als leidraad hebben gediend voor afbakening van de verschillende groepen van artikelen waarvoor gegevens werden verzameld.

Artikelen-groep	Nummer naamlijst A C.B.S.
Boter en kaas	025, 026
Vlees	013, 017, 018, 100, 101, 104
Groenten en fruit	045, 046, 047, 048, 050, 057, 059, 060, 061
IJzer en staal	696-755
Weefsels en kleding	447-461, 469-490, 492, 507-517, 527-540, 551-597, 607-616
Machines en vervoer-middelen	820-907

Zoals reeds werd gezegd, kan het bovenstaande — hetzij rechtstreeks, hetzij via een nadere oorzakenanalyse — bijdragen tot verdieping van het inzicht m.b.t. de gevolgen der liberalisaties. Doch ook afgezien hiervan zullen de vermelde gegevens enig nut kunnen afwerpen als indicatie van de orde van grootte van de veranderingen in de omvang van een belangrijk gedeelte van de inter-Europese handel gedurende de laatste twintig jaar.

's-Gravenhage.

H. M. MEINESZ.

WERELDPETROLEUMRESERVES.

Sombere voorspellingen.

In zijn roman „Flowing Gold” zegt de schrijver Rex Bechsch ergens, dat de doersnee-mens er zich nimmer rekenschap van heeft gegeven, hoe nauw hij bij de petroleumnijverheid betrokken is en hoe zeer hij daarvan afhankelijk is; van zijn kinderjaren af, als zijn neus bewerkt wordt met vaseline, tot het ogenblik, waarop een begrafenisauto hem naar zijn laatste rustplaats brengt, is er slechts zelden een dag, waarop hij geen gebruik maakt van petroleum of van enkele van haar bijproducten. Oceaanvaarders en landbouwmachines worden er door gedreven; het brengt de rijkard naar zijn kantoor en de handschoenen van de winkeljuffrouw worden er mede gereinigd; het geeft ons de heerschappij in de lucht en onder de wateren der zee.

Wij leven in een gemechaniseerde tijd, en zonder petroleum zou ons leven vastlopen en de beschaving, zoals wij die kennen, zou een einde nemen. Zij is in waarheid het bloed der aarde.

Als wij deze aanduiding van de zeer belangrijke betekenis van petroleum voor het moderne maatschappelijke leven — heeft niet de gehele industrie motoren als stevige fundering? — op ons laten inwerken, dan moet ons een bericht in de bladen toch wel treffen, dat bij voortzetting van de productie op de huidige basis, de thans bekende ondergrondse oliereserves slechts voldoende zullen zijn voor ca 25 jaar. Zelfs de nieuwe bronnen, die vrijwel zeker zullen worden ontdekt, zullen niet verhinderen, dat er over 50 tot 100 jaar moeilijkheden zullen ontstaan met het voldoende aan de wereldvraag naar aardolie.

De wereldvoorraad aan kolen en bruinkolen werd voldoende geacht voor 2000 jaar.

Dit getuigenis was afkomstig van de heer R. Patman van het Petroleum-informatiebureau in Engeland, die zich toch al weer optimistisch blijkt uit te laten dan een vijftal jaren geleden toenmalige Amerikaanse Minister van Marine, Frank Knox, en Mr. Ickes, die men weleens de petroleum-dictator heeft genoemd, die de uitputting der Amerikaanse petroleumreserves tegemoetzagen resp. in 1959 en 1964.

Wat dan te zeggen van Dr David White, hoofd-geoloog bij de Amerikaanse Geologische Dienst, die blijkens mededelingen in het boek „The oil war” van Anton Mohr (1926) keer op keer heeft uitgesproken, dat de petroleum-

bronnen in de Verenigde Staten spoedig uitgeput zullen zijn en dat de huidige omvangrijke productie een laatste koortsachtige inspanning is voor het einde!

Hij is het echter geweest, die in een artikel „Oil from oil shales” aantoonde, dat alle in N.W. Colorado en N.O. Utah voldoende oliehoudend gesteente wordt aangetroffen om er 40 milliard vaten olie aan te kunnen onttrekken, gelijkstaande met 5 milliard of meer vaten benzine, hetgeen overeen zou komen met de productie van ruwe olie over de gehele wereld.

Er zijn ook nog wel andere mogelijkheden om de productie op peil te houden en dit is voor Anton Mohr aanleiding de zaak aldus te stellen:

„Het ligt voor de hand, dat een werkelijk tekort aan olie, waardoor het voor onze motorrijtuigen onmogelijk zou worden om te lopen en voor onze vliegsmachines om te vliegen, zulk een ver afgelegen mogelijkheid vormt, dat het van geen practisch belang is, hetzij voor ons zelve, hetzij voor onze great-great-grand-children.

Als desondanks een zodanig bericht zo nu en dan opduikt in de pers, voorzien van zware koppen en voorgesteld als een dreigende ramp, dan kunnen wij er zeker van zijn; dat zulk een nieuwsbericht is gelanceerd door een of ander makelaarskantoor, dat wenst te profiteren van onberaden handelingen van een gemakkelijk beet te nemen publiek”.

Het was niet een of ander makelaarskantoor, dat op 2 Mei 1920 een nieuwsbericht de wereld instuurde, maar de Aardrijkskundige Dienst in Noord-Amerika, die in de vorm ener Nota ter algemene kennis bracht, dat de wereldvoorraad aan petroleum werd geschat op 60 milliard vaten, waarvan 7 milliard van Noord-Amerika, dewelke bij de huidige productie en het huidig verbruik binnen 18 jaar uitgeput zullen zijn. De 53 milliard overige vaten zijn voor een groot gedeelte in Engelse handen, zodat Engeland voor ongeveer 250 jaar petroleum bezit (Julien Doms, De Internationale Petrolpolitiek, 1924).

Het staat nu wel vast, dat met de productie dezer nota slechts beoogd werd de Amerikaanse Regering er toe te brengen, zich op petroleumgebied even actief te laten gelden als de Engelse Regering dit al veel langer had gedaan. Wij laten nu maar in het midden, of Dr David White met zijn pessimistische uitspraken niet evenzeer kan hebben bedoeld, de publieke opinie in zijn land te winnen voor actief regeringsoptreden!

Pathologische vrees in Amerika.

Het staat wel vast, dat in Amerika, waar in de loop der jaren geweldige hoeveelheden petroleum aan de aardbodem zijn onttrokken ten gevolge van een uiterst intensieve exploitatie der aldaar aanwezige petroleumgebieden, het vraagstuk ener vroegere of latere uitputting der petroleumreserves in de volle zin des woords een brandend vraagstuk mag worden genoemd.

Daarop duiden verschillende recente publicaties en met name een tweetal belangrijke tijdschriftartikelen, waaraan wij hieronder enige aandacht zullen schenken.

Maar alvorens dat te doen, zullen wij enkele op zichzelf staande persmededelingen wat nader beschrijven.

Er is zeer veel over dit onderwerp geschreven. Vooral over de situatie in dit opzicht in Amerika, waar een „pathologische vrees” bestaat voor uitputting der petroleumreserves (21 Mei '48). Men deelt tegelijkertijd mede, dat de ruwe olieproductie in 1947 in alle landen tezamen bedroeg 3.118 miljoen vaten, een vermeerdering van 9 pCt vergeleken met 1946 en van 32 pCt vergeleken met 1938. Amerika's aandeel in de wereldolieproductie bedroeg in 1947 rond 63 pCt, zijnde vrijwel hetzelfde percentage als in 1938.

Maar de „proved reserves”, waarover Amerika beschikt, zijn van 45 pCt in 1938 tot 34 pCt teruggelopen. Anders gezegd: met 34 pCt der wereldreserves produceert Amerika

bijna het dubbele, indien men de wereldproductie als basis neemt.

Vijf maanden later geeft R. J. S. Pigot, hoofdingenieur van de „Gulf Research and Development Company” uit Pittsburg, in de jaarvergadering van de „National Petroleum Association” te Atlantic City (N.J.) als zijn mening te kennen, dat er ondanks de sterk gestegen consumptie in de Verenigde Staten nog petroleum aanwezig is, voldoende voor 40 tot 50 jaar en volgens een „pessimistisch minimum” slechts voor 20 tot 25 jaar.

Eén ding is zeker, zo betoogde hij, hoe groot ook de oorspronkelijke olievoorraden van Amerika geweest zijn, het heeft zijn bronnen in veel intensiever tempo geëxploiteerd dan de rest van de wereld en derhalve heeft het thans minder van de oorspronkelijke voorraad over dan enig ander land.

De Verenigde Staten hebben de laatste jaren meer dan 60 pCt van het olieverbruik opgeleverd.

