

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

36E JAARGANG

WOENSDAG 18 JULI 1951

No 1783

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. Vandepuïte; F. Versichelen.*

INHOUD

	Blz
Een jaar Europese Betalingsunie door Prof. S. Posthuma	528
Enkele politieke aspecten van het Schuman-plan door Drs P. L. Justman Jacob	532
Het Kolencomité van de O.E.E.C.; verhouding tot het plan-Schuman door Dr Ir Ch. Th. Groothoff en J. A. Bakker	534
Europese landbouwpolitiek door Prof. Dr H. J. Frietema	537
Een Europees verkeersgezag? door Mr J. J. Oyevaar	539
Engeland en de Europese integratie door Prof. Dr H. Brugmans	542
Geld- en kapitaalmarkt	544
Statistieken:	
Bankstaten	544

Gebeurtenissen

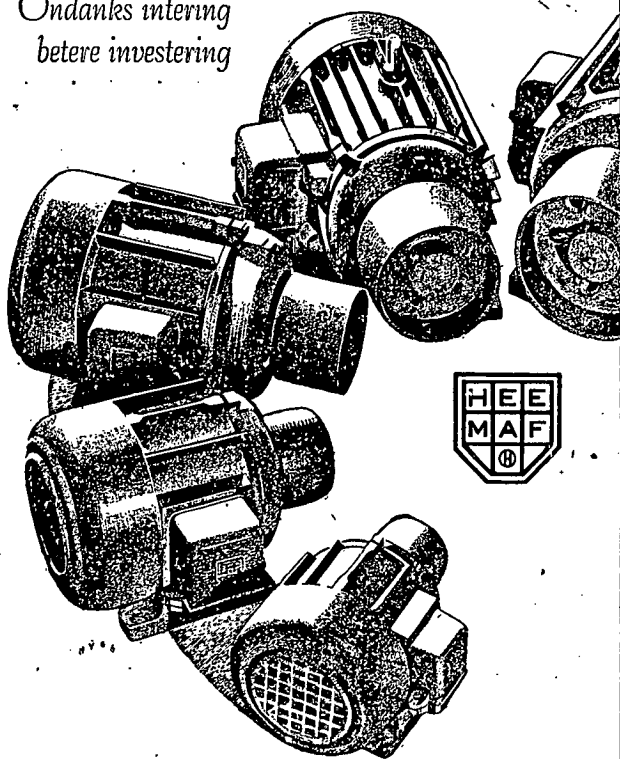
en hun resultaten worden in de economische sfeer vaak vastgelegd met simpele cijfers. Een deficit van f 332 miljoen is voor ons land het voorlopig resultaat van een ontelbaar aantal handelstransacties met het buitenland in de maand Juni, een te verwachten toeneming der belastingontvangsten van naar schatting f 245 miljoen het resultaat van een wekenlange verbeterde strijd in de Tweede Kamer. Nuchtere cijfers op de resultatenrekening van de „British Transport Commission”: het genationaliseerde Engelse transportbedrijf heeft over het afgelopen jaar een verlies geleden van £ 14,1 miljoen; het totale verlies sedert de nationalisatie is daardoor opgelopen tot £ 39,6 miljoen.

Hoopvoller cijfers verstrekke de Zuidafrikaanse Minister van Arbeid, Openbare Werken en Bosbouw voor emigratielustigen. Tijdens een bezoek aan ons land deelde hij mede, dat zijn land onmiddellijk 8 à 10.000 en in de komende drie jaren nog 12 à 15.000 geschoolde arbeiders kan gebruiken. Eveneens hoopvol zijn de cijfers, genoemd door onze commissaris voor de emigratie: in het eerste halfjaar 1951 zijn reeds meer dan 21.000 emigranten — evenveel als in het gehele jaar 1950 — vertrokken; hij verwacht, dat dit aantal aan het eind van het jaar tot 35.000 zal zijn gestegen. Minder vlot schijnt de in de zomermaanden optredende migratie naar de bosrijke vacanti centra te verlopen. „Wie rusten wil in 't groene woud” van de Veluwe is in de gelegenheid van nabij kennis te maken met het bedrijfseconomisch probleem der onderbezetting in de duurdere gelegenheden, een probleem, waarvoor in de schoenen- en textielindustrie een oplossing wordt gezocht door het vervroegd plaatsen van defensie-orders.

Recordcijfers meldde een aantal landen. De Amerikaanse staalproductie bedroeg het eerste halfjaar 1951 52,3 miljoen ton — bijna evenveel als die in Engeland, Frankrijk en Rusland tezamen in geheel 1950. De West-Duitsers behaalden een record met roken — 36 pCt meer sigaretten en sigaren dan vorig jaar; de Russen met het produceren van champagne — 50 maal zoveel als in 1936, en de Engelsen met hun werkgelegenheidspercentage — in Juni bedroeg het aantal werklozen slechts 0,9 pCt van de werkende bevolking. Al zal de Engelsman, naar de Minister van Voedselvoorziening aankondigde, zijn vleesrantsoen deze zomer in drie  tappes met 60 pCt in totaal verhoogd zien, een recordverbruik zal dan nog geenszins kunnen worden gemeld.

Niet met cijfers kunnen vooralsnog de resultaten worden weergegeven van de informele Benelux-ministersconferentie te G es. Een nieuwe werkwijze werd uitgestippeld: er zullen veelvuldiger conferenties op kleiner schaal, die zich zullen bezighouden met bepaalde met de Benelux verbonden problemen, worden gehouden. Moge deze nieuwe werkwijze de nieuw verwerkte verwachtingen niet teleurstellen, maar de Zeeuwse wapenspreuk, Luctor et Emergo, op de werkomit s van toepassing zijn.

Ondanks intering
betere investering



GESLOTEN **S-K-A** MOTOREN
UNIVERSEEL BRUIKBAAR

R. MEES & ZONEN

ANNO 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

ROTTERDAM

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

Nationale Handelsbank, N.V.

Amsterdam — Rotterdam — 's-Gravenhage

Alle Bank- en Effectenzaken

E pluribus unum

het motto van de dollar, dat tevens de leuze moet
zijn van Europa in zijn streven naar integratie.

Van zijn oorsprong af geeft het bankwezen een practisch
voorbeeld van internationale samenwerking ten dienste
van handel en industrie.

Sinds 90 jaar leveren wij hiertoe
een gestadig groeiende bijdrage.



DE TWENTSCHE BANK N.V.

Opgericht in 1861

CORRESPONDENTEN OVER DE GEHELE WERELD

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK

Prof. S. POSTHUMA, Een jaar Europese Betalingsunie.

De E.B.U. is er in geslaagd de dreigende verstikking van de multilaterale handel af te wenden. Dit mag ons echter niet de ogen doen sluiten voor het feit, dat een herstel van het inter-Europese evenwicht daarmee nog allerm minst is bereikt. De fundamentele onevenwichtigheden in het inter-Europees verkeer zijn door de E.B.U. niet noemenswaardig veranderd. De E.B.U. roept geen krachten in het leven, die automatisch tot een herstel van evenwicht zullen leiden. Voor het verkrijgen van evenwicht zal onder het stelsel van de E.B.U. altijd een actieve begrotings- en credietpolitiek van de deelnemende landen nodig zijn ter ondersteuning van het initiële maar onvoldoende automatisme. Het positieve element van de E.B.U. beperkt zich in dit opzicht uitsluitend tot het toezicht, dat zij op de ontwikkeling uitoefent en de aanbevelingen, die zij op eigen gezag kan doen. Gaat men na wat men na een jaar E.B.U. aan ervaring heeft opgedaan en op welke wijze men de reeds gerezen problemen tegemoet is getreden, dan kan men misschien onvoldaan maar toch niet geheel ontevreden zijn, aldus schr.

Drs P. L. JUSTMAN JACOB, Enkele politieke aspecten van het Schuman-plan.

Beziat men uitsluitend de economische vraagstukken, die door de organen der Communauté behandeld moeten worden, dan blijkt de omvang van de taak dezer organen al zeer indrukwekkend te zijn; realiseert men zich bovendien, welke politieke implicaties deze vraagstukken meebrengen, dan wordt eerst recht duidelijk, dat het starten van de Communauté een sprong in het duister is. Naast een aantal punten, dat alleen voor bepaalde landen van belang is, en waarbij het verre van denkbeeldig is, dat de Hoge Autoriteit een andere politiek zal voeren dan de nationale regeringen zouden hebben gedaan, erft de Hoge Autoriteit ook nog enkele problemen van veel wijdere strekking. Te denken valt hier aan de werkzaamheden van de Ruhrautoriteit en aan de situatie, die in Duitsland wordt geschapen door de zgn. Law 27 van de Geallieerde Hoge Commissie. In hoeverre de Hoge Autoriteit deze moeilijkheden zal kunnen overwinnen zal voor een niet gering gedeelte afhangen van het politieke getij in Europa.

Dr Ir Ch. Th. GROOTHOFF en J. A. BAKKER, Het Kolencomité van de O.E.E.C.; verhouding tot het plan-Schuman.

In deze bijdrage wordt nagegaan, wat de taak is van de O.E.E.C. in het algemeen en van het Kolencomité van deze organisatie in het bijzonder en de vraag besproken, of het Kolencomité van de O.E.E.C. bij het inwerking-treden van het plan-Schuman nog reden tot bestaan heeft. De toekomstige taak van het Kolencomité kan men zich op tweeërlei wijze voorstellen: a. dat het comité alleen enige bemoeienis zou hebben met de verdeling van de *exporthoeveelheden*, die beschikbaar gesteld worden door de organen van het Schuman-plan voor de niet Schuman-leden; b. dat het comité een bepaalde taak krijgt in de verdeling van *alle beschikbare hoeveelheden*, hetgeen in zekere zin een voortzetting van zijn huidige werkzaamheden zou betekenen, met dien verstande, dat de zes Schuman-landen daarbij als één economische eenheid moeten worden gezien. Schrijvers betogen, dat het in het belang van de Europese samenwerking zou zijn, indien een modus kon worden gevonden, waarbij aan het Kolencomité van de O.E.E.C. een bepaalde taak zou worden opgedragen bij de verdeling van *alle beschikbare hoeveelheden*.

Prof. Dr H. J. FRIETEMA, Europese landbouwpolitiek.

Een Europese landbouwpolitiek zal een protectioni-

tisch karakter moeten hebben; toepassing van het vrijheidsbeginsel op mondiale schaal zou voor de Europese landbouw catastrofaal kunnen zijn. Een Europese landbouwpolitiek is in feite slechts denkbaar, indien de handelspolitieke belemmeringen, die een liberalisatie van het internationale handelsverkeer in Europa in de weg staan, worden opgeheven. Bij een opheffing van de handelspolitieke protectie zou slechts van één middel tot bescherming van de landbouw gebruik kunnen worden gemaakt, nl. van dat der directe subsidiëring en wel per hoeveelheid product. Schr. vraagt zich af, of niet tot vorming van een Europees landbouwegalisatiefonds zou moeten worden overgegaan, waaruit de subsidies geheel of gedeeltelijk zouden kunnen worden geput.

Mr J. J. OYEVAAR, Een Europees verkeersgezag?

In dit artikel wordt het vraagstuk van de Europese integratie van het verkeer besproken. Het ligt in de lijn van de tot dusver gevolgde Nederlandse verkeerspolitiek, aan plannen, die de integratie van het verkeer in Europa bevorderen, krachtig steun te verlenen. Het is van belang te komen tot een Europees gezagsorgaan voor het verkeer. Wat de soort organisatie betreft bepleit schr. een regionale gespecialiseerde organisatie; wat de werkingssfeer betreft: aanvankelijk rail, weg en binnenwateren; wat de werkwijze betreft: a. optreden langs lijnen van geleidelijkheid; b. zich baseren op alles wat organisatorisch leeft en groeit, derhalve veeleer een coördinerende en stimulerende taak voor het orgaan dan een decreterende; en c. een gebalancceerde belangenbehartiging tussen de verkeersdragers onderling en tussen het verkeer en de gebruikers; wat de voorbereiding betreft: een uitnodiging aan de Inland Transportcommissie te Genève een plan op vorenbedoelde basis uit te werken.

Prof. Dr H. BRUGMANS, Engeland en de Europese integratie.

Hoewel de Engelse Regering grote waarde hecht aan goede nabuurschappelijke betrekkingen met het vasteland van Europa, behoeft men niet te verwachten, dat Engeland bereid zal zijn met Europa te federeren. De begrippen integratie en federatie houden nl. tweeërlei beginsel in, waartegen de Engelsen met de grootste duidelijkheid stelling nemen, t.w.: 1. de vorming van een blijvende gemeenschap en 2. de vorming van een gezag, hoger dan dat der afzonderlijke staten. De beste manier om de Britten meer Europees gezind te maken is volgens schr. het continent te organiseren. Hoofdzaak hierbij is, dat Europa vorderingen maakt, die het in staat stellen ernstig te worden genomen door een volk, dat niet voor overreding vatbaar is, maar alleen voor confrontatie met de harde feiten.

— SOMMAIRE —

Cet exemplaire de l'„E.-S.B.” est entièrement consacré aux problèmes de la collaboration européenne. Le professeur S. Posthuma donne un exposé intitulé „Une année d'union européenne de paiement”. Drs P. L. Justman Jacob traite, ensuite, de quelques aspects politiques du plan-Schuman; Dr Ir Ch. Th. Groothoff et J. A. Bakker s'occupent du Comité du Charbon de l'O.E.C.E. et de sa relation avec le plan-Schuman. Les deux articles suivants examinent la politique agricole européenne (d  à la plume du professeur Dr H. J. Frietema) et l'intégration européenne du trafic (rédigé par Mr J. J. Oyevaar). Enfin le professeur Dr H. Brugmans étudie l'attitude du Royaume-Uni envers l'intégration européenne.

Een jaar Europese Betalingsunie

Op 18 Augustus 1950 is, door vertegenwoordigers van de landen, die deel uitmaakten van de O.E.E.C. te Parijs, een voorlopig accoord gesloten tot instelling van een Europese Betalingsunie. Dit accoord is — met uitzondering van Zwitserland, dat eerst in November toetrad — op 19 September d.a.v. ondertekend. Teneinde de ratificatie niet te behoeven afwachten is op diezelfde datum een protocol getekend, waarbij in anticipatie op de ratificatie bepaald werd, dat de Unie niet alleen terstond, maar zelfs met terugwerkende kracht op 1 Juli 1950 in werking zou treden. De Unie bestaat dus thans ongeveer een jaar en hoewel de verrekening over Juni op het ogenblik van dit schrijven nog niet bekend is en niet voor de tweede helft van Juli bekend zal worden, lijkt dit een geschikt moment ons rekenschap te geven in hoeverre de Unie aan de gestelde verwachtingen heeft beantwoord en in hoeverre de ervaring van een jaar conclusies rechtvaardigt t.a.v. haar toekomst-mogelijkheden.

Alvorens hiertoe over te gaan lijkt het niet ondienstig de voornaamste bepalingen nog eens in het kort in herinnering te brengen.

De technische structuur van de Europese Betalingsunie.