Vervanging van steenkool door olie en gas als huisbrand en als brandstof voor de spoorwegen heeft het verbruik snel doen toenemen. Het verbruik van petroleum zal met toenemende omzichtigheid moeten geschieden.

Aan het einde van het jaar 1948 wordt melding gemaakt van de eerste grote proefnemingen in Amerika om benzine te winnen uit leesteen-olie. Er is leesteen genoeg in Wyoming, Utah en Colorado. Bij een productie van 18 tot 70 gallons en meer per ton leesteen wordt het potentieel van Colorado alleen geschat op 200 à 300 milliard gallons.

Voor Utah worden de reserves geschat op 25 à 43 miljoen gallons, voor Wyoming op 1 à 3 milliard gallons. Ook in Californië en Kentucky wordt oliehoudende leesteen aangetroffen.

Begin Januari 1949 sprak Mr. F. W. Abrams, president-directeur van de „Standard Oil Company” (N.J.), voor de Amerikaanse Kamer van Koophandel te Londen en zei bij die gelegenheid, dat er voldoende ruwe olie in de bodem is om gedurende vele tientallen jaren, wellicht zelfs eeuwen, in de behoefte te voorzien. Wij weten voorts, dat, indien de ruwe aardolie te eniger tijd ontoereikend mocht blijken, vloeibare brandstof kan worden gewonnen uit aardgas, kolen en leesteen. Schattingen zowel van regeringswege als van deskundigen uit het bedrijfsleven wijzen uit, dat bij een verbruik, gelijk aan dat van 1947, gedurende meer dan duizend jaren olie in voldoende hoeveelheid kan worden geproduceerd.

Precies een jaar later verraste men ons met het bericht, dat ingenieurs van de „Atlantic Oil Refining Company” er in geslaagd waren nieuwe boringsmethoden te ontwikkelen, waardoor het mogelijk zal zijn milliardenvaten ruwe olie naar boven te brengen, die tot dusverre onbereikbaar waren: het gaat om niet minder dan 30 milliard vaten of 55 pCt van „the known crude oil supply in the United States”.

Weer vijf maanden later verscheen er een rapport, uitgebracht door een commissie onder voorzitterschap van L. F. Mc Cullum, Ponca City, Okla., president van de „Continental Oil Company”.

De commissie schat de potentiële productiemogelijkheden door middel van extractie van bruikbare olieproducten uit kolen, resp. leesteen, op tenminste 100.000 miljoen vaten. Zij beveelt de erkenning aan van rechten op „oil leases” op de terreinen, welke reeds door de hierbij betrokken Staten zijn verleend, alsmede het toewijzen van „Federal leases” op vaste basis met dien verstande, dat leiding en controle aan concessionarissen worden, resp. blijven toevertrouwd.

Naar het oordeel van de „National Petroleum Council”, aan welk lichaam dit rapport is uitgebracht, beschikken de Verenigde Staten over voldoende oliereserves om in elke behoefte in de „foreseeable future” te kunnen voorzien, zo lezen wij in „Het Financieele Dagblad” van 26 Mei 1950. De reserve aan productiecapaciteit wordt geschat op 700.000 vaten per dag. Door nieuwe exploraties kan

deze hoeveelheid bovendien op korte termijn tot een miljoen vaten worden verhoogd. Gezien de reservecapaciteit en gelet op de mogelijkheid om het potentieel verbruik voor civiele doeleinden, indien bijzondere omstandigheden dit nodig zouden maken, tot twee miljoen vaten per dag te beperken, bestaat er volgens het meergenoemde rapport gedurende de eerstvolgende jaren geen aanleiding om over te gaan tot de productie van vloeibare brandstof uit kolen of leesteen.

Wij kunnen onze mededelingen over Amerika besluiten met een recent bericht van S. H. Mc Allister, directeur der laboratoria van de „Shell Development Company” te Emeryville, blijkens hetwelk uit leesteen te winnen olie vermoedelijk een der meest belovende bronnen op de Westkust zal blijken te zijn, indien te eniger tijd de aanwezige oliereserves uitgeput raken. In een voor de „American Chemical Society” gehouden voordracht drong Mc Allister met klem op voortgezet onderzoek aan, opdat men zo nodig de meest rationele werkwijze kan toepassen. Dit onderzoek, aldus Mc Allister, dient voortgang te hebben, ofschoon de reserves thans nog groot genoeg zijn, en er op dit ogenblik nog geen behoefte bestaat aan de bouw van commerciële leesteen-olie-installaties, tenzij deze door strategische overwegingen gerechtvaardigd zou zijn („Het Financieele Dagblad” van 24 Juli 1950).

Als wij dit alles in aanmerking nemen en er ons tevens rekenschap van geven, welk een enorme vlucht de Amerikaanse aardgasindustrie gedurende de laatste jaren genomen heeft, dan schijnt de „pathologische vrees”, waarover hierboven gesproken kon worden, toch niet al te veel steun te vinden in de reële verhoudingen in de Amerikaanse petroleumindustrie.

Het oordeel van petroleumindustriëlen.

Wat nu betreft de andere op zich zelf staande publicaties, kunnen wij herinneren aan de mededeling, vervat in het prospectus van de emissielening van de „Koninklijke” (November 1947), dat in het verleden gemaakte schattingen van de toekomstige wereldoliereserves steeds bereikt en dikwijls overtroffen werden.

De directie van de Koninklijke heeft de vaste overtuiging, dat de geschiedenis zich ook in dit opzicht zal herhalen, vooral omdat intensieve exploratiewerkzaamheden hebben aangetoond, dat in het Nabije Oosten op zeer belangrijke reserves kan worden gerekend.

Het trekt de aandacht, dat leidende persoonlijkheden in de petroleumindustrie te dezen aanzien een optimistische kijk hebben dan sommige regeringspersonen en geleerden. Wij kunnen daarvoor verwijzen naar een op 3 Juni 1947 gehouden rede door Mr. Robert Price Russell, president van de „Standard Oil Development Company”, voor de „Oil Industries Club” te Londen en naar het uitvoerig overzicht van de president der „Shell Transport and Trading”, Sir Frederick Godber, dat tegelijk met jaarverslag en jaarcijfers werd gepubliceerd (Augustus 1948), aan welk overzicht het navolgende moge worden ontleend („Het Financieele Dagblad” van 27 Augustus 1948):

„Vindingen gedurende de achter ons liggende twintig jaren hebben de vastgestelde reserves van 23.000 miljoen vaten in 1928 tot 72.000 miljoen vaten in 1948 doen stijgen.

Zelfs de meest conservatieve ramingen van het „American Petroleum Institute” tonen aan, dat in de Verenigde Staten de reserves in verhouding tot de huidige productie, ondanks de scherpe stijging die verbruik te zien geeft, wat omvang betreft onaangestast blijven. Een bemoedigende omstandigheid, gezien de groei der industrie gedurende een negentigjarige periode van koortsachtige bedrijvigheid en gelet op de enorme eisen, welke de oorlogvoering in het bijzonder aan de Amerikaanse oliereserves heeft gesteld”.

Aldus zijn oordeel over de vastgestelde reserves, waarom-

trent een bepaalde mate van zekerheid bestaat, zoals wij verderop hopen te kunnen aantonen.

Daarnevens toch dient — aldus Sir Frederick Godber — rekening te worden gehouden met de uitbreiding van bekende oliehoudende terreinen, alsmede met terreinen, waarop nog generlei boringen zijn verricht, met inbegrip van reserves, waarvan redelijkerwijze mag worden aangenomen, dat zij inderdaad in „off-shore and sea-areas” aanwezig zijn.

Resumerende meende hij te mogen vaststellen, dat de olie er is en dat het er thans vooral om gaat het product in zodanige hoeveelheid beschikbaar te stellen, dat aan de vraag kan worden voldaan.

En in het jaarverslag over 1948 van de „Koninklijke” (Juni 1949) kon worden gezegd, dat de wereldproductie van ruwe olie is gestegen tot bijna 10 miljoen vaten per dag en desondanks zijn de „zichtbare” oliereserves van de wereld belangrijk vergroot.

Wij willen dit gedeelte van ons artikel afsluiten met te herinneren aan een in October 1948 gedane uitspraak van de president der „Standard Oil of New Jersey”, welke uitspraak hierop neerkwam, dat de wereldolie-industrie t/m 1952 13 milliard dollars zal uitgeven om het huidige niveau der wereldproductie van $9\frac{1}{2}$ miljoen vaten per dag te doen stijgen tot 12 miljoen vaten in 1952. Hij verklaarde verder, dat deze uitbreiding voornamelijk buiten het Westelijk halfrond zal plaatsvinden en wees er in dit verband op, dat aldaar 45 pCt van de wereldoliereserves tot nu toe 79 pCt van de wereldolieproductie leverde, terwijl het Midden-Oosten met 55 pCt der aangetoonde reserves slechts 21 pCt produceerde.