Technisch is de Unie niet anders dan een multilateraal verrekeningssysteem, waarbij maandelijks de schulden en vorderingen uit het lopende verkeer, die de deelnemers telkens in de voorafgaande periode bilateraal tegenover elkaar hebben verkregen, worden omgerekend in een nominale eenheid, gebaseerd op de huidige goudwaarde van de dollar, en waarbij vervolgens de aldus tot één noemer herleide schulden en vorderingen multilateraal worden gecleard. De alsdan voor ieder deelnemend land resterende saldoverplichting of saldovordering op de „pool” blijft in beginsel als zodanig bestaan. Voor ieder land is echter een quote vastgesteld als grondslag voor een nadere berekening van het bedrag, waarvoor dit land t.o.v. de pool *maximaal* debet of credit kan komen te staan. Deze quote is — behoudens enige speciale gevallen (verlaging voor België, verhoging voor Zwitserland) — vastgesteld op 15 pCt van de handelsomzet in 1949, vermeerderd met een zekere toeslag voor de zgn. „onzichtbare” posten. Deze quotes zijn, voor zover het debetsaldi betreft, verdeeld in 5 gelijke delen; de eerste 20 pCt behoeft in het geheel niet te worden afgerekend; voor de tweede 20 pCt mag de debiteur slechts voor 4/5 debet blijven staan, doch moet voor 1/5 in goud of dollars afrekenen. Komt hij in de derde zone, dan moet hij hierover 2/5 in goud of dollars betalen; in de vierde zone stijgt dit gedeelte tot 3/5 en in de vijfde of laatste zone stijgt dit tot 4/5. Daarna heeft hij zijn credietmogelijkheden (die dus in totaal bestaan uit, 20 pCt + $(4/5 + 3/5 + 2/5 + 1/5)$ 20 pCt of 60 pCt van zijn quote) uitgeput. Hij moet verder geheel in goud of dollars betalen.

De regeling van de crediteuren is niet volkomen symmetrisch met de regeling van de debiteuren. Weliswaar ontvangt ook de crediteur voor de eerste 20 pCt van zijn quote generlei betaling, doch daarbovenuit ontvangt hij voor de gehele rest van zijn quote 50 pCt in goud of dollars en moet voor 50 pCt credit blijven staan. Het maximum crediet, dat hij aan de „pool” zal moeten geven, bedraagt hiermede echter eveneens 60 pCt van zijn quote ($20 \text{ pCt} + \frac{1}{2} \times 80 \text{ pCt}$). De debiteuren betalen over hun verplichtingen aan de E.B.U. een rente van 2 tot $2\frac{1}{2}$ pCt al naar gelang van de tijdsduur waarover zij debet hebben gestaan. De crediteuren ontvangen over het bedrag van hun vorderingen een rente van 2 pCt. Deze rentepercentages kunnen zo nodig door de Raad van Bestuur worden herzien.

Doordat de mogelijkheid bestaat, dat tegenover een aantal debiteuren, dat nog geen of slechts geringe percentages aan goud of dollars behoeft te betalen, crediteuren staan, die reeds voor een belangrijk deel van hun vordering op 50 pCt goudbetaling aanspraak kunnen maken, bestaat de kans dat het fonds in een gegeven periode meer goud of dollars moet betalen dan het ontvangt. Dit vereist de aanwezigheid van een initiële goudvoorraad, waartoe de E.C.A. een bedrag van \$ 350 mln ten laste van de zgn. Marshall-hulp voor de E.B.U. heeft afgezonderd.

Anderzijds bestaat de mogelijkheid, dat de verdeling tussen debiteuren en crediteuren dusdanig is, dat er meer goud en dollars binnenkomen dan behoeven te worden uitbetaald. Dit laatste kan bovendien het geval zijn doordat debiteuren weliswaar het recht hebben debiteur te blijven volgens het aangegeven schema, doch desgewenst — bijv. ter besparing van rente — deze debetsaldi in goud of dollars af kunnen lossen.

Vrijwillig in goud betaalde debetsaldi kunnen ten allen tijde weer in goud of dollars worden teruggevorderd, terwijl contractueel betaalde goud- of dollarbetalingen bij een vermindering van het debetsaldo bij volgende clearingen in omgekeerde volgorde worden terugbetaald.

De Europese Betalingsunie is in beginsel ontworpen voor twee jaar, doch vóór 31 Maart 1952 zal het gehele betalingssysteem aan een onderzoek worden onderworpen, waarbij de O.E.E.C. in overleg met de E.C.A. moet beslissen op welke voorwaarden de E.B.U. zal worden gecontinueerd. De mogelijkheid is open gehouden, dat individuele leden alsdan uit de Betalingsunie treden, terwijl zowel daarvoor als daarna zowel éézijdige debiteur- als crediteurstaten, die hun quote ten volle hebben verbruikt; gedwongen kunnen worden uit de E.B.U. te treden. Zowel t.a.v. individueel uittreedende als t.a.v. uitgestoten leden is bepaald, binnen welke termijnen hun verplichting aan c.q. vordering op de E.B.U. zal moeten worden afgelost, terwijl ook bij liquidatie van de E.B.U. regelen zijn gesteld, t.a.v. de wijze en het tempo van de afwikkeling. Daarbij is tevens vastgesteld volgens welke sleutel de alsdan bestaande schulden en vorderingen op de E.B.U. over de deelnemers zullen worden verdeeld.

Doordat de E.B.U. begint met een aanvangskapitaal van \$ 350 mln, zal er bij liquidatie steeds een surplus aan activa boven passiva te voorschijn komen al zal dit alsdan waarschijnlijk niet meer in goud of dollars aanwezig zijn maar geheel of gedeeltelijk zijn getransformeerd in een surplus aan vorderingen op meer of minder dubieuze debiteuren. In beginsel opent dit de mogelijkheid tot gehele of gedeeltelijke kwijtschelding van verplichtingen, waarbij echter de uiteindelijke beslissing en de eventueel daarbij te stellen voorwaarden berust bij de E.C.A.

Er zijn nog een paar complicaties, die in het kort vermelding verdienen.

In de eerste plaats zijn de bestaande, uit de oude monetair accoorden voortvloeiende, vorderingen en verplichtingen in bilaterale overeenkomsten nader geregeld. In bepaalde gevallen kunnen de crediteuren over deze bilaterale vorderingen, naast een beroep op de E.B.U., vrijelijk beschikken voor zover zij bij de maandelijks afrekening tegenover de E.B.U. cumulatief debiteur zijn. Dit zijn de zgn. „existing resources”, waardoor de landen, die deze vorderingen hebben, eigenlijk buiten het systeem van de Betalingsunie om t.a.v. bepaalde landen nog over een zekere extra credietmarge beschikken. Voor het overige zijn de oude bilaterale vorderingen en schulden geconsolideerd, waarbij de bilateraal overeengekomen maandelijks terugbetalingen, die als regel een aflossing van de hoofdsom in een periode van 2 tot 4 jaar mogelijk maken, telkens

als „lopende verplichtingen” in de maandelijks clearing zullen worden ingebracht.

Tenslotte hebben een aantal landen, die geacht werden een structureel deficit in het inter-Europese verkeer te bezitten een extra recht gekregen om op de E.B.U. te trekken tot een voor ieder afzonderlijk van tevoren vastgestelde „initial credit balance”, alvorens zij een beroep op hun normale quote behoeven te doen. Daartegenover staat, dat een aantal structurele crediteuren bij voorbaat in de E.B.U. belast zijn met een zgn. „initial debit balance”, welke zij als het ware eerst moeten inverdienen voordat zij als normaal crediteur van de E.B.U., waarop de quote-regeling van toepassing is, worden beschouwd. Tegenover deze „initial debit balances” ontvangen zij dollars van de Verenigde Staten als deel van de Marshall-hulp. Men vindt hierin terug een restant van het voormalige systeem van de zgn. „trekkingsrechten” van de Europese debiteurstaten en de zgn. „conditional aid” aan de Europese crediteurstaten. Doordat de som van de „initial credit balances” van de Europese debiteuren groter is dan de som van de „initial debit balances” van de Europese crediteuren, komt deze regeling voor het verschil tussen deze totalen echter niet ten laste van de Marshall-hulp in het algemeen maar meer speciaal ten laste van het initiële kapitaal van de E.B.U., dat hierdoor per saldo eigenlijk niet \$350 mln maar slechts \$286 mln bedraagt.

Tenslotte is er nog een fonds voor bijzondere hulp van \$150 mln, dat kan worden gebruikt zowel voor debiteuren, die bij een overschrijding van de eerste 20 pCt van hun quote de verplichte dollarbetaling niet zouden kunnen voldoen, als voor die, welke door uitputting van hun quote uit de E.B.U. dreigen te worden gestoten. De beschikking hierover berust echter geheel in handen van de E.C.A.

Tot zover de technische structuur van de Europese Betalingsunie.

De E.B.U. als basis voor een vrijer inter-Europees handelsverkeer.

Door dit mechanisme, waarbij op ingenieuze wijze een stuk Marshall-hulp aan een multilateralisatie van onderlinge Europese credietverleningen is gekoppeld, was in beginsel de mogelijkheid geschapen tot een herstel van een multilateraal inter-Europees betalingsverkeer. Daarmede was tevens de basis gelegd voor een multilateraal en dus vrijer inter-Europees handelsverkeer.

Reeds in Juli 1949 waren door de Raad van de O.E.E.C. stappen genomen om te komen tot een vermindering van de quantitative restricties. Veel succes hadden die maatregelen echter nog niet gehad; zij konden dit ook niet hebben zolang het internationale betalingsverkeer geen mogelijkheden bood, schulden die men ten opzichte van het ene land verkreeg, te betalen met vorderingen op een ander land. Wel was vastgesteld dat op 15 December 1949 de deelnemende landen tenminste 50 pCt van de invoer voor particuliere rekening op basis van de invoer van 1948 zouden vrijgeven, doch materieel had deze beslissing niet veel om het lijf aangezien tevens werd bepaald dat de opheffing der contingenten niet behoefde te worden toegepast in het verkeer met landen, waarin zich voor het liberaliserende land betalingsbalansmoeilijkheden zouden kunnen voordoen. Op 31 Januari 1950 werd besloten het liberalisatiepercentage tot 60 op te voeren met dien verstande echter, dat deze bevrijding eerst in werking zou treden wanneer een bevredigend stelsel van inter-Europese betalingen zou zijn tot stand gebracht. Met het tot stand komen van de E.B.U. was aan deze voorwaarde voldaan.

De regeling voor de bevrijding van het handelsverkeer werd vastgelegd in een aan het betalingsacckoord toegevoegde code betreffende het handelsverkeer, terwijl het de bedoeling was daar bovendien aan toe te voegen een code betreffende het dienstenverkeer. De code betreffende het handelsverkeer heeft intussen reeds enige malen wijzigingen

ondergaan. Over de code betreffende het dienstenverkeer is men nog steeds niet tot overeenstemming gekomen.

De code voor het handelsverkeer voorziet niet alleen in een zekere liberalisering van de invoer op basis van de cijfers van 1948, doch stipuleert daarenboven het beginsel van non-discriminatie. Zij eist een liberalisatie van de invoer tot 60 pCt voor elk van de drie categorieën; grondstoffen, agrarische producten en eindproducten volgens uniforme non-discriminatoire lijsten en voor het overige een niet naar goederencategorieën gesplitste bevrijding van de invoer tot 75 pCt. De liberalisatie tot 60 pCt trad in beginsel onmiddellijk in werking, maar de verplichting tot het naleven van de uniforme liberalisatielijst, waardoor de 60 pCt-clausule eerst zijn volle betekenis verkrijgt, alsmede de toepassing van de 75 pCt clausule, werd enige malen uitgesteld. Besprekingen hierover vinden nog voortdurend plaats, waarbij telkens weer nieuwe moeilijkheden opduiken. Afgezien hiervan zullen de deelnemende landen principieel het recht behouden t.a.v. de toepassing van de uniforme liberalisatielijst voor bepaalde posten uitzonderingen te maken, mits zij deze met redenen omkleeden, en zijn t.a.v. de toepassing van de algemene liberalisatiebepalingen aan verschillende landen uitzonderingsposities toegekend (m.n. aan IJsland, Griekenland, Oostenrijk, Turkije, Noorwegen, Denemarken en sedert Februari jl. aan Duitsland). T.a.v. de wijze, waarop het beginsel van een non-discriminatie in de niet geliberaliseerde sectoren van de internationale handel praktisch zou kunnen worden toegepast, heeft men tot nog toe geen aanvaardbare oplossing weten te vinden. Ondanks het feit, dat de liberalisatie derhalve nog niet zo snel en nog steeds niet zo ver is voortgeschreden als men zich aanvankelijk had voorgesteld, heeft zij niettemin geleid tot een uitbreiding van het inter-Europese verkeer en bovenal tot aanmerkelijke verschuivingen in het in- en uitvoerpatroon van een aantal deelnemende landen. Het was vooral met het oog op deze laatste te voorziene ontwikkeling, dat een multilateraal betalingsverkeer een *conditio sine qua non* moest worden geacht.

De feitelijke resultaten gedurende het afgelopen jaar en de verwachtingen die men mag hebben voor de toekomst.

Wanneer wij ons nu afvragen in hoeverre de E.B.U. inderdaad een bruikbaar mechanisme is gebleken en in hoeverre het ook voor de toekomst een bruikbaar mechanisme geacht kan worden om een liberalisatie van het handelsverkeer te bewerkstelligen, dient al dadelijk te worden opgemerkt, dat cijfers over het inter-Europese handels- en betalingsverkeer gedurende het eerste jaar van de E.B.U. nog slechts zeer onvoldedig zijn. Men is dus voornamelijk in hoofdzaak op schattingen aangewezen. Met dit voorbehoud kan het volgende worden opgemerkt.

Het inter-Europese handelsverkeer zal in het eerste jaar van de E.B.U. ongeveer 15 pCt gestegen zijn t.o.v. het voorafgaande jaar. Deze stijging is echter vrijwel geheel toe te schrijven aan een vergroting van het bilaterale verkeer. M.a.w. het gedeelte van de inter-Europese handel, dat bilateraal in evenwicht was, is in het eerste jaar van de E.B.U. zelfs groter geweest dan in het daaraan voorafgaande jaar. Op het eerste gezicht zal dit misschien verwondering wekken. Bij een overhaaste conclusie zou men hieruit misschien zelfs geneigd zijn de slotsom te trekken, dat de E.B.U. als middel ter bereiking van een groter multilateraal handels- en betalingsverkeer heeft gefaald. Dit laatste ware echter onjuist. Hetgeen men mag stellen is ten hoogste, dat de inter-Europese handel zolang de „swings” op de bilaterale accoordrekeningen nog zoveel ruimte lieten voor een eenzijdige credietopneming als in 1949, deze inderdaad minder in bilateraal evenwicht behoefde te zijn dan onder het systeem van de E.B.U. Het geval was echter, dat deze „swings” in de eerste helft van 1950 voor een groot gedeelte uitgeput raakten en dat een continuatie van het

oude systeem dus onvermijdelijk had moeten leiden tot een veel sterker bilateralisme dan thans door de instelling van de E.B.U. het geval is geweest.

T.a.v. de toekomst dient men zich echter te realiseren, dat ook de verrekeningen via de E.B.U. voor een groot deel gesteund hebben op regelingen en betalingen, die naar hun aard een aflopend karakter dragen. De instelling van de E.B.U. heeft dus, wel de mogelijkheid geschapen de overgang naar een meer evenwichtig verkeer te vertragen, maar zij rechtvaardigt niet de verwachting, dat men het thans verkregen patroon van de inter-Europese handel zal kunnen bestendigen. Dit geldt in de eerste plaats voor het gebruik van de „initial balances”, die in het eerste jaar van de E.B.U. reeds geheel zijn uitgeput. Het feit, dat de E.C.A. zeer waarschijnlijk ook voor het jaar 1951/52 steun zal verlenen aan een aantal structurele Europese debiteuren doet aan het beginsel van de eenmaligheid van een dergelijke eenzijdige betalingsmogelijkheid niets af. Dit geldt ook voor de goud- en dollarbetalingen, die op den duur evenmin eenzijdig kunnen worden voortgezet, omdat de debiteurstaten slechts over geringe reserves aan goud en dollars beschikken én ook de dollarvoorraad van de E.B.U. beperkt is. Het geldt verder voor het gebruik van de „existing resources”, die eveneens slechts van beperkte omvang zijn, zij het dat hiervan in het eerste jaar slechts een gedeelte is benut. Tenslotte dienen wij t.a.v. de verrekeningen, die leiden tot een beroep op de quotes, te bedenken, dat ook deze laatsten gelimiteerd zijn en dat de meeste deelnemende landen daarvan reeds meer — en soms zelfs belangrijk meer — hebben verbruikt dan de zgn. goudvrije tranche. Evenals in de voorafgaande periode de „swings” slechts de mogelijkheid boden tot een eenzijdige debiteur- of crediteurpositie tot het moment, waarop het plafond was bereikt, zal ook in de E.B.U. een eenzijdig gebruik van de quote vroeg of laat tot een uitputting daarvan leiden.

Een gebruik van de quote schept alleen dan de mogelijkheid tot een continuatie van de bestaande in- en uitvoer, voor zover de „overall” betalingsbalansen van de deelnemende landen min of meer in evenwicht zijn en het beroep op de quote dus alleen nodig is voor het overbruggen van seizoensschommelingen en toevallige tijdelijke afwijkingen van dit evenwicht.

Vóór het totstandkomen van de E.B.U. was de mogelijkheid van een multilaterale verrekening uitsluitend beperkt tot de compensatiemogelijkheden, die de zeer beperkte verdragen van 1948 en 1949 boden en waardoor in feite nooit meer dan een fractie van een procent van het inter-Europese handelsverkeer gedekt is geweest. In het jaar 1950/51 is dit percentage, dank zij de E.B.U., gestegen tot ongeveer 3 en wanneer men de schommelingen binnen de grenzen van het zgn. goudvrije gedeelte van de quotes mederekent tot 5. Daartegenover bedroeg het percentage van de internationale handel, dat noch bilateraal noch multilateraal compenseerbaar was, nog altijd ca 8. Weliswaar bedroeg dit percentage in de voorafgaande periode ongeveer 12, maar wanneer men in aanmerking neemt, dat het effect van de multilaterale clearing in engere zin ongeveer 3 pCt is geweest, moet worden geconstateerd, dat de fundamentele onevenwichtigheden in het inter-Europese verkeer niet noemenswaardig zijn veranderd. Ook al mag men aannemen, dat het volgend jaar nogmaals belangrijke bedragen aan „initial balances” beschikbaar zullen worden gesteld, dan zal men er toch rekening mede moeten houden, dat de andere bronnen die dit eenzijdig gerichte verkeer hebben gevoed (goud, ongebruikte quota, bijzondere credieten) minder rijkelijk zullen vloeien dan in het afgelopen jaar. In aanmerking nemende, dat op den duur ook de „initial balances” zullen verdwijnen, zullen de deelnemers aan de E.B.U. derhalve in toenemende mate voor de taak

komen te staan een (multilateraal) evenwicht op hun betalingsbalansen te forceren. De omstandigheid, dat de E.B.U. er in het afgelopen jaar in is geslaagd de dreigende verstikking van de multilaterale handel, die een gevolg was van het uitgeput raken van de „swings”, af te wenden, mag ons de ogen niet doen sluiten voor het feit, dat een herstel van het inter-Europese evenwicht daarmee nog allerminst is bereikt.

Binnen het raam van een multilateraal, non-discriminatoir, handelsverkeer is dit alleen mogelijk door via het begrotings- en credietmechanisme de resp. nationale inkomens gecoördineerd (al naar een land „overall” debiteur of „overall” crediteur is) te verkleinen of te vergroten. De technische structuur van de E.B.U. kan als zodanig hiertoe maar weinig bijdragen. Noch de debiteringen, noch de voorgeschreven goudbetalingen van de debiteurlanden, evenmin als de daartegenoverstaande crediteringen van en goudbetalingen aan crediteurlanden, hebben daartoe een voldoende credietbeperkend resp. credietverruimend effect. Aangezien de Unie voor vorderingen op een debiteurland geen schatkistpapier van dit land mag kopen, zullen debiteringen door de Unie weliswaar leiden tot koopkrachtvermindering in het debiteurland (resp. crediteringen door de Unie tot koopkrachtvermeerdering in het crediteurland), doch deze wijzigingen in de binnenlandse koopkracht zijn proportioneel, niet cumulatief. Hetzelfde geldt met betrekking tot de goudbetalingen, nu het goud niet langer — zoals eertijds onder de gouden standaard — de basis vormt van een meervoudige geld- en credietstructuur. Daarmede is echter tevens gezegd, dat de E.B.U. geen krachten in het leven roept, die automatisch tot een herstel van evenwicht zullen leiden, wanneer dit door welke oorzaak ook is verstoord of van de aanvang af heeft ontbroken.

De ervaring heeft nl. geleerd, dat bij een verstoring van het evenwicht op de betalingsbalans — voor zover die niet voortvloeit uit oorzaken, die op zich zelf weer tot een tegengestelde beweging zullen leiden — een daaraan gelijkstaande beperking van de binnenlandse koopkracht niet voldoende is om het evenwicht te herstellen. Dit is begrijpelijk, want het feit van de verstoring van het evenwicht zelf impliceert een verandering in de ruilvoet tussen het binnenlandse en het buitenlandse geld. Een vermindering van de binnenlandse koopkracht verbetert de betalingsbalans zowel via een vermindering van de invoer als via een vergroting van de uitvoer. Doordat een vermindering van de binnenlandse koopkracht echter ten dele een vermindering van de vraag naar binnenlandse producten ten gevolge heeft, zal het effect op de invoer bij de koopkrachtvermindering achterblijven. Voor zover de vermindering van de vraag naar binnenlandse producten productiemiddelen vrijmaakt voor de export, zal deze alleen kunnen worden gerealiseerd tegen lagere prijzen. Volgens berekeningen, die zijn gemaakt zowel voor Nederland als voor Denemarken, zal voor het verkrijgen van een effect x op de betalingsbalans een vermindering van de binnenlandse koopkracht nodig zijn van ongeveer $1\frac{1}{2} x$. Het is op zijn minst genomen waarschijnlijk, dat deze verhouding nog ongunstiger zal zijn wanneer zoals in de meeste andere landen het geval is de buitenlandse handel in verhouding tot de binnenlandse markt kleiner is dan in Nederland en Denemarken.

Voor het verkrijgen van evenwicht in het internationale verkeer zal onder het stelsel van de E.B.U. dus altijd een actieve begrotings- en credietpolitiek van de deelnemende landen nodig zijn ter ondersteuning van het initiële maar onvoldoende automatisme. Het positieve element van de E.B.U. beperkt zich in dit opzicht uitsluitend tot het toezicht, dat zij op de ontwikkeling uitoefent en de aanbevelingen, die zij op eigen gezag kan doen.

In gevallen nl. waarin een deelnemer zijn quote geheel heeft uitgeput en zelfs in gevallen, waarin zulk een uitputting

in de nabije toekomst dreigt, heeft de Raad van Bestuur van de E.B.U. de bevoegdheid een onderzoek in te stellen naar de oorzaken van deze evenwichtsverstoring, welk onderzoek kan leiden tot een nader overleg met en zonodig tot het uitoefenen van pressie op het desbetreffende land door het doen van aanbevelingen t.a.v. de door dit land te nemen maatregelen. Een dergelijke procedure heeft zich in het afgelopen jaar reeds voorgedaan zowel t.a.v. een land, dat als debiteur zijn quote had uitgeput (Duitsland) als t.a.v. een land, dat eenzijdig als crediteur zijn quote had verbruikt (Portugal).

Het is in de moderne geschiedenis van West-Europa nog niet eerder voorgekomen, dat de gezamenlijke West-europese landen niet alleen rekening en verantwoording hebben gevraagd aan dergelijke evenwichtsverstoorders maar t.a.v. de door die landen te volgen politiek zelfs tot min of meer positieve voorschriften zijn gekomen (interne maatregelen in Duitsland, verdere credietverstrekking aan de E.B.U. op fifty/fifty basis door Portugal). De betekenis hiervan kan — dunkt mij — moeilijk worden overschat.

De omstandigheid, dat juist Duitsland het eerste land is geweest, dat zijn quote had uitgeput, heeft het in zekere zin gemakkelijk gemaakt deze eerste stap op de weg naar een werkelijke Europese integratie te doen. Het is de vraag, of men t.a.v. andere landen zo licht tot gemeenschappelijke maatregelen zou zijn overgegaan (Prof. Röpke heeft hier terecht op gewezen). Nu echter eenmaal deze eerste stap is gezet, lijkt de verwachting gewettigd, dat men ook in de toekomst hiervoor niet zal terugdeinzen, wanneer dit bij andere landen nodig mocht blijken. Reeds het vooruitzicht, dat een regering zich t.a.v. haar economische en financiële politiek zal hebben te onderwerpen aan een onderzoek door en een verantwoording aan een internationale instantie, zal niet nalaten haar politiek te beïnvloeden. Ons eigen land zou men hierbij als voorbeeld kunnen noemen. De regeringsverklaring over de te nemen maatregelen ter bestrijding van de maandelijks terugkerende tekorten op de betalingsbalans — welke tekorten niet alleen de aan ons land over 1950/51 toegekende „initial aid” hebben doen verdwijnen maar ons bovendien tot in de vierde zone van onze quote hebben gebracht — dient ongetwijfeld tegen deze achtergrond te worden beoordeeld.

De eisen die men moet stellen t.a.v. de verdere ontwikkeling.

Intussen legt een ontwikkeling als hierboven geschetst aan de E.B.U. de verplichting op tot het zich zetten aan een verantwoorde classificatie van de mogelijke oorzaken van evenwichtsverstoringen en het stellen van zekere normen t.a.v. de in de verschillende gevallen te nemen maatregelen.

Het is nu eenmaal zo, dat ieder betalingsbalanstekort en ieder betalingsbalanssurplus van een land tot op zekere hoogte mede afhankelijk is van de door de andere deelnemers gevolgde politiek, zowel wat betreft de handelspolitiek in engere zin als wat betreft de gehele interne begrotings- en monetaire politiek.

De verhoudingen liggen betrekkelijk eenvoudig wanneer één land duidelijk een inflatoire politiek volgt te midden van een min of meer evenwichtige groep. Het probleem wordt echter gecompliceerder, wanneer de verstoring van de betalingsbalans van een land mede wordt veroorzaakt door onvoldoende liberalisatie van de handel van de andere landen en/of wanneer deze andere landen zelf een min of meer deflatoire politiek zouden volgen. Er ontstaan dan problemen, die redelijkerwijze niet eenzijdig maar slechts in gemeenschappelijk overleg kunnen worden opgelost.

Het valt niet te ontkennen, dat de liberalisatie zoals die tot nog toe heeft plaatsgevonden in sommige landen een veel grotere reële betekenis heeft gehad dan in andere landen. Verschillende oorzaken zijn daarvoor aan te wijzen.

Reeds het enkele feit, dat de liberalisatie zich uitsluitend heeft beperkt en formeel ook wel moest beperken tot de particuliere handel, betekende, dat het effect van deze liberalisatie groter zou zijn in landen, waarin de overheidsaankopen een relatief geringe rol spelen (zoals bijv. in Nederland met 33 pCt) dan in landen waar de overheidsaankopen nog altijd een aanzienlijk deel van de invoer bestrijken (zoals Engeland met 26,8 pCt en Frankrijk met 23 pCt).

Een tweede omstandigheid van betekenis is, of een land behalve zijn fysieke controles ook nog sterk protectionistische tarieven heeft (Italië, Frankrijk). Voor zover dit het geval is, heeft zulks ten gevolge, dat men daar wel ten volle kan profiteren van de toegenomen uitvoermogelijkheden, doch hiertegenover geen gelijkwaardige vergroting van de invoermogelijkheden stelt.

Nog subtieler is het geval, wanneer de vraag naar de geliberaliseerde invoer in een land belangrijk intensiever is dan de geliberaliseerde buitenlandse vraag naar zijn uitvoerproducten.

Het kan niet worden ontkend, dat de E.B.U. aan een duidelijke probleemstelling t.a.v. de hier aangeduide vragen nog nauwelijks is toegekomen, laat staan dat zij tot een enigszins verantwoorde oplossing zou zijn gekomen. Waar de omstandigheden haar voor dergelijke vragen stelde, is de oplossing telkens ad hoc gezocht en meer langs de weg van politieke onderhandelingen dan op grond van principiële overwegingen tot stand gebracht. Hierin verandering te brengen is een eerste en gebiedende eis.

Deze eis zal zich steeds dringender gaan stellen naarmate de Marshall-hulp minder wordt. Verschillende deelnemende landen hebben tot nog toe het evenwicht op hun betalingsbalans slechts met E.C.A.-hulp en met steun van invoercontingenten kunnen verwezenlijken. In het inter-Europese verkeer is nu althans een begin gemaakt met het verminderen van deze fysieke controles. In het verkeer met het dollargebied is echter op dit punt nog niets veranderd.

Voor zover er deelnemers zijn, die door de aard van hun invoer reeds thans zonder E.C.A.-hulp en zonder invoerbeperkingen een evenwicht met het dollargebied hebben bereikt of kunnen bereiken, zullen deze landen met het aflopen van de Marshall-hulp steeds meer de sluisen worden, waardoor de andere Westeuropese landen hun behoefte aan Amerikaanse goederen, nadat deze een meer of minder verdergaande bewerking (of schijnbewerking) hebben ondergaan, zullen trachten te dekken. De hierdoor dreigende evenwichtsverstoringen in het internationale verkeer zullen slechts op 2 manieren kunnen worden ondervangen: a. door het gelijkschakelen van de handelspolitiek van alle deelnemende landen t.o.v. het dollargebied, in aansluiting aan de politiek van de landen waar zich de dollarschaarste het sterkst doet gevoelen, hetgeen om vele redenen nauwelijks op het terrein van de directe mogelijkheden ligt; b. door een dusdanige deflatoire politiek in de landen, die tot nog toe Marshall-hulp kregen, dat ook zij daardoor een „overall” evenwicht op hun betalingsbalans krijgen. Voor zover zij dan toch nog een tekort aan dollars zouden overhouden, impliceert dit dat zij een surplus verkrijgen aan valuta's van andere Europese landen, hetgeen op zijn beurt inhoudt dat laatst bedoelde landen, indien ook hun „overall” betalingsbalans in evenwicht is, een surplus aan dollars zouden verdienen. Practisch gesproken veronderstelt dit een toestand, waarbij met name het pond sterling vrij in dollars converteerbaar is en het probleem van de Westeuropese dollarschaarste is opgelost. Een politiek, die dit uitsluitend zou willen bereiken door het creëren van kasoverschotten op de begroting en door credietrestricties, is echter niet denkbaar zonder ernstige interne verstoringen en werkloosheid, en zal zelfs dan nog in vele landen niet tot het beoogde resultaat leiden.

Een bevredigende oplossing lijkt alleen mogelijk door

een zeer geleidelijke ontwikkeling in beide sub 'a. en b. genoemde richtingen; een dergelijke geleidelijkheid veronderstelt intussen, dat de Verenigde Staten vooreerst nog bereid blijven tot verdere hulp.

Wat deze verdere hulp van de Verenigde Staten betreft, kan met verheugen worden geconstateerd, dat President Truman op 24 Mei jl. het „mutual security program” bij het Congres heeft ingediend, waarin een appropriatie van \$ 8,5 mrd (uitsluitend in de vorm van schenkingen) voor militaire en economische hulpverlening aan het buitenland wordt aanbevolen. Hiervan zou \$ 1,65 mrd zijn voor economische hulp en \$ 5,24 mrd voor militaire hulp aan Europa.