Hij verklaarde voorts, dat er zeker voor 100 jaar voldoende petroleum zal zijn en, op basis van het verbruik van 1947, wel voor 1000 jaar voldoende van alle soorten vloeibare brandstof, waarbij hij wel het oog zal hebben gehad, al maakt de persmededeling er geen melding van, op vloeibare brandstof gewonnen uit aardgas, steen- en bruinkool, alsmede uit oliehoudend gesteente.

Vastgestelde reserves.

Zo zijn wij dan nu zo ver, dat wij het een en ander kunnen gaan zeggen over het artikel: „The world's oil reserves” in „The Mining Journal” van 16 Juli 1949 en over het artikel: „America's mineral wealth balance sheet” by Herbert Fredman in „Commerce” van December 1946.

Aan het eerste artikel ontleen wij, dat de vastgestelde reserves in de Verenigde Staten in de afgelopen 14 jaar met 11.000 miljoen vaten zijn toegenomen ondanks het feit, dat de productie over die periode 16.000 miljoen vaten heeft bedragen. Hoewel de productie gedurende de jaren 1945 t/m 1948 zeer hoog is geweest, werden de vastgestelde reserves per 1 Januari 1949 toch 3.500 miljoen vaten hoger geraamd. In andere gebieden en meer in het bijzonder in het Midden-Oosten, waar het onderzoek naar mogelijke vindplaatsen veel minder intensief is geweest dan in Amerika, zullen de „proven reserves” een sterke uitbreiding ondergaan bij toekomstige opsporingen van petroleumgebieden.

„Proven reserves” vormen slechts een deel van de eigenlijke petroleumreserves. Alle schattingen steunen op technische gegevens en bepalen zich tot de olie, dié bij de thans bekende methoden kan worden gewonnen. Men gaat er daarbij van uit, dat de prijs de winning tot de laatste druppel mogelijk zal maken.

Ook de steenkoolwinning is gedurende de laatste eeuw veel kostbaarder geworden.

Bij de berekening van de vermoedelijke hoeveelheid der „proven reserves” worden in aanmerking genomen: de dikte der oliehoudende zandsteenlaag, de stand der zandsteenporiën, de aanwezigheid van water of gas en de hoeveelheid olie, die men thans nog niet kan bereiken.

Men blijft bij de ramingen aan de veilige kant: bijna

altijd is er meer olie in onderzochte gebieden (niet producerend) dan experts als „proven reserves” accepteren bij gebrek aan positieve gegevens. Men deelt ze in bij „possible reserves”.

„Proven reserves” ondergaan een uitbreiding als er nieuwe velden worden ontdekt, maar ook als de exploitatie ter hand genomen wordt. Men leert dan allerlei bijzonderheden kennen omtrent het nieuwe veld en dit stelt de deskundigen in staat zuiverder ramingen te maken voor het veld zelf en voor de aangrenzende velden.

Zo waren, om een voorbeeld te noemen, de „proven reserves” voor het Oost-Texas-gebied in 1932 gesteld op 1 milliard vaten. Geproduceerd zijn er sinds dat jaar 2,6 milliard vaten en toch worden nu de „proven reserves” geschat op 3 milliard vaten.

Inzake „possible reserves” zijn ramingen zeer moeilijk te maken. Zijn er geen vaststaande gegevens, dan lopen de ramingen al dadelijk heel sterk uiteen.

Onbekende factoren zijn:

1. welk gedeelte van de aardoppervlakte bevat olie?
2. hoe diep zal men bij de boringen kunnen gaan?
3. welk effect heeft uiteindelijk de verbetering der technische hulpmiddelen?

De geologen hebben toch al heel veel bereikt bij het onderzoek der aardlagen. 15 miljoen vierkante mijlen goede door bezinksel ontstane bekens bevatten 20 miljoen kubieke mijlen „potential oil-bearing territory”. Elke kubieke mijl levert 4.000 ton olie (het gemiddelde van geëxploiteerde velden). Zo komt men tot een schatting van 80 milliard ton als wereldreserve. In 1947 schatte de „British Association” juist de helft.

Neemt men het gemiddelde aan, dan is er genoeg olie voor meer dan 100 jaar bij het huidige wereldverbruik.

Wat diepe boringen betreft, kunnen wij mededelen, dat Drake het in 1859 niet verder bracht dan 59 voet, dat in 1929, een diepte werd bereikt van 15.004 voet (productie boven 13.000 voet) en dat in 1948 een diepte werd bereikt van 17.823 voet. Men neemt niet aan, dat er olie is lager dan 3 mijl in de grond. Wel houdt men er rekening mede, dat er veel olie is verdampt en nog verdampt door scheuren in de aardkorst. Daardoor zou er in de loop der eeuwen zelfs meer olie verloren zijn gegaan dan er nu nog in de aardbodem aanwezig is.

De ramingen in het algemeen steunen op het gebruik van moderne technische hulpmiddelen bij geologische, geophysische en zuiver-technische veldonderzoekingen, te land en buiten de zee kust.

Dank zij de verbetering der technische hulpmiddelen kon men tot hogere ramingen komen en dat zal zo wel doorgaan.

Er wordt verder aandacht gewijd aan de positie van aardgas en de mogelijkheden om olie te winnen uit steenkool en uit oliehoudend gesteente, doch de conclusie van de schrijver der aangehaalde beschouwing is toch, ook al toont hij zich in geen enkel opzicht pessimistisch te zijn, dat wat er ook in de plaats van petroleum moge worden gevonden in de tijd die voor ons ligt, het wel zeker is, dat de vraag naar petroleumproducten over de gehele wereld niet zal verminderen, zodat er van verkwisting van dit niet te vervangen, bezit geen sprake zal mogen zijn.

In het tweede door ons genoemde artikel wordt de nadruk gelegd op de plaats, die de wetenschap in het petroleumbedrijf is gaan innemen. Nieuwe geophysische methoden hebben het op goed geluk af opsporen van nieuwe vindplaatsen een einde doen nemen: het prospecteren is een wetenschap geworden.

Is eenmaal een veld gevonden, dan wordt er veel langer een nuttig gebruik van gemaakt dan zelfs nog maar enkele jaren geleden. Door middel van speciale methoden (repressuring, in bedwang houden van de vrijkomende olie) kan er thans viermaal zo veel olie als vroeger uit een

bepaalde bron worden verkregen. Ook de raffinagemethoden hebben een verbetering ondergaan.

Bovendien wordt er een meer efficiënt gebruik van petroleum gemaakt, zodat uit een bepaalde hoeveelheid petroleum veel meer nuttige energie wordt verkregen dan in het verleden het geval was.

Wat is men ook in andere opzichten onoordeelkundig te werk gegaan in vroegere jaren door het laten weglopen of verbranden van benzine en later door het laten ontsnappen van grote hoeveelheden aardgas, omdat men er geen raad mee wist! Daaraan is eens en vooral een einde gekomen.

Het was misschien wat kras gezegd van Dr. Robert E. Wilson, voorzitter van de Raad van Beheer van „Standard Oil Co.” (Indiana), tegenover een speciale commissie uit de Senaat, maar toch wel zeer tekenend:

„Het punt, waarop ik tegenover uwe commissie de nadruk wil leggen, is, dat onze meest belangrijke reserve niet bestaat uit het aantal vaten olie, dat wij kunnen aanwijzen in de grond, maar wel uit het wetenschappelijk onderzoek in ruime zin (research and technology), gesteund door een bloeiende en levenskrachtige industrie.

De technologie is onmisbaar bij het opsporen, het tot ontwikkeling brengen en het vermenigvuldigen van onze natuurlijke hulpbronnen en zal als zij een eerlijke kans krijgt, in de toekomst zelfs nog meer tot stand brengen dan in het verleden gedaan is”.

En nu verder!

Wij menen het hierbij te mogen laten. Reden tot pessimisme achten wij niet aanwezig.

Wel is het voeren ener verantwoordende politiek bij de winning van petroleum en bij haar aanwending in bedrijven, kantoren en woningen van het allergrootste belang. Doch wij hebben in ons artikel kunnen aantonen, dat men daarvan in Amerika terdege doordrongen blijkt te zijn. Dat is helaas wel eens anders geweest in het land der onbegrensde mogelijkheden, waar men de bossen heeft leeggekap en kostbare hoeveelheden petroleum en aardgas aan een zinloze vernietiging heeft prijsgegeven. Amerika heeft echter zijn les geleerd en zal niet in zijn vroegere fouten vervallen. Dat betekent, dat het zijn bodemschatten voortaan met Argusogen zal bewaken en het betekent verder, dat de petroleumreserves buiten Amerika sterker dan voorheen zullen worden aangesproken.