De enorme prijsstijging in de Verenigde Staten in verband met de bewapening ten gevolge van het Korea-conflict heeft overigens het vraagstuk van de Westeuropese dollarschaarste, althans voorlopig, minder dreigend gemaakt dan men een jaar geleden nog had kunnen verwachten. Dit ontslaat de E.B.U. echter niet van de taak haar aandacht aan dit vraagstuk, dat zich ten allen tijde met vernieuwde scherpte kan aandienen, te wijden.

De E.B.U. is in zee gegaan zonder dat men het heeft gewaagd de hierboven schetsmatig aangeduide problemen van te voren aan een werkelijk serieuze bestudering te onderwerpen, laat staan dat men getracht heeft daarover bij voorbaat tot overeenstemming te komen. Sommige

vertegenwoordigers in het voorbereidend comité hadden hierover wel zeer simplistische opvattingen; anderen waren reeds veel te blij dat met het totstandkomen van de E.B.U. de dreigende ineenschrompeling van het inter-Europese handelsverkeer althans voor de naaste toekomst kon worden voorkomen en hebben er verder maar op gespeculeerd, dat de „initial balances” en de quotes groot genoeg zouden blijken om de moeilijkheden zo lang op te vangen totdat met de tijd ook de ervaring en de wijsheid zou zijn gekomen. Wanneer wij ons thans na 1 jaar E.B.U. afvragen hoever deze ervaring inmiddels is gegroeid, en op welke wijze men de reeds gerezen problemen tegemoet is getreden, kan men misschien onvoldaan maar toch niet geheel ontevreden zijn.

De E.B.U. is geen mechanisme, dat eenmaal in werking gesteld, automatisch verder loopt. Integendeel, wanneer men uitsluitend op dit mechanisme zou vertrouwen, zal zij automatisch vastlopen. De E.B.U. is veeleer een organisme waarvan de wortels met de plant tezamen moeten groeien. Niet in de eerste plaats de ingeniositeit van het schema, maar veeleer de mate van inzicht in de oorzaken van bepaalde verstoringen en de mate van begrip voor de beperkte mogelijkheden van enkelvoudige oplossingen en bovenal de bereidheid tot samenwerking zullen op den duur de levensmogelijkheid en de waarde van de Europese Betalingsunie bepalen.

Amsterdam.

S. POSTHUMA.

Enkele politieke aspecten van het Schuman-plan

De heer A. A. van Ameringen heeft onlangs in een tweetal artikelen in dit blad zeer lezenswaardige beschouwingen gewijd aan de economische paragrafen van het Schuman-verdrag¹⁾. Vanwege de grote diversiteit van de belangen, die bij het Schuman-plan betrokken zijn, is het wellicht de moeite waard om ook de aandacht te vragen voor enkele kanten van het vraagstuk, die naast economische en sociale elementen ook een sterk politiek aspect hebben. Een nadere overweging van de politieke aspecten is voor een zo goed mogelijke beoordeling van het verdrag van grote betekenis, omdat de politieke vraagstukken, die bij de ten uitvoerlegging van het verdrag in het geding zullen komen ten minste even belangrijk zijn als de economische vraagstukken en vermoedelijk zelfs belangrijker.

Het is waarschijnlijk algemeen bekend, dat Ministe Schuman (en de geestelijke vader van het plan: Monnet) bij het lanceren van het plan een politiek doel nastreefden: het wegnemen van de eeuwenoude tegenstelling tussen Frankrijk en Duitsland om zodoende de basis te leggen voor een gemeenschap tussen de Westeuropese volkeren. In de preambule van het verdrag is deze gedachte als volgt vastgelegd: „Résolus à substituer aux rivalités séculaires une fusion de leurs intérêts essentiels, à fonder par l'instauration d'une communauté économique les premières assises d'une communauté plus large et plus profonde entre des peuples longtemps opposés par des divisions sanglantes, et à jeter les bases d'institutions capables d'orienter un destin désormais partagé”. De preambule brengt tevens tot uitdrukking, dat het chronologisch eerste middel, dat toegepast moet worden om het vermelde politieke doel te verwezenlijken, economisch van aard is, namelijk: „l'établissement de bases communes de développement économique”. Het Schuman-verdrag is in dit licht bezien niet alleen de basis om te geraken tot een „Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier”, maar daarenboven een kristallatiepunt, waaromheen

naar men hoopt de eenwording van Europa geleidelijk tot stand zal komen²⁾.

Het is dus duidelijk, dat de politieke doelstelling dominerend is en mitsdien is de vraag van belang of het verdrag, dat thans aan de parlementen der zes landen ter ratificatie wordt voorgelegd, bruikbaar is voor de verwezenlijking van de politieke doelstelling. Alvorens iets nader op deze vraag in te gaan, zij er op gewezen, dat dit initiatief qua breedheid van visie en diepte van conceptie in zekere zin op een lijn gesteld kan worden met het Marshall-plan en het Noord-Atlantisch Pact, ook al is de werkingssfeer van het Schuman-plan — althans in eerste aanleg — minder verstrekkend. Het stemt dan ook hoopvol, dat de zes delegaties, die de besprekingen gevoerd hebben, doorlopend vervuld zijn geweest van de zeer stellige wens om de onderhandelingen te doen slagen en om een verdrag tot stand te brengen dat in de praktijk uitvoerbaar zou zijn. Hoe serieus men daarbij de economische zijden van het onderhavige complex van vraagstukken heeft trachten te analyseren blijkt o.a. uit de daaraan gewijde beschouwingen van de heer Van Ameringen. Ook de overige delen van het verdrag en met name de samenstelling, de competenties en het onderlinge verband van de organen der Communauté, zoals de Hoge Autoriteit, de Raad van Ministers, de Assemblée, het Hof van Beroep etc. zijn ernstig doordacht en tot een uitgebalanceerd en tot in details uitgewerkt geheel geworden.

Het spreekt vanzelf, dat men van mening kan verschillen over de vraag of sommige bepalingen van het verdrag wel in overeenstemming zijn met de grondbeginselen en met andere bepalingen van het verdrag. Al deze discussies hebben tijdens de voorbereiding van het verdrag reeds tot

¹⁾ Wij zullen in dit artikel niet nader ingaan op de overigens zeer interessante vraag in hoeverre de integratie van Europa inderdaad door bedrijfstaksgewijze „Schumanisering” kan plaatsvinden, dan wel langs andere weg nagestreefd moet worden. Naar onze mening zal „Schumanisering” zonder gelijktijdige oplossing van het betalingsbalansprobleem en zonder een reeks van andere maatregelen, zoals vergroting van de mobiliteit van de arbeid, uniformering van belastingstelsels etc., slechts in beperkte mate toepasbaar zijn.

²⁾ Zie: „Enkele economische facetten van het plan-Schuman”, in „E.S.B.” van 27 Juni en 11 Juli 1951.

in den treure plaatsgevonden en zij hebben in de een of andere vorm hun neerslag in het verdrag gevonden. Het verdrag, dat thans op ratificatie wacht, kan dan ook worden opgevat als de beste „guess” van de zes landen van datgene, wat nodig is om de Communauté voor kolen en staal mogelijk te maken. Met deze „guess” zal thans de sprong in het duister moeten worden gedaan. Beziet men uitsluitend de vraagstukken, die op economisch terrein door de organen der Communauté behandeld moeten worden, dan blijkt de omvang van de taak van de organen der Communauté al zeer indrukwekkend te zijn. Realiseert men zich echter bovendien welke politieke implicaties deze vraagstukken meebrengen, dan wordt het eerst recht duidelijk, dat — hoe uitgewerkt en doordacht het verdrag ook moge zijn — het starten van de Communauté een sprong in het duister is. Juist doordat het van zo eminent belang is, dat deze sprong tot een succes wordt, is het gewenst, dat men zich rekenschap tracht te geven van de verschillende moeilijkheden, die kunnen rijzen bij de uitvoering van het verdrag.

In het hiernavolgende zal getracht worden enkele van deze politieke moeilijkheden met een enkel woord te schetsen.

Het is algemeen bekend, dat grote delen van de Belgische kolonmijnbouw in een deplorabele toestand verkeren. Talloze mijnen zouden in de huidige omstandigheden niet in staat zijn op eigen kracht een buitenlandse concurrentie het hoofd te bieden. Zelfs al laat men die mijnen buiten beschouwing, die weer renderend zouden worden bij een devaluatie van de Belgische franc met bijvoorbeeld 15 à 20 pCt, dan zal toch een aanzienlijk deel van de mijnbouw in België onrenderend blijven. Ten dele zullen deze onrendabele mijnen in de overgangperiode — die verlopen zal voordat zij in het kader van het Schuman-verdrag blootgesteld worden aan de volledige concurrentie uit andere Schuman-landen — door samenvoeging, rationalisatie en mechanisering, wellicht weer op een meer of minder lonende basis gebracht kunnen worden. Het is echter wel zeker, dat in enkele districten een niet onaanzienlijk gedeelte van de mijnbouw ook na een lange overgangperiode niet in staat zal zijn een vrije internationale concurrentie het hoofd te bieden. Volgens de beginselen van het verdrag dienen deze mijnen gesloten te worden. Dat het daarmee gepaard gaande massa-ontslag van mijnwerkers tot grote sociale en politieke moeilijkheden in België zou voeren, is duidelijk. Dit is weliswaar in de eerste plaats een interne Belgische aangelegenheid, maar dit neemt niet weg, dat de Hoge Autoriteit ongetwijfeld bij het uitstippelen van haar beleid ernstig met dergelijke consequenties rekening zal moeten houden. Het heeft wellicht de schijn, dat dit overdreven is. Men bedenke daarbij echter het volgende. Voor een duurzame goede voorziening van West-Europa met kolen is het noodzakelijk, dat een aantal nieuwe mijnen geopend wordt. De meeste van deze mijnen zullen wel in het Ruhrkolenbekken moeten komen, daar dit bekken de meeste expansiemogelijkheden biedt. Deze uitbreiding zal echter hoogstwaarschijnlijk alleen verwezenlijkt kunnen worden, indien de Hoge Autoriteit, op grond van de haar in het verdrag verleende bevoegdheden, haar bemiddeling verleent bij de financiering van deze projecten. Politiek ontstaat dan de figuur, dat de Hoge Autoriteit maatregelen neemt, waardoor de Duitse kolonproductie wordt vergroot en het voortbestaan van een reeks Belgische (en wellicht ook Franse) mijnen onmogelijk wordt. Dat een dergelijke gang van zaken — hoe juist en verantwoord die uit Europees oogpunt ook moge zijn — belemmerd of zelfs gefrustreerd zou kunnen worden door nationaal politieke factoren, is zonder meer duidelijk.

Een analoog vraagstuk doet zich voor, wanneer men het oog richt op de Italiaanse staalindustrie. Door de

uitermate ongunstige ligging van Italië ten opzichte van de grondstoffen (kolen en/of cokes moeten uit de Ruhr komen, eigen ertsen heeft Italië slechts in zeer beperkte omvang, terwijl ook het benodigde schrot voor een groot gedeelte ingevoerd moet worden!) heeft de staalindustrie in dat land zich alleen kunnen ontwikkelen achter zeer hoge tariefmuren. Het is voor elke insider dan ook een vaststaand feit, dat de Italiaanse staalindustrie bij vrije internationale concurrentie gedoemd zou zijn te verdwijnen. In het verdrag zijn dan ook enkele bepalingen opgenomen, die de Hoge Autoriteit de bevoegdheid geven om de vrije concurrentie te mitigeren en deze bepalingen zijn vooral opgenomen met het oog op de positie van de Italiaanse staalindustrie. De Hoge Autoriteit zal dus door de mate, waarin zij van deze bevoegdheden gebruik maakt, de grootte van de Italiaanse staalproductie vérgaand kunnen beïnvloeden. Daarmee bepaalt de Hoge Autoriteit echter niet alleen de positie van de Italiaanse staalindustrie, maar tevens tot op zekere hoogte de positie van de metaalverwerkende industrie in Italië. Immers, staat zij via de bovenbedoelde bepalingen toe, dat het prijsniveau voor staal in Italië hoger komt te liggen dan in de andere Schuman-landen, dan creëert, resp. bestendigt zij een achterstand van de Italiaanse metaalverwerkende industrie ten opzichte van die in de overige Schuman-landen.

Ook zonder Schuman-verdrag zouden de geschetste moeilijkheden van de Belgische mijnbouw en de Italiaanse staalindustrie bestaan. In zoverre verandert er dus niets door het Schuman-verdrag. Tot dusverre waren dit echter moeilijkheden, die de betreffende landen zelf maar moesten oplossen of laten voortbestaan. De Hoge Autoriteit is echter een supra-nationaal lichaam en moet meitschap bij haar beleid uitgaan van de belangen der gemeenschap. In gevallen als de twee bedoelde is het verrre van denkbeeldig, dat zij derhalve een andere politiek zal voeren dan de nationale regeringen gedaan zouden hebben en dan rijst de vraag hoe in de praktijk lid 2 van Artikel 2 van het verdrag toegepast zal worden. Dit lid luidt als volgt: „La Communauté doit réaliser l'établissement progressif de conditions assurant par elles-mêmes la répartition la plus rationnelle de la production au niveau de productivité le plus élevé, tout en sauvegardant la continuité de l'emploi et évitant de provoquer, dans les économies des Etats membres, des troubles fondamentaux et persistants”.

Wij stoten hier op twee cardinale vragen: de taakverdeling tussen de Hoge Autoriteit en de Raad van Ministers en de samenstelling van de Hoge Autoriteit. De Hoge Autoriteit krijgt volgens het verdrag grote bevoegdheden — volgens sommigen zelfs veel te grote bevoegdheden — doch in vele gevallen kan zij deze bevoegdheden slechts uitoefenen in overleg met of met goedkeuring van de Raad van Ministers. Dit samenspel van Hoge Autoriteit en Raad van Ministers is in het verdrag vastgelegd om de harmonisering van het beleid van de Hoge Autoriteit met de economische politiek der deelnemende landen te verzekeren. De vraag rijst echter of wellicht te zijner tijd zal blijken, dat door het streven naar voldoende waarborgen de balans niet te ver doorslaat en dat m.a.w. de macht van de Hoge Autoriteit niet voldoende zal zijn om beslissingen door te zetten tegen de publieke opinie in een of meer landen in.

De tweede cardinale vraag sluit hier direct bij aan. Zal het overleg over de samenstelling van de Hoge Autoriteit er inderdaad toe voeren, dat dit college zal bestaan uit mannen met voldoende karaktervastheid en politiek en economisch inzicht om hun supra-nationale taak op passende wijze te vervullen? Wij denken hierbij o.a. aan de mogelijkheid, dat de candidaat of kandidaten door een land voorgesteld voor een of meer der andere landen om de een of andere reden niet acceptabel zijn en vice

versa, met als eventueel gevolg een compromis door de benoeming van kleurloze figuren.

Wij willen niet langer bij deze cardinale vragen stilstaan. Alleen de praktijk zal hier uitsluitsel kunnen geven. Liever richten wij onze aandacht op enkele andere politieke aspecten van het plan. Naast een aantal punten, die alleen voor bepaalde landen van belang zijn, zoals de geschetste Belgische en Italiaanse moeilijkheden, erft de Hoge Autoriteit waarschijnlijk ook nog enkele problemen van veel wijdere strekking. Wij denken hierbij aan de werkzaamheden van de Ruhrautoriteit en aan de situatie, die in Duitsland geschapen wordt door de zgn. Law 27 van de Geallieerde Hoge Commissie.

De Ruhrautoriteit houdt zich in hoofdzaak bezig met de verdeling van de Duitse kolenproductie tussen binnenland en export. Elke krantenlezer zal kunnen bevroeden, welk een strijd elk kwartaal in de boezem van de Ruhrautoriteit wordt uitgevochten bij de bepaling van de hoogte van het exporttonnage. De Duitse gedeeleerden betogen, dat een zo groot deel van hun kolenproductie op grond van de beslissingen van de Ruhrautoriteit geëxporteerd moet worden, dat de totale Duitse economische activiteit er op onverantwoorde wijze door beknot wordt en dat het economisch onzin is, dat de Duitse staalindustrie genoopt is dure Amerikaanse kolen in te voeren en te verwerken, omdat zoveel Duitse kolen geëxporteerd moeten worden. Andere leden van de Ruhrautoriteit verdedigen het omgekeerde standpunt en wijzen er op, dat de economische activiteit in hun land in vergaande mate afhankelijk is van de invoer van Duitse kolen. Het ligt niet op onze weg om een oordeel uit te spreken over de redelijkheid van de beslissingen van de Ruhrautoriteit. Wat in verband met het Schuman-verdrag relevant is, is dat de Ruhrautoriteit met het in werking treden van het Schuman-verdrag zal ophouden te bestaan en dat dan de organen van de Communauté misschien de allocatie van de Duitse kolen ter hand moeten nemen. Zolang kolen in Europa schaars zijn en Duitsland de enige grote exporteur in West-Europa is, betekent dit in feite, dat de Hoge Autoriteit — al of niet in overeenstemming met de Raad van Ministers — een doorslaggevende stem heeft bij de bepaling van de relatieve hoogte van de totale industriële activiteit van Duitsland en van die landen, die voor hun kolenvoorziening in belangrijke mate op Duitsland zijn aangewezen. Het zal dan ook verstandig zijn er rekening mee te houden, dat de scherpe belangenconflicten, die invloed uitoefenen op de beslissingen van de Ruhrautoriteit, zich te zijner tijd ook in de een of andere vorm geldend zullen trachten te maken bij een eventuele allocatie door de Communauté.

Wij vermeldden voorts reeds even de erfenis, die de Hoge Autoriteit zal krijgen uit hoofde van Law 27. Deze wet van de geallieerde Hoge Commissie heeft als voornaamste doel de bestaande grote Duitse concerns in de kolen- en ijzer- en staalindustrie uiteen te breken in een groot

aantal eenheden, die stuk voor stuk te klein zijn om een economische en politieke machtsconcentratie te vormen. In zekere zin parallel daarmee loopt het streven de vorming van machtsposities via kartellering onmogelijk te maken.

Het is begrijpelijk, dat aan geallieerde zijde de wens bestond de concentratie van zeggenschap over de Ruhrindustrie — in dit verband omschreven als de wapensmidse van Europa — op te lossen. Even begrijpelijk is, dat van Duitse zijde in Law 27 en in de ontmanteling van fabrieken, die naast en los van Law 27 heeft plaatsgevonden, vooral een poging werd gezien van de Geallieerden om een lastige concurrent duurzaam te verzwakken. Het heeft weinig zin hier dieper in te gaan op deze tegenstellingen. Het gaat er alleen om vast te stellen, dat in verschillende landen om militaire en/of economische redenen zeer uiteenlopende opvattingen bestaan omtrent de meest gewenste grootte en de structuur van de Ruhrindustrie. Neemt men verder in aanmerking dat de meeste OEEC-landen, dank zij de Marshall-hulp in de afgelopen jaren met voortvarendheid de modernisering en ten dele de vergroting van hun staalindustrie ter hand konden nemen en dat West-Duitsland dit tot dusverre in veel geringere mate kon doen, dan is het duidelijk, dat men van Duitse zijde zijn hoop op de Hoge Autoriteit heeft gevestigd voor de steun, die nodig is om de Ruhrindustrie te moderniseren. De Hoge Autoriteit zal ongetwijfeld spoedig na haar optreden voor het vraagstuk van de modernisering en uitbreiding der Duitse staalindustrie worden geplaatst. Het zal, gezien de vele nationale en internationale economische, politieke en militaire belangen, die dan geactiveerd worden, uiterst interessant zijn te zien, welke politiek de Hoge Autoriteit zal willen, resp. zal kunnen voeren.

In het voorgaande is getracht met enkele voorbeelden aan te tonen, dat bij de verwezenlijking van de Communauté de Hoge Autoriteit belast is met een aantal moeilijk verteerbare erfenissen uit het verleden, terwijl de Hoge Autoriteit voorts, gezien het zeer grote belang van de onder haar gezag geplaatste sectoren van het economisch leven, bij haar beleid zich telkens weer geplaatst zal zien voor de repercussies van haar beslissingen en maatregelen op het totale economische leven der deelnemende landen en op dat van een aantal andere landen.

In hoeverre de Hoge Autoriteit deze moeilijkheden zal kunnen overwinnen zal voor een niet gering gedeelte afhangen van het politieke getij in Europa. Blijft de overtuiging, die tijdens de onderhandelingen over het Schumanplan bij alle betrokkenen bestond, nl. dat in redelijk overleg een positief resultaat bereikt moest worden, ook in de komende jaren bestaan — zowel op het economisch-sociale als op het politieke plan — dan is de kans op uiteindelijk succes groot. Neemt de politieke druk echter af en verschuift het accent om welke reden dan ook naar de nationale belangen, dan is het zeer de vraag of een Hoge Autoriteit, hoe capabel ook, succes zal weten te bereiken.

Beverwijk.

P. L. JUSTMAN JACOB.

Het Kolencomité van de O.E.E.C.; verhouding tot het plan-Schuman

Inleiding.

Uiteraard beperkt zich dit onderwerp tot de kolensector, een sector, die in de laatste jaren — meer dan ooit — in het brandpunt van de belangstelling heeft gestaan. Het kolenvraagstuk zal voor de economie van ons land ook in de toekomst steeds bijzondere belangstelling op-eisen, daar immers vaststaat, dat het verbruik van brandstoffen door de bevolkingstoename en de voortschrij-

dende industrialisatie de productie steeds meer zal overtreffen, zodat Nederland blijvend aangewezen zal zijn op belangrijke invoer van brandstoffen. Het verkrijgen van voldoende importen gaat op het ogenblik met zeer veel moeilijkheden gepaard, omdat in de meeste andere kolenproducerende landen in Europa thans eveneens het verbruik tot zulk een hoogte is gestegen, dat de eigen productie veelal maar juist voldoende is om dit te dekken

en voor de export beschikbare hoeveelheden sinds het vorige jaar sterk zijn gedaald. Het Koreaanse conflict en de daarmee gepaard gaande herbewapening hebben de verhoudingen op de Westeuropese kolenmarkt volkomen verstoord. Bleek een jaar geleden bij de organen, die zich met de allocaties en met andere vraagstukken op deze markt bezig hielden, de E.C.E.¹⁾ te Genève en de O.E.E.C.²⁾ te Parijs, dat in Europa een kolendeficit plaats ging maken voor een kolenoverschot, alras kwam hierin verandering. Engeland heeft zijn exporten drastisch verlaagd, Duitsland tracht het exportkwantum regelmatig verlaagd te krijgen, Polen heeft zijn prijzen tot boven de Amerikaanse opgevoerd, zodat men zich wel eens afvraagt, waar dat heen moet.

Er is weliswaar reden tot enige twijfel, of de opgaven, die de landen moeten doen van de geraamde kolenbehoefte, welke voor de verdeling van de beschikbare exportkwanta dienen, wel in overeenstemming zijn met de werkelijkheid, of ten dele dienen voor voorraadvorming. Ook worden enige hoopvolle geluiden gehoord, die voorstellen, dat er spoedig verlichting mag worden verwacht in de algemene grondstoffschaarste, daar het hoogtepunt van de defensie-inspanningen weldra bereikt zou zijn³⁾.

Vooralsnog zal echter rekening moeten worden gehouden met een schaarste aan brandstoffen in de Westeuropese landen — die nu weer op grote schaal Amerikaanse kolen moeten importeren tegen zeer hoge c.i.f.-prijzen — en het is vooral met het oog daarop, dat voor lichamen als de E.C.E. en de O.E.E.C. een belangrijke taak te vervullen valt!

Het zou ongetwijfeld interessant zijn op een en ander dieper in te gaan, doch in het kader van het voorgestelde onderwerp zullen wij ons tot deze inleiding beperken en thans nagaan, wat de taak is van de O.E.E.C. in het algemeen en van het Kolencomité van deze organisatie in het bijzonder.

O.E.E.C. — Kolencomité.

De lezer zal zich ongetwijfeld herinneren, dat de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking haar ontstaan te danken heeft aan een oproep in 1947 van Generaal George C. Marshall, destijds Minister van Buitenlandse Zaken van de Verenigde Staten van Noord-Amerika, die in het kader van een voorgesteld Europees Herstel Programma (E.R.P. vierjarenperiode 1948-52) de Europese volken oproep het herstel van de door de oorlog geslagen wonden te zoeken in een nauwe samenwerking, gedachtig aan het „eendracht maakt macht”.

De oproep vond weerklank bij practisch alle Europese landen, met uitzondering van de Sowjet-Unie en de onder haar invloedssfeer staande regeringen, en zo werd na voorbereidende besprekingen op 16 April 1948 de O.E.E.C. gevormd, waaraan thans 18 landen deelnemen.

Het was een verheugend verschijnsel, dat bij de deelnemende staten de overtuiging leefde, dat het uitgangspunt „to work in close co-operation in their economic relations with one another” de enige basis vormde om uit de moeilijkheden te geraken. Verder mag worden geconstateerd, dat de gedachte voorzat, dat deze geest van samenwerking, waarbij elkanders problemen openhartig zijn te bespreken, met het oog op de bevordering van het gemeenschappelijk welzijn, niet bedoeld is zich te beperken tot de periode, waarop de zgn. Marshall-hulp van kracht is, nl. de jaren 1948-1952, aan het einde van welke periode, naar gehoopt wordt, Europa weer econo-

misch voldoende hersteld zal zijn om het zonder directe steun van Amerika te kunnen stellen. Gehoopt wordt, dat deze geest van verbondenheid zich ook nadien zal blijven manifesteren. Het gaat er om het economisch evenwicht en de financiële stabiliteit van Europa blijvend te herstellen.

De „Council” (Raad) is het hoogste orgaan van de O.E.E.C. Voorzitter hiervan is thans Mr Stikker, onze Minister van Buitenlandse Zaken. Deze Raad wordt bijgestaan door een uitvoerend Comité, alsmede door zgn. horizontale en verticale commissies. In het kader van dit artikel zijn alleen de verticale commissies van belang, daar hiertoe het Kolencomité behoort. Zij zijn min of meer gespecialiseerd en beogen het bestuderen van een specifieke tak van economische activiteit. Het ligt op hun terrein alle mogelijke gegevens te verzamelen (zowel statistische als andere), betrekking hebbende op productie, verbruik, invoer, uitvoer, prijzen, enz. Deze commissies bestaan uit vertegenwoordigers van de betrokken landen, deskundigen, die zich zowel technisch als economisch bezig houden met alle problemen, welke zich op dit speciale gebied voordoen.

Aan de hand van door deze commissies verzamelde gegevens wordt, in vaak moeizame besprekingen, vastgesteld wat de behoeften van de aangesloten landen zijn en uit welke landen tekorten aan grondstoffen door importen moeten worden gedekt.

Na samenvoeging van de programma's der verschillende sectoren werd getracht tot een verdeling van de toegezegde Marshall-hulp te komen. Deze hulp betekende voor vele landen, die een catastrophe nabij waren, een beslissende bijdrage voor de instandhouding van hun economie; veel is sinds de stichting van de O.E.E.C. in de diverse landen op industrieel gebied tot stand gebracht kunnen worden. Door het vergevorderd stadium van de Marshall-hulp is de taak van de O.E.E.C. gewijzigd en thans speciaal gericht op de coördinatie van de economie van de aangesloten landen.

Alvorens nog iets te zeggen over het Kolencomité van de O.E.E.C. moge worden opgemerkt, dat er veel overeenkomst is tussen het streven van de O.E.E.C. en de doelstellingen, neergelegd in het plan-Schuman, waarover aan het slot van dit artikel nog een en ander zal worden gezegd.

Eind 1949 kon geconstateerd worden, dat de productie en de interne financiële positie van de aangesloten landen belangrijk was verbeterd, doch het probleem van het dollartekort bleef voor West-Europa in belangrijke mate bestaan. Mede tot oplossing van dit probleem zag men steeds meer in, dat het noodzakelijk is tot een nauwere integratie van de economieën van de Marshall-landen te geraken en de erkenning van deze noodzaak werd belichaamd in twee besluiten, nl. dat van 2 November 1949: „the need to form a single large market in Europe in which goods and services could move freely”, en het besluit van 31 Januari 1950, zeggende dat de aangesloten landen „should compare their financial, economic, social, tariff and investment policies with the object of achieving such harmonisation as may appear necessary for arriving at closer economic and monetary associations between them”.

In het kort geleden gepubliceerde derde jaarlijkse rapport van de O.E.E.C. wordt, naast een beschouwing omtrent de vooruitgang, die in de Westeuropese landen te bespeuren valt sinds het Marshall-plan werkt, een aantal maatregelen aanbevolen, die noodzakelijk zijn om de moeilijkheden, die door de spanningen, veroorzaakt door het Koreaanse conflict, zijn ontstaan, het hoofd te kunnen bieden. Deze maatregelen beogen o.a.:

1. een belangrijke vergroting van de productie van grondstoffen, in het bijzonder die van kolen, ijzer en zwavel;

¹⁾ „Economic Commission for Europe (United Nations)” te Genève, (incl. Polen, Tsjecho-Slowakije, Hongarije, Finland en Joegoslavië, excl. Spanje).

²⁾ „Organisation for European Economic Cooperation” (excl. Polen, Tsjecho-Slowakije, Hongarije, Finland, Joegoslavië en Spanje).

³⁾ William Bott, leider E.C.A.-missie in Engeland.

2. een rechtvaardige verdeling van de schaarse grondstoffen over alle aangesloten landen;
3. de reservering voor belangrijke doeleinden van de schaarse grondstoffen, door het nemen van maatregelen, waartoe in gemeenschappelijk overleg besloten wordt.

Ook het Kolencomité heeft bij het beramen van middelen om elk dezer maatregelen in toepassing te brengen een voorname taak. Het streeft niet alleen naar vermeerdering van de nationale steenkolenproductie, maar tracht daarnaast ook tot een zo billijk mogelijke verdeling van de beschikbare hoeveelheden te geraken aan de hand van opgaven van de aangesloten landen en inlichtingen van het „Coal Committee” van de E.C.E. te Genève omtrent beschikbare hoeveelheden vaste brandstoffen uit de niet-Marshall-landen, zoals Polen. Hierbij dient te worden opgemerkt, dat het Kolencomité van de O.E.E.C., sinds Duitsland in het begin van dit jaar in dit comité is toegelaten, de bevoegdheid heeft verkregen zelf aan de hand van bovenstaande gegevens omtrent productie, verbruik enz., een schema van verdeling op te stellen, daarbij rekening houdend met de leveringen uit de niet-aangesloten landen en de Verenigde Staten van Noord-Amerika. Dit vindt thans elk kwartaal plaats, doch ten gevolge van het feit, dat het deficit zulke grote afmetingen heeft aangenomen, blijkt het de laatste tijd veel voeten in de aarde te hebben gehad alvorens omtrent een verdelingsschema tot overeenstemming kon worden gekomen.