De wetenschap heeft in de Amerikaanse petroleum-industrie een stem in het kapittel gekregen en dat is zich reeds gaan demonstreren en zal ook verder zijn uitwerking niet missen.

Amerika heeft meer petroleum aan de wereld geschonken dan de rest van de wereld. Met behulp daarvan — dat verlieze men vooral niet uit het oog! — heeft het een industrie opgebouwd, die haar weerga niet vindt. Zó ver is men in andere delen der wereld nog lang niet. Toch neemt ook het petroleumverbruik buiten Amerika steeds meer toe.

Maar anders dan in Amerika zijn de rijke en veelbelovende petroleumgebieden in het Midden-Oosten niet binnen de grenzen van één Staat gevestigd, doch over drie landen verdeeld: Perzië, Irak, Saoedie-Arabië.

Een krachtige, consequente, wetenschappelijk verantwoorde petroleumpolitiek kan men op die wijze moeilijk verwachten, ook al beschikken Amerika en Engeland in deze streken over een zeer grote invloed. Het feit al, dat Irak rustig kon besluiten, geen olie te laten stromen door de buisleidingen, die van Kirkkoek naar Haifa lopen, hoe reikhalzend Europa ook mocht uitzien naar deze olie, wijst daar reeds op. Het ware te wensen, dat men zich in de kringen der Arabische Liga er rekenschap van wilde geven, dat de ganse wereld er ten eerste bij gebaat zou zijn, indien de petroleumreserves van Midden- en Zuid-

Arabië door de meest deskundige personen zouden worden verzorgd en ter beschikking van de mensheid gesteld.

Want uit dit artikel moge zijn gebleken, dat de 55 pct oliereserves uit deze gebieden een zeer belangrijke rol in de naaste toekomst zullen gaan spelen!

Haarlem.

F. S. NOORDHOFF.

AANTEKENING.

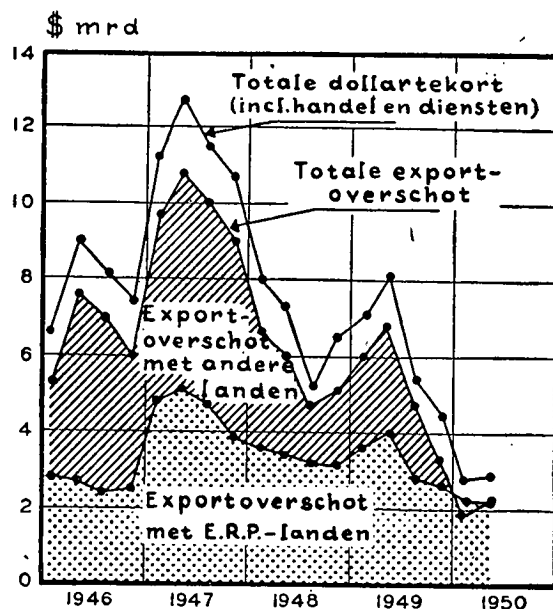
HET DOLLARTEKORT.

De oorlog in Korea en de dringende behoefte om de defensie op te bouwen, vereisen, aldus „The National City Bank of New York” in haar „Monthly Letter” van October 1950, een herziening van vele plannen, programma's en politieke maatregelen. Op valutagebied is het een eerste vereiste de inflatie, die een gevolg is van de toegenomen defensie-uitgaven, door een passende fiscale en credietpolitiek te bestrijden. De achtergrond van deze politiek is de bevolking aan te sporen haar vraag naar goederen en diensten te verminderen.

De sterker wordende inflatiedreiging kwam op een moment, dat de handel van de Verenigde Staten met Europa en de rest van de wereld snel een redelijk evenwicht naderde. Dit moge blijken uit het feit, dat het dollartekort, waarmee het Westen gedurende de na-oorlogse jaren had te kampen, in omvang afnam; vooral na de devaluaties in September 1949 zijn de bereikte resultaten in deze aanzienlijk. Zoals onderstaande grafiek doet zien is het dollartekort — het Amerikaanse uitvoersaldo, vermeerderd met de netto-inkomsten uit buitenlandse investeringen, scheepvaart en andere diensten — in het eerste halfjaar 1950 gedaald tot ca \$ 2,8 mrd op jaarbasis. Het grootste gedeelte dezer daling komt, zoals duidelijk blijkt, voor rekening van een sterke vermindering van het Amerikaanse exportsaldo, dat resulteerde uit de handel van de Verenigde Staten met andere dan de E.R.P.-landen.

Het beloop van het dollartekort.

(kwartaalcijfers op jaarbasis).



Het dollartekort is niet alleen tot meer hanteerbare proporties teruggebracht, maar het is, uitgezonderd voor de Marshall-landen en het Verre Oosten, zelfs praktisch verdwenen. Alle gebieden, behalve de zoeven genoemde, hebben hun handel met de Verenigde Staten in evenwicht gebracht, of daaruit een overschot gekweekt. Een veel belovende mogelijkheid voor de eliminatie van het West-europese dollartekort, dat nu op jaarbasis ca \$ 2 mrd

bedraagt, tegen bijna \$ 4 mrd een jaar geleden, is, aldus genoemd blad, gelegen in uitbreiding van de Europese handel met grondstoffenproducerende landen, die toenemende dollarinkomsten hebben.

De transacties, zoals de Marshall-hulp, particuliere schenkingen, Amerikaanse investeringen in het buitenland e.d., die het dollartekort overbruggen, hebben inmiddels het buitenland, als geheel genomen, meer dan genoeg dollars opgeleverd. Hieruit is, tezamen met het feit dat het meeste nieuw-gewonnen goud nu in het buitenland wordt vastgehouden, te verklaren, hoe het buitenland er in is geslaagd de officiële goud- en dollarreserves gedurende de periode van September 1949 tot Juni 1950 met meer dan \$ 2 mrd aan te vullen. Hoewel de grootste toeneming werd gerapporteerd door Londen, dat de goud- en dollarpool van het sterlinggebied beheert, Canada en Japan, vertonen ook de reserves van Zuid-Afrika, Nederland, Zweden, West-Duitsland en een aantal Latijns-Amerikaanse landen een toeneming. Dit alles draagt in aanzienlijke mate bij tot vertrouwen in de valuta's, verbetering van de basis voor particuliere handelscredieten en het verminderen of opheffen van handels- en convertibiliteitsrestricties.

De uitbreidende Amerikaanse productie en handel in het eerste halfjaar 1950 leidden tot hogere prijzen en een toenemende vraag naar importgoederen, terwijl de vorderingen, welke werden gemaakt met de industriële wederopbouw, de betere oogsten en de meer concurrerende prijzen in Europa, de Amerikaanse goederen in zekere mate van de buitenlandse markten verdrongen. De Amerikaanse producenten waren in vele gevallen geneigd de productie voor de buitenlandse markt om te schakelen naar productie voor de binnenlandse markt en vele handelaren verplaatsten het brandpunt hunner belangstelling van uitvoer- naar invoermogelijkheden.

De Koreaanse oorlog heeft deze verschuivingen versneld. De sterke stijging van de binnenlandse vraag in de Verenigde Staten zette producenten en handelaren onder druk en vereiste, tezamen met de opvoering der productie voor militaire doeleinden, een grotere invoer van die goederen, voor welke Amerika geheel of ten dele op het buitenland is aangewezen. Het voorraadvormingsprogramma alleen zou al een toeneming van de invoer, die vóór de Koreaanse kwestie op jaarbasis ca \$ 7½ mrd beliep, van ongeveer \$ 600 mln betekenen, terwijl de invoer van massa-goederen, waarvan geen voorraad wordt gevormd, zoals koffie, cacao, suiker en wol, door de gestegen prijzen enkele honderden miljoenen dollars aan de Amerikaanse invoerrekening toevoegt.

Ofschoon de toeneming van de Amerikaanse invoer uiteraard het grootst is voor essentiële grondstoffen en bepaalde voedingsmiddelen, zijn vermoedelijk de aan-

kopen van andere goederencategorieën eveneens gestegen. Zo wordt een sterke vraag naar Europees staal waargenomen, terwijl een toenemende belangstelling voor manufacturen, kunstvezels, plasticproducten, bepaalde chemicaliën, machines, werktuigen en auto's wordt gerapporteerd.

De Amerikaanse uitvoer daarentegen wordt beïnvloed door tegenstrijdige krachten. Enerzijds verkleinen de grote binnenlandse vraag en de exportrestricties de uitvoermogelijkheden, anderzijds worden deze mogelijkheden vergroot door hoge prijzen en oorlogsaankopen in het buitenland en vermindering der importrestricties aldaar. De verwachting, dat het aanbod in de toekomst zal worden verminderd in verband met het defensieprogramma, heeft vele buitenlandse afnemers aangespoord hun orders voor auto's, tractors, machines, werktuigen, elektrische apparaten en chemicaliën te vergroten. Het verstrekken van meer importvergunningen in Latijns-Amerika en de landen van het sterlinggebied is waarschijnlijk ten dele aan deze overwegingen, ten dele aan de grotere dollarinkomsten en de gestegen deviezenreserves toe te schrijven. Over het algemeen verwacht de „National City Bank of New York”, dat de uitvoer zich voor de rest van dit jaar op ongeveer hetzelfde niveau zal handhaven.

Hoewel de statistische gegevens over het derde kwartaal 1950 nog niet volledig bekend zijn, mag, aldus genoemd blad, worden aangenomen, dat het dollartekort op de handels- en dienstenrekening sedert het uitbreken van de oorlog in Korea practisch is gedekt, of m.a.w., dat de gedurende de laatste drie maanden d.m.v. regeringshulp- en leningenprogramma's beschikbaar gekomen hoeveelheid dollars is gebruikt voor het herstel der buitenlandse goud- en dollarreserves. Bovendien zijn dollars naar het buitenland gevloeid in de vorm van investeringen, leningen van Amerikaanse banken, reparatriëring van particulier buitenlands kapitaal en speculaties-op mogelijke valuta-revaluaties. Zeer zeker is hieraan de vrees voor de inflatie-spiraal en de belastingverhogingen in de Verenigde Staten evenmin vreemd geweest.

Al deze factoren hebben geleid tot een versnelde stijging der goud- en dollarreserves in het buitenland gedurende het derde kwartaal. Twaalf maanden na de devaluatie waren deze reserves vermoedelijk met \$ 3 mrd gestegen, d.w.z. met ongeveer 2/5 van de goud- en dollarbezigtingen, die gedurende de eerste drie na-oorlogse jaren door het buitenland werden geliquideerd. Iets meer dan \$ ½ mrd hiervan moet worden toegeschreven aan de goudproductie, die in het buitenland is geaccumuleerd. Van de toeneming van het dollarbezit werd \$ 1,1 mrd geconverteerd in goud.

Het grootste deel van de conversies van dollars in goud heeft na het uitbreken van de oorlog in Korea plaatsgevonden. Van 30 Juni tot 27 September daalde de goudvoorraad van de Verenigde Staten met \$ 757 mln, of met

Handel der Verenigde Staten naar gebieden.

(in mln dollars)

	Uitvoer, incl. wederuitvoer			Invoer			Saldo		
	1e h.j. 1949	2e h.j. 1949	1e h.j. 1950	1e h.j. 1949	2e h.j. 1949	1e h.j. 1950	1e h.j. 1949	2e h.j. 1949	1e h.j. 1950
Verenigd Koninkrijk	391	309	243	112	115	126	+ 279	+ 194	+ 117
Andere E.R.P.-landen ¹⁾	1.905	1.467	1.306	328	288	355	+1.577	+1.179	+ 951
Verre Oosten ²⁾	597	497	382	204	194	241	+ 393	+ 303	+ 141
Sub-totaal	2.893	2.273	1.931	644	597	722	+2.249	+1.676	+1.209
Canada ³⁾	1.043	915	928	761	790	881	+ 282	+ 125	+ 47
Latijns-Amerika	1.471	1.241	1.233	1.174	1.130	1.287	+ 297	+ 111	— 54
Sterlinggebied ⁴⁾	639	458	409	506	412	559	+ 133	+ 46	— 150
Overige	571	498	390	306	305	364	+ 265	+ 193	+ 26
Sub-totaal	3.724	3.112	2.960	2.747	2.637	3.091	+ 977	+ 475	— 131
Totaal generaal	6.617	5.385	4.891	3.391	3.234	3.813	+3.226	+2.151	+1.078

¹⁾ Incl. Turkije, IJsland, Ierland.

²⁾ Japan, China, Korea, Formosa en de Philippijnen.

³⁾ Incl. Newfoundland en Labrador.

⁴⁾ Excl. Ver. Koninkrijk, Ierland en IJsland.

3 pCt. Het is opmerkelijk, dat slechts een zeer klein gedeelte van dit goud naar het buitenland werd verscheept. Het overgrote deel is bij de Federal Reserve Banks opgeslagen, waardoor de hoeveelheid gewaarmerkt goud in de Verenigde Staten tot een ongekend niveau, nl. \$ 5 mrd, is gestegen. Hoewel het buitenland er dus kennelijk de voorkeur aan geeft een groter deel der middelen in goud aan te houden, is er eveneens nog altijd sprake van een voorkeur om dit goud in de Verenigde Staten te bewaren.

BEDRIJFSECONOMISCHE NOTITIES.

HET JAARVERSLAG 1949 VAN DE NEDERLANDSE PARTICIPATIE MAATSCHAPPIJ.

De Nederlandse Participatie Maatschappij heeft de bekoring van het nieuwe. Niet alleen publiceerde zij pas onlangs haar tweede jaarverslag, doch ook het door haar uitgeoefende bedrijf, nl. het in de vorm van participaties verstrekken van nieuw risicodragend kapitaal aan het bedrijfsleven, is voor ons land recent van karakter.

Het min of meer experimentele stadium is voor de N.P.M. dan ook nog niet afgesloten. Uit het onderstaande zal blijken, dat zij zich zowel wat haar omvang als wat haar bedrijfspolitiek betreft, nog in ontwikkeling bevindt. Het behoeft nauwelijks betoog, dat deze ontwikkeling, in verband met het in ons land heersende gebrek aan risicodragend kapitaal, met meer dan gewone interesse mag worden gadegeslagen.

Animo voor de N.P.M.

De Nederlandse Participatie Maatschappij werd opgericht als brug tussen (bestaande) bedrijven, die kapitaal behoeven, en niet voor openbare aandelenemissie in aanmerking komen, enerzijds en de institutionele beleggers, die in het algemeen over ruime te beleggen middelen beschikken, anderzijds.

Een van de opvallende feiten, die uit de verslagen blijken, is wel, dat de animo aan deze beide zijden niet zo groot is als velen misschien hadden verwacht. In het laatste jaarverslag wordt opgemerkt, dat de omstandigheid, dat een beroep op de Participatie Maatschappij een band in het leven roept tussen de onderneming en haar, in het bijzonder bij kleinere ondernemingen, aanleiding geeft tot een zekere terughoudendheid bij de laatstgenoemden. Ten gevolge hiervan is het bedrijfsleven geneigd deze stap zo lang mogelijk uit te stellen. Deze gang van zaken behoeft geen verwondering te wekken. De band tussen een onderneming en een groot-aandeelhouder als de N.P.M. heeft veelmeer het karakter van „toezicht” dan in het geval er een beroep op de openbare kapitaalmarkt wordt gedaan en er een veelheid van nieuwe aandeelhouders komt, die meestal genoegen nemen met de publicatie van een weinig zeggend jaarverslag en zelfs de jaarvergaderingen niet bezoeken.

Wat anderzijds de bereidheid der institutionele beleggers om aandelen N.P.M. te kopen betreft, heeft de laatste zich thans ook tot de pensioenfondsen gericht, met het verzoek deel te nemen in de uitbreiding van haar aandelenkapitaal. Voorts deed zij ook een beroep op haar bestaande aandeelhouders (hieronder komen de Herstellbank en levensverzekeringmaatschappijen voor), die voor het overgrote deel tot medewerking bereid bleken.

Uit dit alles volgt, dat hier meer van een „zuigproces” van de zijde van de N.P.M. dan van een „persproces” van de zijde der institutionele beleggers sprake is.

Aard van de participaties.

Een tweede ontwikkeling, die de aandacht trekt, betreft de aard van de deelnemingen.

Het standpunt, dat de Participatie Maatschappij tegenover kleine participaties (d.w.z. kleiner dan f 100.000) inneemt, wordt steeds gereserveerder. Was een van de

doeleinden bij de oprichting bepaald mede de de financiering van ondernemingen, wier kapitaalbehoefte te gering is om toegang tot de openbare kapitaalmarkt te krijgen, in het jongste jaarverslag worden de nadelen van kleine ondernemingen vrij breed uitgemeten. Per ultimo 1949 waren — de ondergenoemde niet meegeteld — 15 deelnemingen in portefeuille, met een totaal nominaal bedrag van f 4 mln; de gemiddelde grootte bedroeg derhalve ruim f 250.000 per deelneming.

Daartegenover nam de N.P.M. bij voorkomende gelegenheden van banken pakketten aandelen over, deel uitmakende van voorgenomen emissies. Het betreft hier veelal ondernemingen met ter beurze genoteerde (hier te noteren) aandelen, d.w.z. ondernemingen met een kapitaal van groter dan f 500.000. Per ultimo 1949 bezat zij 6 van dergelijke pakketten, nl. van aandelen Bronswerk, Internationale Kunststoffenindustrie, Nedap, van Ommereen's Scheepvaartbedrijf, Rijnstaal, en Thomsen's Havenbedrijf, tezamen met een totale boekwaarde van f 1.250.900. Deze aandelen kunnen weer door de N.P.M. worden afgestoten door verkoop ter beurze, hetgeen dan ook gebeurt.