Als vanzelf komen wij nu voor de vraag te staan: *wat is de verhouding van het Kolencomité van de O.E.E.C. tot het plan-Schuman?*

Daar het doel en streven van het plan-Schuman elders in dit nummer en in vorige nummers van dit blad⁴⁾ reeds breedvoerig is behandeld, behoeft hier nu niet meer diep op in te worden gegaan. De eerste en belangrijkste doelstellingen zijn: „het scheppen van een saamhorigheid en het leggen van gemeenschappelijke grondslagen voor de economische ontwikkeling; door uitbreiding van de productie der basisindustrieën gezamenlijk bij te dragen tot een verhogen van het levenspeil”.

Vele doelstellingen, die het plan-Schuman in de Europese gemeenschap voor kolen en staal zal trachten te verwezenlijken, vindt men in zekere zin terug in het ideaal, dat de O.E.E.C. van de aanvang af voor ogen stond, nl. dat alleen nauwe en voortdurende samenwerking van de aangesloten landen kan bijdragen tot de welvaart van Europa.

Heeft bij het inwerkingtr den van het plan-Schuman het Kolencomité van de O.E.E.C. eigenlijk nog wel reden tot bestaan? Deze vraag dringt zich onwillekeurig op na bestudering van het „Verdrag tot Oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal”. Al ligt het voor de hand, dat de uitvoerende organen van het plan-Schuman vooral in de overgangperiode een dankbaar gebruik zullen maken van alle statistische en andere gegevens, die door het Kolencomité van de O.E.E.C. op het gebied van productie, verbruik en van de in- en uitvoer van vaste brandstoffen zijn en worden bijeengebracht, toch is de vraag gewettigd, of de taak, die thans op het Kolencomité van de O.E.E.C. rust, ook in de toekomst nog van betekenis kan zijn.

Het is duidelijk, dat de werkzaamheid van de O.E.E.C. tot nu toe hoofdzakelijk gericht was op de oplossing van de problemen, die de schaarste aan brandstoffen meebrengt. Hoe voorziet nu het plan-Schuman hierin? De maatregelen, die in geval van schaarste moeten worden genomen, zijn vastgelegd in artikel 59 van het Schumanverdrag, waar lid 2a zegt:

„De Raad⁵⁾ besluitende bij eenstemmigheid op voorstel van en in overleg met de Hoge Autoriteit, beslist enerzijds aangaande de verbruiksprioriteiten en anderzijds aangaande de verdeling van de beschikbare hoeveelheden kolen en staal van de Gemeenschap over de industrieën, welke aan haar rechtsmacht zijn onderworpen, de uitvoer en het overige verbruik”.

Hier is sprake van een verdeling van de beschikbare kolen over de onder het gezag van de Hoge Autoriteit staande kolen- en staalbedrijven, de overige tot het Schuman-gebied behorende consumenten en de export naar niet-Schuman-landen.

Voorts is het 5e lid van artikel 59 van belang, luidende: „In de toestand van ernstige schaarste kan de Hoge Autoriteit overeenkomstig de bepalingen van artikel 57 na raadpleging van het Raadgevend Comit ⁶⁾ en met instemming van de Raad, besluiten tot het *instellen van beperkingen van de uitvoer naar derde landen*”, geldende voor alle deelnemende staten; bij gebrek aan een initiatief van de Hoge Autoriteit kan de Raad, besluitende bij eenstemmigheid, deze beperkingen op voorstel van een regering instellen”.

Waar de „Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal” feitelijk slechts zes landen omvat en waar o.a. uit bovenstaande bepalingen blijkt, dat deze gemeenschap in belangrijke vraagstukken als de verdeling van brandstoffen in tijden van schaarste een eenheid vormt, ligt de veronderstelling voor de hand, dat er nog een taak blijft te vervullen met betrekking tot de coördinatie van de zich over een veel groter aantal landen uitstrekkende belangengemeenschap, welke in de O.E.E.C. zijn belichaming vindt.

In dit licht kan men zich de toekomstige taak van het Kolencomité van de O.E.E.C. op tweeërlei wijze voorstellen:

- a. dat het comité alleen enige bemoeienis zou hebben met de verdeling van de *exporthoeveelheden*, die beschikbaar gesteld worden door de organen van het Schuman-plan voor de niet-Schuman-landen;
- b. dat het comité een bepaalde taak krijgt in de verdeling van *alle beschikbare hoeveelheden*, hetgeen in zekere zin een voortzetting van zijn huidige werkzaamheden zou betekenen, met dien verstande, dat de zes Schuman-landen daarbij als  en economische eenheid moeten worden gezien.

Hetgeen schrijvers dezes nu laten volgen moet niet worden gezien als critiek op het plan-Schuman, doch als een bijdrage om de samenwerking tussen alle Europese landen — met inbegrip van de Schuman-partners — te bestendigen en zo mogelijk te verinnigen.

Er zijn reeds van andere zijde bezwaren geuit in die zin, dat gevreesd wordt, dat de Hoge Autoriteit bij de verdeling van de beschikbare hoeveelheden vaste brandstoffen zich alleen zal bedienen van de voorstellen en adviezen van haar leden, zonder speciaal rekening te houden met de belangen van de overige verbruikende landen. Wanneer het Kolencomité van de O.E.E.C. slechts de bevoegdheid zal hebben zijn invloed aan te wenden bij de verdeling van de voor *export* buiten het Schuman-gebied beschikbare hoeveelheden, wordt zijn werkzaamheid wel zeer beperkt. Hierbij komt, dat volgens artikel 86 van het Verdrag „de deelnemende Staten zich verplichten alle algemene of bijzondere maatregelen te treffen, welke dienen tot het verzekeren van de nakoming der verplichtingen, die voor hen uit de beschikkingen en aanbevelingen der instellingen van de Gemeenschap voortvloeien en om de Gemeenschap de vervulling van haar taak te vergemakkelijken”.

⁴⁾ Zie: „Enkele economische facetten van het plan-Schuman” door Drs A. A. van Ameringen in „E.-S.B.” van 27 Juni en 11 Juli 1951 en „De kansen van het Schuman-plan” door Mr K. P. van der Mandele in „E.-S.B.” van 4 Juli 1951.

⁵⁾ D.i. de bijzondere Raad van Ministers.

⁶⁾ Bestaande uit producenten, werknemers, verbruikers en handelaren.

⁷⁾ Dus de niet-deelnemende landen.

Het zou o.i. in het belang van de hierboven geschetste, en gewenste samenwerking tussen de Europese landen zijn, indien een modus van werking worden gevonden, waarbij aan het Kolencomité van de O.E.E.C. een bepaalde taak zou worden opgedragen bij de verdeling van *alle beschikbare hoeveelheden*. Dit behoeft geenszins te betekenen, dat het Kolencomité op de stoel van de Hoge Autoriteit gaat zitten of haar macht gaat aantasten, integendeel, de zeggenschap met betrekking tot de Schuman-landen blijft, zoals vastgelegd in het Verdrag, uiteindelijk bij de Hoge Autoriteit berusten, doch het ware niet ondienstig, indien het Kolencomité een beschouwende en adviserende taak zou worden opgedragen, wat betreft de voorziening van de Schuman-landen met kolen uit die landen, met daarnaast een zeggenschap over de verdeling van de export buiten het Schuman-gebied tussen de andere dan de Schuman-landen en de voorziening van de Schuman-landen met kolen van buiten het Schuman-gebied. Zulk een advies zou in bepaalde omstandigheden correctief kunnen werken. Hoewel dus de Hoge Autoriteit ten allen tijde vrij is de gegeven adviezen al dan niet op te volgen, lijkt het ons een gezond systeem, dat alle bij de verdeling van brandstoffen betrokken landen hun stem en wensen kunnen laten horen en men dan een collectief advies aan de Hoge Autoriteit zou aanbieden, die zo mogelijk — in het belang van de Europese samenwerking — aan haar organen opdraagt hiermede rekening te houden. Dit zou ook in het belang van Nederland zijn, aangezien Nederland aan het Verdrag

geen voldoende waarborg ten aanzien van zijn kolenvoorziening kan ontlenen.

Als verder voordeel aan deze gang van zaken verbonden zou nog kunnen worden gewezen op het feit, dat door dit collectieve advies, dat dus in breed verband is opgesteld, de kijk van de Hoge Autoriteit op alle facetten van het Europese kolenvraagstuk zal worden uitgebreid.

Niet minder belangrijk is het voordeel, gelegen in het feit, dat Engeland tot de deelnemende landen van de O.E.E.C. behoort en als zodanig ook zitting heeft in het Kolencomité. Mogelijk kan een nauwe samenwerking tussen de organen van het Schuman-plan en het Kolencomité van de O.E.E.C. in de toekomst aanleiding zijn om Engeland — dat thans nog bezwaren heeft om mede te werken aan het Schuman-plan — gunstiger te stemmen en daar hoe langer hoe meer bij te betrekken.

Slechts een integratie van alle Europese landen zal een oplossing kunnen brengen voor de vele problemen en moeilijkheden, waarvoor deze landen zich thans gesteld zien.

Conclusie.

Dit of een dergelijk comité zou in het kader van de Europese samenwerking o.i. zeer nuttige diensten kunnen verrichten en daardoor veel kunnen bijdragen om de economische ontwikkeling in de betrokken landen te bevorderen.

Heerlen.

Dr Ir Ch. Th. GROOTHOFF.
J. A. BAKKER.

Europese landbouwpolitiek

Het begrip landbouwpolitiek laat zich moeilijk bevredigend omschrijven. Wat hieronder wordt verstaan hangt vooral af van de tijd, waarin het begrip werd gehanteerd en van het land, waaraan zij in het bijzonder hebben gedacht, die het begrip definieerden. Wie zich er toe zet een artikel over Europese landbouwpolitiek te schrijven, waaronder uiteraard iets anders wordt verstaan dan met de woorden landbouwpolitiek in Europa wordt bedoeld, maar ten aanzien waarvan toch ook een zekere vergelijking niet kan worden gemist, stuit evenwel niet alleen op de omstandigheid, dat het begrip landbouwpolitiek geen vaststaande inhoud blijkt te hebben. Hij constateert tevens een behoefte aan een publicatie, met behulp waarvan men zich een redelijk beeld er van zou kunnen vormen, welke landbouwpolitiek momenteel in de Europese landen wordt toegepast, welk doel daarbij wordt vooropgesteld, van welke middelen daarbij gebruik wordt gemaakt en in hoeverre het totale beeld, dat deze nationale stelsels van landbouwpolitieke maatregelen gezamenlijk vormen, blijkt af te wijken van het beeld, dat men zich voor ogen tracht te stellen als men poogt aan het begrip Europese landbouwpolitiek inhoud te geven.

Meer om een uitgangspunt voor onze beschouwingen te hebben dan om het aantal definities te vergroten, zouden wij het begrip landbouwpolitiek willen aanduiden als een samenstel van maatregelen, dat ten doel heeft de landbouw en de belangen der landbouwende bevolking, zulks binnen het kader van de algemene welvaartspolitiek, te bevorderen. De momenteel in Europa toegepaste landbouwpolitieke maatregelen vormen niet een rationeel geheel. Veeleer is hier sprake van een aantal nationale complexen van maatregelen, die meer op elkaar zullen moeten worden afgestemd en die samen een Europees stelsel zullen moeten vormen.

Nu dient onderscheid te worden gemaakt tussen die landbouwpolitieke maatregelen, die een verhoging van de opbrengsten, zowel in absolute als in relatieve zin, namelijk

per land, per hectare en per man, ten doel hebben en die, welke genomen worden ter bescherming van agrarische producenten tegen de nadelige gevolgen van een concurrentie, waartegen deze niet zijn opgewassen.

Bepalen wij eerst onze aandacht bij de eerste groep maatregelen, in verband waarmee kan worden gedacht aan het landbouwonderwijs, aan landbouwconsulenten, aan instituten voor het toepassen van de landbouwwetenschappen, aan het hoger landbouwonderwijs; aan een stelselmatige verbetering van de cultuurtechnische toestand der landwatergronden door een betere regeling van de grondwaterstand, aan het behoud van de bodemvruchtbaarheid, aan ontginningen en inpolderingen en vooral ook aan de ruilverkaveling. Wanneer het gaat om een krachtige bevordering van de landbouw, om het behartigen van de duurzame belangen van de landbouwende bevolking en om het bevorderen van een Europese landbouwpolitiek, mag aan deze maatregelen zonder twijfel een grotere betekenis worden toegekend dan aan de beschermende maatregelen, waarop nog nader wordt ingegaan.

De grote betekenis van dit complex van landbouwpolitieke maatregelen houdt namelijk ten nauwste verband met het sterk gedecentraliseerde karakter, dat de landbouwproductie in het algemeen en die in Europa in het bijzonder kenmerkt, hetgeen betekent, dat de bedrijfs-grootte zodanig gering is dat van de mogelijkheden, die de arbeidsverdeling biedt, in de landbouwsector veelal slechts een zeer beperkt gebruik kan worden gemaakt, dat een aanpassing aan de zich voortdurend sterk wijzigende omstandigheden zich slechts langzaam voltrekt en dat deze aanpassing door een intensieve landbouwvoorlichting kan en moet worden bevorderd. Een intensieve en doeltreffende landbouwvoorlichting gaat met een intensieve en rationele landbouwproductie gepaard, is daarvoor een absolute voorwaarde. Dit geldt te sterker naarmate de bedrijfs-grootte geringer is.

Belangrijker voor ons probleem is evenwel, dat de verschillen in de intensiteit van de landbouwvoorlichting sterk in de kostprijzen der landbouwproducten tot uiting komen. Het verschijnsel doet zich namelijk voor, dat de bestaande internationale kostprijzverschillen, die de mogelijkheid van een Europese landbouwpolitiek ernstig belemmeren en misschien zelfs praktisch uitsluiten, ten dele, wellicht grotendeels, aan verschillen in landbouwpolitiek kunnen worden toegeschreven. Afgezien namelijk van verschillen in algemeen loon-, pacht- en prijspeil zijn kostprijzverschillen in de landbouw vooral een gevolg van: a. verschillen in de klimatologische, geofysische en geografisch-economische omstandigheden; b. verschillen in de bedrijfsgrootte en c. verschillen in wat de vakbekwaamheid zou kunnen worden genoemd. Van deze oorzaken zijn onzes inziens die onder a niet de belangrijkste en in ieder geval neemt de betekenis daarvan geleidelijk af. Maar juist ten aanzien van de sub c bedoelde oorzaken, die trouwens in sterke mate van de bedrijfsgrootte afhankelijk zijn, is de landbouwvoorlichting van een bijkans beslissende betekenis.

In vele landen laat de betekenis van de landbouwvoorlichting veel te wensen over en in het algemeen zijn dit — zulks volgt wel uit hetgeen zoëven is opgemerkt — juist die landen, waar de betrokkenen daardoor ten zeerste gebaat zouden zijn. Ten dele is dit verschijnsel een gevolg van een onvoldoende algemene waardering van de landbouw door de bevolking, hetgeen in het bijzonder tot uiting komt in de bedragen, die voor dit doel beschikbaar worden gesteld. Anderdeels evenwel hangt het nuttig effect van de landbouwvoorlichting van een aantal factoren af, die nog moeilijker beïnvloedbaar blijken, zoals de geestesgesteldheid der betrokkenen, de invloed van het algemeen vormend onderwijs, de waarde, die aan het lezen van landbouwbladen wordt toegekend, de outillage van de landbouworganisaties, die deze periodieken uitgeven, de betekenis van het landbouwcoöperatiewezen en andere. Vaak is een vicieuze cirkel te constateren: de landbouw in een land is niet lonend, het landbouworganisatie- en coöperatiewezen is zwak ontwikkeld, de landbouwbegroting is onvoldoende, de voorlichting is ontoereikend, de landbouw blijft in technisch opzicht achterlijk en in politiek opzicht zwak. Hoewel de landbouw in België ten opzichte van die in andere landen een bevredigend beeld biedt, is toch iets van deze vicieuze cirkel te bespeuren, als men de moeilijkheden analyseert, die op agrarisch gebied moeten worden overwonnen om tot een verwezenlijking van het Benelux-ideaal te komen.