Het opmerkelijke is, dat hiermede het terrein van een zuivere participatiemaatschappij, die min of meer permanent deelneemt, wordt verlaten. De N.P.M. verricht hier een intermediaire functie, die tot dusverre hier te lande door het bankwezen werd verricht, dat geanticipeerde emissiecredieten verleende, en in voorkomende gevallen ook uit emissies stammende effecten tijdelijk in portefeuille hield, om ze later uit te slijten.

De N.P.M. transformator?

In de derde plaats wordt in het verslag vermeld, dat er in het afgelopen jaar besprekingen werden geopend over de mogelijkheid om de maatschappij in te schakelen bij het gebruik van een deel van de „local currency” voor de industrialisatie van ons land. Zoals bekend betreft het hier bij De Nederlandsche Bank op speciale rekening geboekte tegenwaarde van Marshall-schenkeningen aan Nederland.

Sinds geruime tijd bestaat het plan, hiervan een zeker bedrag af te zonderen als garantiefonds bij de transformatie van niet-risicodragend kapitaal van institutionele beleggers in wel risicodragende deelnemingen in het bedrijfsleven. Men zou zich bijv. kunnen indenken, dat de N.P.M. bij de institutionele beleggers geld zou opnemen in de vorm van obligaties of leningen, terwijl zij bij verliezen op daarmede gefinancierde participaties de schade uit het garantiefonds vergoed zou krijgen.

Wellicht heeft de Participatie Maatschappij haar aandelenkapitaal juist uitgebreid ten einde te bereiken, dat zij door de Regering (de houdster van de „local currency”) hierbij zou worden ingeschakeld.

Fiscale kwesties.

De fiscale factor is voor n.v.'s, wier vermogen in aandelen is belegd, een vraagstuk van leven of dood. Zouden zij, nadat de n.v.'s, waarin zij belegden, 40 pCt belasting over hun winst betaalden, op hun beurt nogmaals 40 pCt moeten afstaan aan de fiscus over hun eigen uit dividenden bestaande winst, dan zou rentabiliteit praktisch zijn uitgesloten.

Aan deze moeilijkheid is reeds sinds jaren tegemoet gekomen door een vrijstelling van vennootschapsbelasting voor beleggingsmaatschappijen. Koerswinsten mogen belastingvrij worden gereserveerd. De winst, voor zover bestaande uit dividenden, is bij „open” beleggingsmaatschappijen (d.w.z. wier aandelen ter beurze zijn genoteerd) voor 100 pCt en bij „besloten” voor 90 pCt onbelast.

In het jaarverslag van de Participatie Maatschappij wordt vermeld, dat de late verschijning van het jaarverslag 1949 het gevolg is van overleg inzake fiscale vraagstukken met het Ministerie van Financiën. Op een aantal

punten werd een bevredigend resultaat geboekt; andere punten zijn nog niet opgelost. Wat de inhoud dezer besprekingen betreft, het verslag onthult hierover slechts, dat het geven van credieten op lange termijn (dat eerst ook wel ter gedane) fiscaal opzandtrekkelijk is. Over zal echter wel geen half jaar onaanterkendeld; op 24 December 1947 immers kon een ieder in de Nederlandsche Staatscourant kennis nemen van de Beschikking Beleggingsmaatschappijen, waarvan artikel 1 luidde: effecten-beleggingsmaatschappijen in de zin van deze beschikking zijn hier te lande gevestigde naamloze vennootschappen, welke uitsluitend of nagenoeg uitsluitend de verkrijging, het bezit, het beheer en de vervreemding van effecten ten doel hebben.

Er zijn diverse mogelijkheden t.a.v. de verkregen faciliteiten, bijv. uitbreiding van de 90 pCt vrijstelling tot 100 pCt, vrijstelling voor niet-gereserveerde koerswinsten, vrijstelling van commissarissenbelasting (de N.P.M. zal vermoedelijk vele commissariaten innemen), vrijstelling van omzetbelasting voor door haar genoten syndicaatsprovisies e.d.

Wel van groot belang voor de N.P.M., doch toch in een ander vlak liggend, is een andere belastingwijziging, die dezer dagen met terugwerkende kracht tot 1 Januari is ingegaan. Voortaan zal nl. de 15 pCt dividendbelasting, die bij uitbetaling van dividenden wordt ingehouden, aan pensioenfondsen en dergelijke instellingen, die aandelen bezitten, worden gerestitueerd. Hiermede is een rem op de aankoop van aandelen, dus ook van aandelen N.P.M. door deze groep institutionele beleggers komen te vervallen. Wellicht is de Participatie Maatschappij in deze mede als pleitbezorger voor de fondsen opgetreden.

Balansen en resultatenrekeningen.

De balans vertoont de beide laatste jaren het volgende beeld:

	ultimo 1948	ultimo 1949
(× f 1 mln)		
Debet.		
Schatkistpapier en liquide middelen	10,8	10,6
Deelnemingen	3,1	6,8
Oprichtingskosten	0,3	0,2
	14,2	17,6
(× f 1 mln)		
Credit.		
Aandelenkapitaal	13,5	16,4
Te betalen op toegezegde deelnemingen	0,7	1,2
	14,2	17,6

De kapitaalsuitbreiding ad f 2,9 mln in 1949 werd in de loop van 1950 nog gevolgd door een plaatsing van f 8,6 mln, zodat het geplaatste en gestorte kapitaal momenteel f 25 mln bedraagt. In 1949 bestond er, zoals de balans leert, uit liquiditeitsoogpunt zeker nog geen behoefte aan nieuwe middelen. In October 1950 was het bedrag der deelnemingen tot ca f 13,5 mln gestegen, zodat, ondanks de stijging van de participaties, de liquiditeit ook thans nog zeer aanzienlijk moet zijn.

De resultatenrekening vertoont in 1949 een saldo winst van f 100.000. Dit is echter geen maatstaf voor de winstcapaciteit van de onderneming, daar in de meeste gevallen de deelnemingen eerst inkomsten afwerpen in de jaren volgende op die, waarin de transacties werden aangegaan.

Naast hetgeen het verslag vermeldt, is het interessant ook na te gaan, waarover het zwijgt.

Niet vermeld wordt de gerealiseerde koerswinst, behaald bij het afstoten van ter beurze genoteerde aandelen, die deel uitmaakten van (voorgenomen) emissies. Deze koerswinst wordt nl. in de balans als koersverschillenreserve in mindering gebracht op de gezamenlijke deelnemingen, terwijl slechts het saldo wordt gepubliceerd. Wordt deze methode ook bij eventueel gerealiseerde koersverliezen

toegepast, dan zou de gepubliceerde balanswaarde dus door dergelijke verliezen kunnen stijgen, hoewel natuurlijk nooit boven kostprijs.

Van de deelnemingen wordt wel een specificatie van de nominale waarde opgegeven, doch een specificatie van de kostprijzen. Voor de institutionele beleggers, die hoofdzakelijk uit rendementsoverwegingen beleggen, zou tenslotte enige aanduiding omtrent het te verwachten dividend wellicht niet overbodig zijn geweest. Anderzijds is het in dit stadium van ontwikkeling der Participatie Maatschappij begrijpelijk, dat de Directie zich op dit punt nog niet heeft willen uitlaten.

J. C. BREZET.

MEDEDELINGEN VOOR ECONOMISTEN.

LANDDAG VOOR ECONOMEN.

Namens de Contact-Commissie voor Academisch Gevormde Economen wordt hierdoor medegedeeld, dat het in de bedoeling ligt, de letterlijke tekst van de lezing, alsmede van de na afloop dier lezingen gehouden debatten, gehouden op de Landdag voor economen, dd. 4 November 1950, uit te geven.

De prijs zal voor deelnemers aan de Landdag f 2 à f 2,50 bedragen en voor niet-deelnemers f 3.

Het betreft hier dus de lezing van Prof. Kaag, getiteld: „Enige beschouwingen over het vraagstuk van de Europese integratie”, de lezing van Prof. Posthuma, getiteld: „De Europese Betalings Unie” en de lezing van Drs M. Kohnstamm, getiteld: „Europese integratie en soevereiniteit”.

Gegadigden worden verzocht zo spoedig mogelijk hun bestellingen, met vermelding van het aantal gewenste exemplaren, op te geven aan de secretaris van de Contact-Commissie voor Academisch Gevormde Economen, Mr Drs A. G. Besier, Johan Verhulststraat 47¹, Amsterdam-Z.

GELD- EN KAPITAALMARKT.