Intussen moet met betrekking tot het begrip Europese landbouwpolitiek vóór alles worden gedacht aan het onderdeel van de landbouwpolitiek, dat vaak in een meer doelbewuste dan systematische bescherming van de landbouw tot uiting komt. Voordat op de kern van dit vraagstuk wordt ingegaan, kan worden gesteld, dat de meeste agrarische producenten in Europa zich in het algemeen in een defensieve positie bevinden. In beginsel zullen zij gesteund moeten worden, wil voorkomen worden, dat zij in een onhoudbare positie zouden geraken. In beginsel, hetgeen wil zeggen: behoudens bijzondere omstandigheden, zoals in tijden van oorlog en bij een abnormaal gunstig conjunctuurverloop. Het zou ons te ver voeren dit uitgangspunt nader toe te lichten en ook op de sociologische, sociale en militaire argumenten, die ten gunste van een krachtige bescherming van deze sub-marginale ondernemers worden aangevoerd, gaan wij hier niet nader in. Wij volstaan met de opmerking, dat de arbeidsproductiviteit, vooral ten gevolge van de geringe bedrijfsgrootte, in het algemeen relatief onvoldoende blijkt. Dit geldt zowel als men de landbouw in Europa met die in andere delen van de wereld vergelijkt als vooral ook in vergelijking tot de niet-agrarische bedrijfstakken. Deze geringe arbeidsproductiviteit

leidt uiteraard tot relatief geringe ondernemersinkomens en tot lage arbeidslonen, waardoor enerzijds, als gevolg van de bevolkingsdruk, een verpaupering en anderzijds een landvlucht en een onvoldoende voedselproductie dreigt.

Dit betekent, dat een Europese landbouwpolitiek zich in een bescherming van de landbouw en van de landbouwende bevolking in Europa zal moeten uiten. Een Europese landbouwpolitiek zal een protectionistisch karakter moeten hebben. Toepassing van het vrijhandelsbeginsel op een mondiale schaal zou voor de Europese landbouw catastrofaal kunnen zijn. Merkwaardig is overigens, dat ook de landbouw in de Verenigde Staten wordt beschermd. Een wegvallen van deze bescherming zou zich met name in een verschuiving van de verhouding tussen de agrarische en de niet-agrarische inkomens openbaren, welke verschuiving een ongunstige invloed op de productie van voedsel in de Verenigde Staten zou uitoefenen.

Intussen blijkt de behoefte aan bescherming van de landbouw in Europa lang niet overal dezelfde. Integendeel: de internationale verschillen zijn ook in dit opzicht opvallend groot en binnen de grenzen van elk land zijn wellicht nog grotere verschillen te signaleren. Het is duidelijk, dat deze verschillen in een behoefte aan bescherming vóór alles afhankelijk zijn van het concurrerend vermogen en dus van de kostprijzen.

Zoals reeds opgemerkt lopen de kostprijzen der landbouwproducten in de verschillende delen van Europa sterk uiteen en tevens is reeds er op gewezen, dat met behulp van een intensieve landbouwvoorlichting nog veel zal kunnen worden bereikt, waardoor de internationale kostprijzverschillen geringer zouden kunnen worden. Een zodanige nivellering, dat daardoor tot een herstel van het internationale handelsverkeer in Europa op agrarisch gebied als het ware automatisch zou kunnen worden overgegaan, moet evenwel volkomen uitgesloten worden geacht.

Van grote betekenis voor ons vraagstuk is nu, dat deze bescherming in de meeste landen in de vorm van een handelspolitiek protectionisme wordt toegepast. Dit handelspolitiek protectionisme dateert vooral uit de jaren zeventig, toen de prijsvorming van landbouwproducten in Europa in sterke mate de invloed van de lawine-achtige aanvoeren uit overzeese gebieden ondervond. Het is bekend, dat enkele landen aan de verleiding om de invoerrechten sterk te verhogen weerstand hebben geboden, in verband waarmee Groot-Britannië kan worden genoemd, dat aan een invoer van landbouwproducten uit vooral delen van het British Empire boven een bevordering van de inheemse landbouw de voorkeur gaf, alsmede Denemarken en Nederland, waar van de lage graanprijzen gebruik werd gemaakt door daarop een veredelingslandbouw te bouwen die gekenmerkt wordt door een invoer van veevoeder en een export van zuivelproducten, varkensvlees en eieren.

Een Europese landbouwpolitiek is in feite evenwel slechts denkbaar indien de handelspolitieke belemmeringen worden opgeheven, die een liberalisatie van het internationale handelsverkeer in Europa zoëer in de weg staan. Maar dan doet zich het probleem voor op welke wijze de in wezen sub-marginale landbouwproducenten dan wel zouden moeten worden beschermd. Wie zou menen, dat een opheffing van de handelspolitieke protectie niet tot een andere vorm van bescherming zou behoeven te leiden, zou van een onjuiste, althans geheel irreële opvatting blijk geven. Niet alleen vanwege de politieke onuitvoerbaarheid — het vraagstuk van de liberalisatie van het handels- en betalingsverkeer en van de integratie in Europa is een bij uitstek politiek probleem — maar ook omdat zulk een liberalisme geheel in strijd met de opvattingen zou blijken, die voor de inhoud van het begrip Europese welvaartspolitiek bepalend zijn. Het uiteindelijk doel is

niet van een uitsluitend economisch karakter; het begrip welvaart houdt tevens een aanzienlijk element van welvaartspreiding en maatschappelijke zekerheid in. Hierbij komt trouwens, dat een beperking van de oppervlakte cultuurgrond in Europa tot grotere invoeren van voedsel zou moeten leiden en de exportsurplussen van de uitvoerende landen hebben de neiging terug te lopen.

Het wil ons voorkomen, dat bij een opheffing van de handelspolitieke protectie slechts van één middel tot bescherming van de landbouw gebruik zou kunnen worden gemaakt, namelijk van het middel der directe subsidiëring en wel per hoeveelheid product. Zeker niet een directe subsidiëring per hoofd van bevolking of per hectare. Afgezien namelijk van de sterke psychologische weerstand, die zodanige voorstellen zouden ondervinden, kleeft aan een subsidiëring per hoofd of per hectare het grote nadeel, dat dit beschermingsmiddel eerder tot een meer extensief dan tot een meer intensief gebruik van de beschikbare landbouwgronden zou blijken te leiden, waartegenover kan worden gesteld, dat elke Europese landbouwpolitiek nu eenmaal vóór alles op een intensivering van de landbouwproductie gericht zal moeten zijn.

Zoals vanzelf spreekt zou ook tegen een subsidiëring per hoeveelheid landbouwproduct een aantal ernstige bezwaren kunnen worden ingebracht, maar ten aanzien hiervan kan worden opgemerkt, dat op ernstige kwalen nu eenmaal krachtig moet worden gereageerd. Het grootste bezwaar, dat in dit verband zou kunnen worden aangevoerd, lijkt ons hierin te bestaan, dat elke regering geneigd zal zijn bij het bepalen van de grootte van de subsidies teveel rekening te houden met verlangens, die moeilijk met de eis van een redelijke aanpassing van het landbouwbedrijf aan de zich voortdurend sterk wijzigende omstandigheden zijn te verenigen, maar dit nadeel is stellig niet in mindere mate inhaerent aan een handelspolitieke protectie. Het nadeel van elke vorm van bescherming van ondernemingen, waarvan het concurrerend vermogen onvoldoende is, is nu eenmaal dat de noodzakelijke aanpassing wordt vertraagd. En in ieder geval heeft het stelsel van de directe subsidiëring een groot voordeel boven dat van de handelspolitieke bescherming: handelspolitieke protectie immers leidt tot een kunstmatig-hoog prijspeil, waardoor het verbruik en dus de afzetmogelijkheden ongunstig worden beïnvloed.

Intussen staat wel vast, dat van een Europese landbouwpolitiek in feite slechts sprake zal kunnen zijn voor zover de nationale regeringen een niet onaanzienlijk deel van hun autonomie prijsgeven en zekere bevoegdheden aan een Europees orgaan overdragen. Het is evenzeer duidelijk, dat de totstandkoming van zulk een orgaan niet denkbaar is in geval het over zodanig grote bevoegdheden zou beschikken, dat het bestaan van nationale groepen sub-marginale producenten in hoge mate twijfelachtig zou kunnen worden en in elk geval zal aan de daarvoor in aanmerking komende landen de bevoegdheid moeten worden gelaten deze maatschappelijk zwakkeren zodanig te beschermen — mits niet met behulp van handels-

politieke belemmeringen — als in deze landen wenselijk wordt geacht.

Hier rijst de vraag, of niet tot vorming van een Europees fonds zou moeten worden overgegaan, waaruit de subsidies geheel of gedeeltelijk zouden kunnen worden geput. Een Europees fonds, want ook de landbouwproducenten, die in sterke mate van de exportmogelijkheden afhankelijk zijn, hebben bij een liberalisatie van het internationaal handelsverkeer in Europa het grootste belang. Een Europees landbouwregulatiefonds dus? Ten aanzien hiervan kan worden opgemerkt, dat het niet alleen landbouwers zouden zijn, die door een opheffing van de handelspolitieke protectie zouden worden gediend. De gehele bevolking van Europa en zelfs Amerika heeft hierbij het grootste belang.

Het behoeft nauwelijks met nadruk te worden opgemerkt, dat een plotselinge verwezenlijking van het ideaal van een Europese landbouwpolitiek uitgesloten moet worden geacht. Slechts zeer geleidelijk zal iets tot stand kunnen komen, dat in dit verband van een wezenlijke betekenis zal blijken. Een elementaire voorwaarde voor een, zij het ook geleidelijke toepassing van een Europese landbouwpolitiek is zonder twijfel vooral een algemeen besef, dat de omstandigheden een zodanige politiek noodzakelijk maken. Maar meer nog is een vereiste, dat voldoende wordt ingezien, dat zich bij wijze van spreken dagelijks wel een gelegenheid voordoet om een kleine stap in de goede richting te zetten. De maatschappij immers vertoont allerminst een statisch, maar wel een uitgesproken dynamisch beeld en een landbouwpolitiek, die zich in feite er toe bepaalt elke redelijke aanpassing aan de zich wijzigende omstandigheden te belemmeren, zal niet alleen niet tot een oplossing van het onderhavige vraagstuk blijken bij te dragen, maar zal evenmin in het wezenlijke belang van de landbouw en van de landbouwende bevolking kunnen zijn. Teveel nog wordt in Europa incidenteel tegen dreigende gevaren stelling genomen en te weinig is nog van een doelbewuste en systematisch toegepaste landbouwpolitiek sprake. Gelukkig heeft Europa ons land in dit opzicht niet veel te verwijten.

Tenslotte nog een opmerking van meer algemene aard. Wie zich een Europese landbouwpolitiek voor ogen tracht te stellen, dient daarbij vóór alles aan een liberalisatie van het internationaal handels- en betalingsverkeer in ons werelddeel te denken. Deze liberalisatie, ook wanneer men deze in gedachten tot de land- en tuinbouwproducten beperkt, hangt evenwel niet uitsluitend en zelfs niet in beslissende mate van de boeren en tuinders in Europa af. Daartoe is namelijk vooral een evenwicht in de betalingsbalansen en een convertabiliteit van de ruilmiddelen der betrokken landen een absolute voorwaarde. Een beschouwing over Europese landbouwpolitiek komt dan ook op een belichting van bepaalde aspecten van een buitengewoon gecompliceerd vraagstuk neer en kan nimmer aanspraak op volledigheid maken. Maar ditzelfde geldt voor het begrip landbouwpolitiek in ruimere zin, welk begrip immers een onderdeel van de begrippen economische, sociale en welvaartspolitiek uitmaakt.

Rotterdam.

Dr H. J. FRIETEMA.

Een Europees verkeersgezag?

Indien Europa de weg opgaat van de tempering ener overspannen soevereiniteitsopvatting, en van de bevordering van de Europees-collectieve behartiging van tot dusver nationaal behartigde belangen, dan is daarmede de oprichting van bovenstatelijke gezagsorganen geïndiceerd, en in het bijzonder een bovenstatelijk gezagsorgaan voor het verkeer. Men kan zich de integratie van de verschillende bedrijfstakken: kolen en staal, landbouw-

producten, energie etc., niet goed denken zonder het verkeer daarbij te betrekken. De geschiedenis van de totstandkoming van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal heeft reeds geleerd, dat dit tot onvoorziene gevolgen aanleiding kan geven. De centrale positie, die het vervoer in het economisch proces inneemt en het daardoor tot een basisindustrie stempelt, wordt duidelijk wanneer men zich realiseert, dat vervoer (productie van vervoers-

diensten) in feite niet anders is dan het slaan van bruggen tussen industriële of agrarische productiecentra onderling en tussen die productiehuishoudingen enerzijds en consumptiehuishoudingen anderzijds. Dit wijst op nauwe verbinding met andere takken van voortbrenging. Er is een grote mate van interdependentie: structuurwijzigingen in productie en/of consumptie zullen repercussies meebrengen voor het verkeer, maar omgekeerd zullen ook structuurveranderingen op verkeersgebied hun weerslag hebben op productie en/of consumptie. Wanneer men wil vermijden, dat in het kader van de economische integratie van Europa maatregelen van internationale gezagsorganen een daarop niet ingesteld of daartoe niet georganiseerd vervoerswezen gaan beïnvloeden, of wel dat dit ongeorganiseerd zijn remmend gaat werken op de tenuitvoerlegging van bepalingen op vervoersgebied, door die organen te geven, dan volgt daaruit een prima facie aanduiding van de noodzakelijkheid tot bovenstaande organisatie van het verkeerswezen over te gaan.

Wanneer dan niettemin het vraagteken in de titel gehandhaafd blijft¹⁾, dan is dit omdat alles er van afhangt hoe het gezagsorgaan er zal komen uit te zien; wat de principes zijn volgens welke het zal optreden; wat zijn arbeidsterrein zal wezen, zijn samenstelling, werkwijze en tempo.

De vraag is actueel. In de najaarszitting 1950 van de Raadgevende Vergadering van de Raad van Europa bracht de Fransman Bonnefous²⁾ een plan ter tafel voor de oprichting van een Hoge Autoriteit voor het Verkeerswezen. Tijdens de voorjaarszitting van dit lichaam heeft voorzitter Spaak dit plan verwezen naar de vaste commissie voor economische (subcommissie voor de vaste commissie-zaken). Het is te verwachten, dat de zaak in de najaarszitting van de Raad van dit jaar weder aan de orde zal komen. Het is mogelijk, dat de Raadgevende Vergadering zich voor de instelling van een supra-nationaal gezagsorgaan voor het verkeerswezen zal uitspreken en dat deze uitspraak dan in de vorm van een aanbeveling van de Raadgevende Vergadering aan de Raad van Ministers zal worden voorgelegd.

Het is dan te hopen, dat de Raadgevende Vergadering zich zal bepalen tot een uitspraak omtrent het principe; dat er niet reeds een bepaald „plan” wordt aangenomen, m.a.w., dat het „hoe” geheel open blijft.

Want al is er dan ook alle aanleiding, op motieven, die buiten de verkeerssector als zodanig aanwezig zijn, ernstig over een Europees Verkeersgezag te denken; en al leent de verkeerssector zich op het eerste gezicht ook bij uitstek voor vèrgaande Europese integratie, zo zal men er zich toch voor moeten hoeden, door een politieke beslissing het verkeerswezen in een dwangpositie te brengen.