De geldmarkt.

De geldmarkt was gedurende de verslagweek ruim. De weekstaat van De Nederlandsche Bank per Maandag 6 November gaf aan, in welk een korte tijd de gevraagd van de ultimo werden uitgewist. De voorschotten in rekening courant daalden met niet minder dan f 71 mln tot het meer normale niveau van f 51 mln. Anderzijds versterkten de banken hun tegoed bij de circulatiebank met f 6 mln. In de tweede helft van de lopende maand moeten de banken de dan nog bij hen resterende geblokkeerde gelden en tegoeden op optierekening overboeken naar De Nederlandsche Bank. Met het oog op deze komende onttrekking wordt er door hen thans reeds naar gestreefd tegen die tijd voldoende liquide te zijn, m.a.w. niet zoveel nieuw schatkistpapier te kopen als anders waarschijnlijk zou zijn geschied.

De marktdiscounto's bleven gedurende de afgelopen week laag, speciaal voor de korte termijnen. Zo noteerde éénmaands papier 1¹/₈ pCt, twee- en driemaands papier 1¹/₈—³/₁₆ pCt.

De callgeldnotering werd Donderdag 9 November tot het minimum van ³/₄ pCt. verlaagd. Niet alle geldaanbod kon echter op de callmarkt plaatsing vinden; vandaar ook de stijging van het (renteloze) tegoed van banken bij de circulatiebank.

De kapitaalmarkt.

Het aandelenkoersniveau vertoont t.o.v. de vorige week wederom practisch geen verandering. Het algemene indexcijfer wijkt nu reeds maandenlang merkwaardigerwijze uiterst weinig van 155 af. Wellicht is het deze stabiliteit, die emittenten moed geeft enige emissies op de markt te

brengen. Gedurende de verslagweek werd de uitgifte van f 4 mln aandelen Spanjaard geannonceerd. Andere niet onbelangrijke emissies schijnen binnenkort nog te verwachten te zijn.

Indonesische fondsen ondergingen op de laatste beursdag van de week een vrij krachtige stijging op grond van gunstige berichten omtrent de voortgang van Nederlands-Indonesische besprekingen, waarbij een verruiming van de transfer uit Indonesië werd aangekondigd.

Het agio van de koersen van Amerikaanse fondsen te Amsterdam boven de New-Yorkse pariteit steeg gedurende de verslagweek van ca 1 tot ca 4 pCt. Dit agio is de laatste tijd als het ware omgekeerd evenredig met de omvang van de geruchten over een revaluatie van het pond sterling. Momenteel is er in deze geruchten een eb. De kans, dat de dollarfondsen, hoe gunstig ook de positie der betreffende ondernemingen moge zijn, op zekere dag door verlaging van de dollarkoers eens tien of twintig procent in waarde zouden dalen, wordt thans derhalve lager aangeslagen. Op grond van de gunstige kwaliteiten dezer effecten, is men dan weer gaarne bereid er enkele procenten extra voor te betalen.

	3 Nov. 1950	10 Nov. 1950
Aand. indexcijfers		
Algemeen	155,2	155,3
Industrie	221,8	220,9
Scheepvaart	166,1	165,8
Banken	126,8	128,5
Aandelen	54,0	54,9

	3 Nov. 1950	10 Nov. 1950
Aandelen		
A.K.U.	177½	175
Philips	232¼	232¼
Unilever	221	221¼
H.A.L.	175	174
Amsterdam Rubber	124	132
H.V.A.	117	121¼
Staatsolie	290¼	286¼

	3 Nov. 1950	10 Nov. 1950
Staatsobligaties		
2½ pCt N.W.S.	797/8	797/8
3-3½ pCt 1947	975/16	973/8
3 pCt Invest. certif.	973/16	975/16
3 pCt Dollarlening	967/16	965/8

J.C.B.

DE NEDERLANDSCHE BANK.

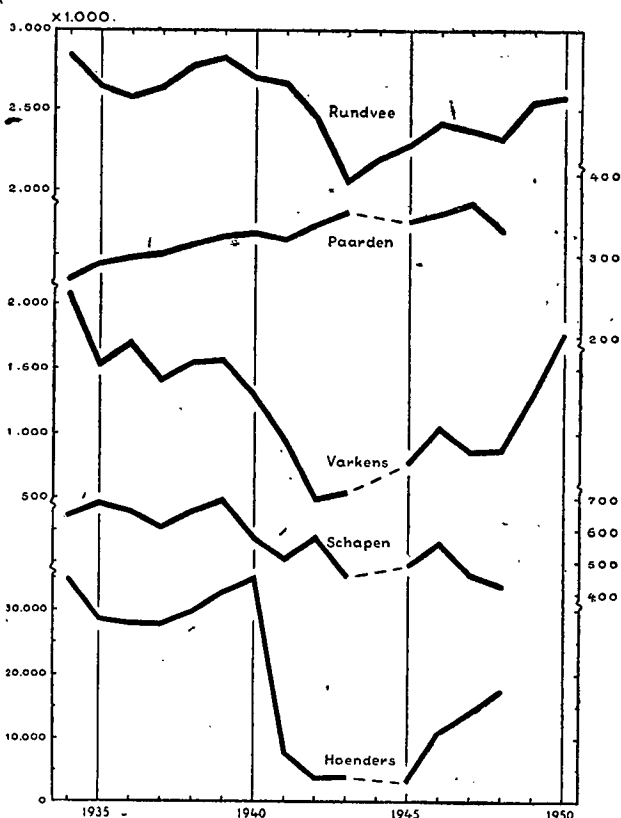
(Voornaamste posten in duizenden guldens).

Data	Saldo in rekening courant					
	Munt en muntmateriaal	Papier op het buitenland	Tegood bij corr. resp. in het buitenland en buitenlandse taalmiddelen	Voorschotten in rek.ort. (incl. bel.)	Bankbiljetten in omloop	
30 Dec. '46	700.876	4.434.786	100.816	153.109	2.744.151	
2 Oct. '50	889.812	342.422	908.469	85.880	2.823.851	
9 Oct. '50	890.084	307.266	990.720	54.530	2.774.476	
16 Oct. '50	890.476	346.568	982.285	57.783	2.741.816	
23 Oct. '50	890.476	383.630	919.301	59.121	2.733.210	
30 Oct. '50	891.075	383.899	913.490	122.209	2.808.715	
6 Nov. '50	891.395	383.376	902.885	51.441	2.790.517	
13 Nov. '50	891.748	307.396	959.080	51.852	2.763.410	

Data	Saldo in rekening courant					
	's Rijks Schatkist	's Rijks Schatkist bijzondere rekening	Geblokkeerde saldi	Saldi van banken in Nederland	Vrije saldi van vreemde banken	Andere vrije saldi
30 Dec. '46						
2 Oct. '50	174.579	1346.451	1.619	48.759	599.518	287.157
9 Oct. '50	191.009	1346.451	1.604	56.941	641.159	276.004
16 Oct. '50	239.000	1346.451	1.604	80.669	623.121	306.121
23 Oct. '50	294.154	1387.874	504	51.015	396.404	395.864
30 Oct. '50	287.046	1387.860	595	49.724	413.530	383.669
6 Nov. '50	209.866	1387.860	592	55.901	426.842	402.072
13 Nov. '50	215.801	1387.860	578	37.633	373.663	432.030

GRAFIEK.

De Nederlandse veestapel.



Bron: C. B. S.

STATISTIEKEN.

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

(In miljoenen guldens)	Nederl. Banken		Nederl. Banken en Ned. Handel-Mij	
	31 Aug. 1950	30 Sept. 1950	31 Aug. 1950	30 Sept. 1950
Activa:				
Kas, kassiers en daggeldleningen	66	64	85	89
Ned. schatkistpapier	1967	1974	2567	2553
	2033	2038	2652	2642
Ander overheidspapier	49	55	95	91
Wissels	28	32	35	35
Bankiers in binnen- en buitenland	87	113	114	141
Prolong. en voorsch. tegen effecten	45	51	57	64
	209	251	301	331
Debiteuren	610	622	730	772
Effecten en syndicaten	23	24	31	31
Deelnemingen (incl. voorschotten)	19	19	29	29
	652	665	790	832
Gebouwen	7	7	13	13
Diverse rekeningen	—	—	—	—
Belegde bestemmingsreserven	1	1	1	1
	2902	2962	3757	3819
Passiva:				
Crediteuren	2297	2325	2911	2956
Wissels	6	5	6	5
Deposito's op termijn	269	272	400	397
Kassiers en genomen daggeldl.	3	14	3	15
Diverse rekeningen	87	106	123	132
Bestemmingsreserven	1	1	1	1
	2663	2723	3444	3506
Aandelenkapitaal	160	160	211	211
Reserve	79	79	102	102
	2902	2962	3757	3819

★ **Diversen** ★

DRIEBERGEN

TE KOOP

en na afspraak leeg te aanvaarden, een zeer goed onderhouden

VRIJSTAANDE VILLA

bevattende: 8 grote kamers, waarvan 4 met parketvloer, 3 kleine kamers, serre en trappenhuis met parketvloer, badkamer, 2 w.c.'s, keuken, bijkeuken, provisie- en c.v.-kelder (oliestook), garage, tuin van ruim 2400 m². Alle kamers met balcon. Vestiging toegewezen.

KOOPPRIJS f 70.000.

Te bevragen:

Arnhemse Bovenweg 133a.
Tel. K 3438—8459.

Aangeboden: FORD, 8-cyl. 1949, 2-deurs, met radio, kachel, mistlampen, 2 reservielen, verzwaarde veren en schokbr., alle accessoires. In perfecte staat. 90.000 km gelopen, steeds door eigenaar bereiden en zeer zorgv. onderhouden. Prijs f 7.500.— Br. aan Postbus 58, Nijmegen.

★

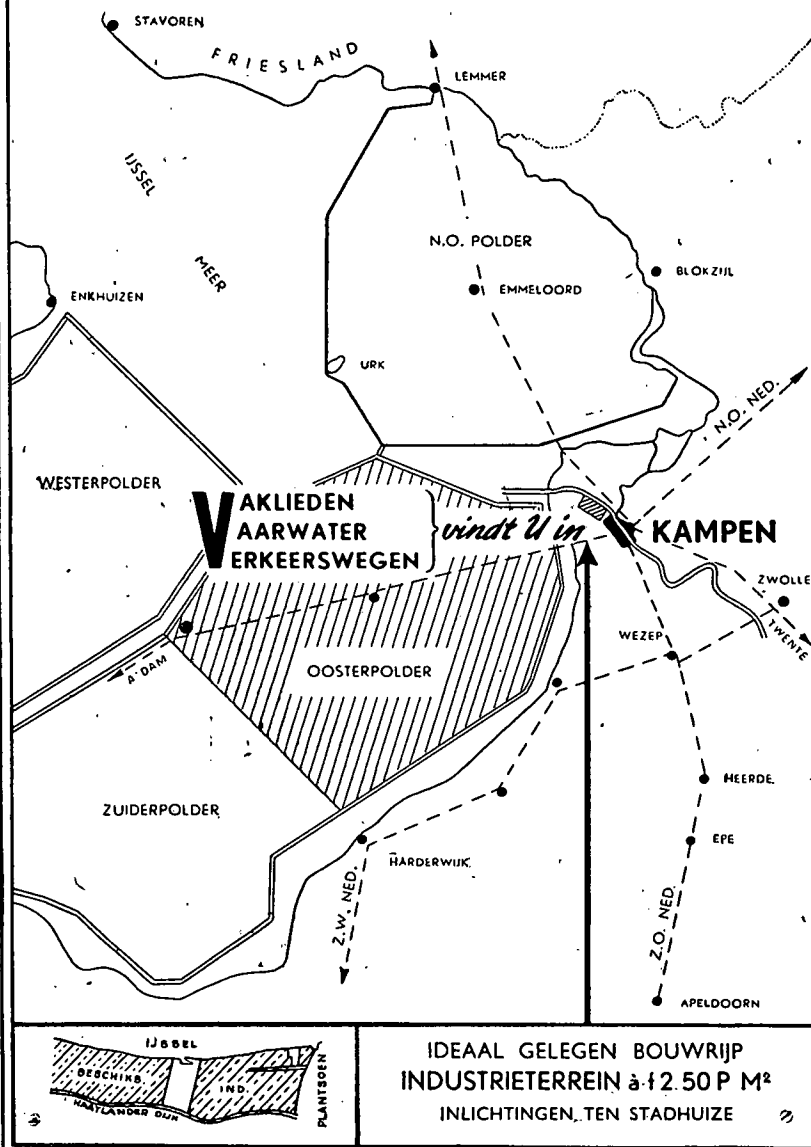
SCHAKEL

in voorkomende gevallen

DEZE RUBRIEK IN!

★

*Het oude en het nieuwe land
reiken in KAMPEN elkaar de hand!*



West-Duitsland

9 December a.s. verschijnt het Netherlands Trade Bulletin met een uitgave gewijd aan de export naar West-Duitsland. Deze uitgave wordt momenteel reeds door onze vertegenwoordigers ter plaatse voorbereid en biedt iedere Nederlandse firma, die haar relaties in dit voor ons zo belangrijke achterland wil uitbreiden, een unieke kans hiertoe.

Geredigeerd in het Duits wordt dit nummer in persoonlijk geadresseerde enveloppen verzonden aan alle West-Duitse importeurs en de belangrijke industrieën, terwijl iedere annonce bovendien nog wordt geplaatst in het Engelse Bulletin, dat dezelfde week aan de duizenden met zorg geselecteerde adressen, die het N.T.B. wekelijks ontvangen, wordt verstuurd.

De prijs van 1/4 pagina (85 × 120 mm) is f 125,—, de prijzen der overige formaten zijn naar verhouding. Vraagt U eens ter kennismaking het Zuid-Afrika-nummer aan, dat a.s. Zaterdag verschijnt.

Oprachten worden — daar het aantal pagina's beperkt is — in volgorde van binnenkomst genoteerd, zodat het zaak is de benodigde ruimte zo spoedig mogelijk te reserveren.

Koninklijke Ned. Boekdrukkerij H. A. M. Roelants — Postbus 42 — Schiedam.

N.V. STOOM-SPINNERIJEN EN -WEVERIJEN
voorheen **S. J. SPANJAARD**
gevestigd te Borne.

UITGIFTE van
4000 aandelen, elk groot f. 1000.- nominaal

voor 1/12 delende in de resultaten over het boekjaar 1950 en ten volle delende in de resultaten over het boekjaar 1951 en volgende jaren.

Ondergetekende bericht, dat zij de inschrijving op bovengenoemde aandelen, uitsluitend voor aandelhouders, openstelt op

VRIJDAG 17 NOVEMBER 1950,

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur, bij haar kantoren te Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage

tot de koers van 115 pCt.

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 7 November 1950.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar bij de kantoren van inschrijving, waar tevens, in beperkt aantal, verslagen over het boekjaar 1949 ter beschikking zijn en de statuten der vennootschap ter inzage liggen.

Amsterdam, 7 November 1950.

ROTTERDAMSCH E BANK N.V.

◆ **Beschikbare krachten** ◆

IUR. CANDIDAAT

extraneus, 26 jaar, R. K., keuzevak doct. ex. Economie Cap. P.B.O., enige jaren kantoorervaring, zoekt hem passende werkkring. Br. onder no. ESB 1874, bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

ASSISTENT ACCOUNTANT (1e)

zoekt passende vaste werkkring, bijv. als hoofdboekh., of chef de bur. etc., ruime algem. ontw., bezit S.P.D. ongeh. 27 j., veel adm. erv. en ook met mod. adm. Enige journalistieke erv. Br. onder no. ESB 1873, bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

◆ **Vacatures** ◆

Grote Handelsonderneming vraagt voor haar hoofdkantoor in Indonesië

ASSISTENT-ACCOUNTANT

Vereisten: Middelbare schoolopleiding; praktische ervaring op Accountantskantoren; leeftijd 30—35 jaar.

M.O. Boekhouden of S.P.D. strekt tot aanbeveling.

Aangeboden wordt een verantwoordelijke werkkring, welke als levenspositie is bedoeld.

Brieven onder no. ESB 1876 te richten aan het Bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

MAAK GEBRUIK van de rubriek „Vacatures” voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies.

CONFECTIEFABRIEK

met buitenlandse vestigingen, zoekt op korte termijn een zeer bekwaam en ervaren

ADJUNCT-DIRECTEUR

Uitvoerige, goed gedocumenteerde brieven met recente pasfoto te richten aan A. van Spijk, Econ. Techn. Adv. te Utrecht, Petrarcalaan 57.

Abonneert U op

DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van Prof. P. Henripman, Prof. P. B. Kreukniet, Prof. H. W. Lambers, Th. Ligthart, Prof. J. Tinbergen, Prof. G. M. Verrijn Stuart, Prof. F. de Vries, Prof. J. Zijlstra.

Abonnementsprijs f 22.50; fr. p. post f 23.60; voor studenten f 19.—; franco per post f 20.10

Abonnementen worden aangenomen door de boekhandel en door de uitgevers

DE ERVEN F. BOHN TE HAARLEM

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

Economisch - Statistische Berichten

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

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam.

Redactie-adres voor België: Seminarie voor Gespecialiseerde Economie, 14, Universiteitstraat, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).

Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

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

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

ADVERTENTIES.

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