En dan zal er in de allereerste plaats overeenstemming over moeten bestaan wat men met het Europees Verkeersgezag vóór heeft. De grondgedachte zal toch wel moeten zijn, dat er in het vervolg gesproken zal moeten kunnen worden van een Europees vervoerspotentieel, dat ter beschikking staat voor de Europese behoefte. Wanneer men constateert hoezeer deze gedachte indruist tegen de nog veelal gehuldigde opvatting, dat elk land moet zorgen dat het over een vervoerspotentieel beschikt, dat adequaat is voor de eigen behoeften van zijn nijverheid, landbouw en handel, dan ziet men, dat, wanneer twee hetzelfde zeggen, zij daarom nog in het geheel niet hetzelfde behoeven te bedoelen. Het is dunkt mij ketterij tegen het wezen van Europese integratie, waarvan de schadelijke werking bovendien nog, naar de aard van het verkeerswezen, cumulatief is. Immers, verkeer is op voorraadseconomie ingesteld. Het potentieel moet in staat zijn de verkeerstoppen

op te vangen, hetgeen inhoudt, dat er een marge aanwezig is in slappe tijden. Deze karakteristiek zelve van het vervoer betekent een krachtig argument voor de Europese integratie, omdat de oneconomische factor van de reserve, bij samengaan van de Europese landen, sterk verkleind kan worden. En het zal toch wel niet meer aangetoond behoeven te worden, dat de ontwikkeling van nijverheid en landbouw de laagst mogelijke kostprijs per eenheid „vervoer” vereist.

Ook overigens is de spraakverwarring onder de Europese verkeersdeskundigen nóg groot. Er is geen twijfel aan, dat zich onder de voorstanders van een Europees verkeersgezag aanhangers bevinden van de opvatting, dat dit gezag bedoeld is ter bescherming van de verkeersdragers, of, wat nóg bedenkelijker is, van een bepaalde tak van verkeer. Wij zouden daartegenover willen stellen, dat een dèrgelijk instituut weinig zin heeft wanneer het niet bedoeld is om de belangen van de verladers zo goed mogelijk te dienen: te dienen door de laagst mogelijke kosten per eenheid „vervoer”, de beschikbaarheid over het geschikte transportmiddel ten allen tijde en de vrije keuze van de verlader wat betreft het transportmiddel en de transportweg. Hier stellen wij het begrip van de vrijheid in gebondenheid — een gebondenheid, die binnen enge grenzen blijft — tegenover de „maszregelnde” beschermende opvattingen van anderen.

Een *practische* moeilijkheid met betrekking tot de oprichting van een Europees verkeersgezag is het verschil in stadium van georganiseerdheid van de onderscheidene verkeerstakken. Kenden de Europese binnenvaart en het Europese wegverkeer een internationale organisatie zoals die, waarover de Europese spoorwegadministraties beschikken in de Internationale Spoorwegunie (U.I.C., naar de Franse benaming), dan zouden er drie organisaties van voorname verkeerstakken aanwezig zijn, die tezamen de sterke pijlers zouden kunnen vormen van het te scheppen Europees verkeersgebouw. Ook de zeehavens met hun *verkeersinrichtingen* beschikken nog niet over een eigen internationale organisatie. Bij al deze sectoren is alles nog in beweging. De Europese binnenvaart is zoekende naar vormen van samenwerking; de organisatie voor het internationale wegverkeer vraagt dringend om versterking. Wat de zeehavens betreft, verkeert het internationaal overleg (de „Hansa”-gedachte) nog in het eerste stadium. Er is ook economisch een wezensverschil tussen het spoorwegverkeer enerzijds, en het verkeer over de binnenwateren en over de weg anderzijds. De intensieve samenwerking tussen de spoorwegen, zoals die in de Internationale Spoorwegunie voltrokken wordt, hangt samen met het feit, dat internationale transporten door de nationale spoorwegen, ieder op hun nationale traject, worden uitgevoerd. Dat dit een ingewikkelde onderlinge verrekening tussen de administraties medebrengt, als uitvloeisel van de Berner Conventie, daarvan bemerkt de verlader of de ontvanger niets, maar dit systeem is principieel verschillend van de gang van zaken in bijvoorbeeld het vervoer over de Europese binnenwateren, waarbij het schip de goederen zelf ter destinatie brengt, onverschillig waar die bestemming is.

Wanneer men nu bovendien in aanmerking neemt, dat, zoals wij het al eens eerder hebben mogen uitdrukken, de nationale spoorwegadministraties de zorgen, maar daarom ook juist de troetelkinderen van haar overheden zijn, dan is de vrees begrijpelijk, die in de kringen van de andere verkeerstakken gevoeld wordt, namelijk, dat een Europees verkeersgezag gedomineerd zal worden door de spoorwegen, en dat men in die andere takken van verkeer dan nog even ver van huis is. Als wij menen te mogen constateren, dat, wat ons eigen land aangaat, die vrees ongegrond is, dan wil dat nog niet zeggen dat zij in de opvattingen in andere landen geen grond zou vinden.

¹⁾ Zie: „Een Europees Gezagsorgaan voor het Verkeerswezen”, in „E.S.B.” van 15 November 1950.

²⁾ Het is n.l. een plan van de heer Bonnefous persoonlijk, en schijnt niet een officieel Frans plan te representeren.

Overigens zal onze N.S. nauwgezet willen overwegen, op welke wijze zij zelf zich gelukkig zou gevoelen in het huis van de Europese verkeersintegratie. Datzelfde geldt uiteraard ook voor de K.L.M., want wanneer bepaalde plannen voor internationale samenwerking in het Europese luchtruim voor verwezenlijking vatbaar zouden zijn, plannen die er toe zouden leiden, dat de met grote kennis en veel opoffering bereikte positie van bepaalde landen met één slag teniet gedaan zou worden, dan is er o.i. voor ons in dat huis geen plaats.

Moeten al deze bedenkingen en zorgen nu tot de conclusie leiden, dat de tijd voor een Europese verkeersunie niet rijp is? Ik geloof van niet. Wanneer deze kaleidoscoop van inzichten niet bestond, dan was het vraagstuk van een Europese verkeersunie niet aanwezig; dan zou dit als sluitstuk automatisch tot stand komen. Wanneer gewacht moet worden tot een internationaal volkomen gelijk gericht verkeersdenken is tot stand gekomen, dan komt de Hoge Autoriteit er nimmer en moet men aan een vèrgaande verkeersintegratie wanhopen.

Veeleer hebben wij juist thans behoefte aan een nieuw kristallisatiepunt voor de ontwikkeling van een idee, die zeker zal komen. Als die totstandkoming van een gezagsorgaan het falen van de verkeersdeskundigen signaleert, die niet hebben begrepen, dat het *in het verkeer* niet in de eerste plaats *om het verkeer*, maar om het algemeen economisch belang gaat, het zij zo. Als de overspannen soevereiniteitsgedachte óók in het verkeer een anachronisme is geworden, dan moge dit door de oprichting van een Europese verkeersunie tot uitdrukking komen.

Maar dan zij deze daad ook voornamelijk als zodanig bedoeld. Dan kan er geen bezwaar zijn, dat uit hoofde van een bepaalde Europese economische politiek, ten aanzien van de verkeerssector een bepaalde beslissing valt, mits de uitwerking van die beslissing vooralsnog geheel openblijft ter geleidelijke uitwerking in het milieu, dat het best daarvoor geschikt is.

Het ligt geheel in de lijn van de tot dusver gevolgde Nederlandse verkeerspolitiek, aan plannen, die de integratie van het verkeer in Europa bevorderen, krachtig steun te verlenen. In de internationale verkeersorganen, waarin Nederland zitting heeft, wordt geen gelegenheid onbenut gelaten het probleem van deze kant aan de orde te stellen. Het belang van Nederland bij een Europese markt, waarbinnen concurrentie mogelijk moet zijn, is duidelijk wanneer men het overschot aan vervoerscapaciteit in aanmerking neemt, waarover ons land, met name in de binnenscheepvaart, beschikt, en wanneer men de bijzondere kwaliteiten van ons volk als transporteur in het oog houdt. Slechts door een daad zal de bilaterale contingentenpolitiek, gepaard gaande met een enge reciprociteits-gedachte, die tot de „fifty-fifty“-clausule leidt, doorbroken kunnen worden. Het algemeen-Europese belang bij verkeersintegratie (nog afgezien van de fysieke, technische integratie) ligt in de vrije beschikbaarheid over de potentie van de één door de overigen. De enge vervlechtingen van het verkeer met de nationale economie zijn tot dusver een — ook ideologisch — hinderpaal gebleken; deze overweging zou bij de Europese integratie geen hinderpaal meer behoeven te zijn.

Wij zouden derhalve in een Europees gezagsorgaan voor het verkeer vooralsnog vooral een functionele kern willen zien, waaromheen geleidelijk en al naar gelang van behoefte datgene groeit, waartoe de landen in overeenstemming willen besluiten, zodat uiteindelijke unificatie een kwestie van de toekomst is. Tot slaafse navolging van de constructie van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal lijkt geen enkele aanleiding aanwezig. Ook zal de kring van de in een verkeersunie samenwerkende landen een andere kunnen zijn dan die van de Schuman-unie. Het zou, wat dit betreft, aanbeveling verdienen de constructie zodanig op te zetten, dat alle Europese landen

desverkiezend zouden kunnen toetreden en daarvoor dringt zich dan de gedachte aan een zgn. „Regional Specialized Agency” op. Deze organisatievorm sluit niet uit, dat een beslissing terzake in het kader van „Straatsburg” valt. Integendeel, een dergelijke „politieke” beslissing lijkt volstrekt onmisbaar. Omgekeerd valt niet in te zien dat Straatsburg in de keuze van organisatievormen beperkt zou zijn en niet voor een Regional Specialized Agency zou kunnen opteren. Uiteraard beschikt Straatsburg niet over organen van deze of dergelijke aard. De Inland Transportcommissie van de O.E.E.S. komt door haar oorspronkelijke doelstelling niet in aanmerking om als uitgangspunt voor een dergelijke organisatie te dienen, hoewel zij wellicht in bepaalde opzichten nuttige diensten kan verlenen. De Inland Transportcommissie van de Economische Commissie voor Europa daarentegen heeft bewezen tot praktisch werk in staat te zijn en beschikt over een voortreffelijk geoutilleerd en geleid transportsecretariaat. Het statuut van de I.T.C. te Genève schrijft echter voor, dat zij slechts „advisory and consultative” van aard kan zijn en dus geen executieve bevoegdheden kan hebben. Aanvaardt men het denkbeeld van een Regional Specialized Agency, dan is deze beperking van „Genève” geen ernstig bezwaar; immers het I.T.C.-Genève-secretariaat zou dan kunnen worden gecombineerd met het secretariaat van de Regional Specialized Agency, voor het Europese verkeerswezen.

Hier is reeds een precedent voor met betrekking tot de F.A.O. De voordelen van een regionale gespecialiseerde organisatie zijn: a. dat een gespecialiseerd secretariaat in Genève aanwezig is; b. dat het lidmaatschap open is voor elk land dat het statuut wil onderschrijven, zonder geconfronteerd te zijn met alles wat met Straatsburg en de Westelijke samenwerking in verband staat, en c. dat zij minder moeilijkheden ten opzichte van Spanje en Zwitserland zal geven, landen die in de Europese transportorganisatie niet gemist kunnen worden. Of het wenselijk dan wel noodzakelijk is, dat Engeland toetreedt, zal nader onder ogen moeten worden gezien.

Voorts zal het terrein, dat de Europese verkeersunie bestrijkt, nader moeten worden gezien. Het plan-Bonnefous omvat rail, weg, binnenwateren, kustvaart, zeescheepvaart en luchtvaart. Het lijkt wenselijk zich vooralsnog bewust te distantiëren van alles wat niet uitsluitend „continentaal” verkeer is. De luchtvaart en de zeescheepvaart erbij te betrekken, lijkt voorshands te ver gegrepen, temeer waar daarvoor internationale organisaties van wereldwijd karakter bestaan of in oprichting zijn. Dat de kustvaart er wel toebehoort, gaat slechts in zoverre op als daarmee zuiver-Europese kustvaart wordt bedoeld, niet de „kleine handelsvaart” van Nederland, die oneigenlijk kustvaart genoemd wordt, die verbindingen tussen Europa en de buitenwereld onderhoudt. Daarentegen spreekt de samenwerking het sterkst bij het grond-gebonden verkeer tussen de landen, die onderling een geografisch geheel vormen. Dat weg, rail en binnenwateren het object der integratieplannen moeten zijn, zal wel niet bestreden worden. De havens vormen een afzonderlijk element; strikt genomen zijn zij geen vervoermiddel in de gewone betekenis van het woord.

Wij komen hier op een andere wenselijkheid en wel ten aanzien van de werkwijze van het te scheppen orgaan, nl., dat de Autoriteit niet zelf doet wat door andere, bestaande contacten tot stand moet worden gebracht. De Internationale Spoorwegunie zal ook onder nieuwe omstandigheden voor haar taak berekend blijken te zijn; in de andere verkeerstakken is overleg gaande en groeiende, dat eerst in die milieus zal behoren te rijpen.

De conclusie, die uit het vorenstaande getrokken kan worden, en die uiteraard niet meer dan een voorlopige kan zijn, is als volgt samen te vatten:

wat het species van de organisatie betreft: een Regional Specialized Agency;

wat de werkingssfeer betreft: aanvankelijk rail, weg en binnenwateren;

wat de werkwijze betreft: a. optreden langs lijnen van geleidelijkheid; b. zich baseren op alles wat organisatorisch leeft en groeit, derhalve veeleer een coördinerende en stimulerende taak voor het orgaan dan een decreterende, en c. een gebalanceerde belangenbehartiging tussen de verkeersdragers onderling en tussen het verkeer en de gebruikers;

wat de voorbereiding betreft: een uitnodiging aan de

I.T.C. te Genève een plan op vorenbedoelde basis uit te werken.

Plannen als: een Internationaal Gerechtshof voor Rijnvaartzaken; de Europese kanalenplannen (bevaarbaar-making van de Rijn tot het Bodensee, de Rijn-Main-Donau-verbinding en nog andere kanalenplannen); de Rijn Development Corporation, zouden met vrucht door dit hoogste Europese verkeersorgaan in studie kunnen worden genomen, terwijl overwogen zal moeten worden of de bureaux van bepaalde conventies (zoals Bern voor de Spoorwegconventie) niet in het centrale punt moeten worden ingebouwd.

's-Gravenhage.

J. J. OYEVAAR.

Engeland en de Europese integratie

De Britse houding tegenover een Europese federatie begint zich steeds duidelijker af te tekenen. De Regering van Westminster hecht er grote waarde aan, goede nabuurschappelijke betrekkingen met het vasteland te onderhouden. Ze is te dien einde een onderhandelingspartner van hoog gehalte, bereid haar beloften in te lossen en verstandige overeenkomsten af te sluiten. Ze wil praten over een militaire samenwerking, reeds nu. Ze is tot op zekere hoogte voorstandster van wat in de Volkenbond-sfeer „economische ontwapening” werd genoemd. Ze heeft een aantal culturele accoorden afgesloten met Europese naties. Ze zou graag zien, dat de parlementaire democratie ook aan de overzijde van Kanaal en Noordzee werd gebruikt voor de triomf van een socialistisch nationaal programma; immers, zij beschouwt dat als de beste afweer tegen het communisme. Voor de landen waar iets dergelijks wordt geprobeerd, heeft ze grote sympathie en zou ze hulp over hebben.

Maar dat alles heeft niets te maken met integratie van Europa en nog minder met federatie. Immers, deze laatste begrippen houden tweeërlei beginsel in, waartegen de Engelsen met de grootste duidelijkheid stelling nemen, namelijk: 1. de vorming van een *blijvende* gemeenschap, en 2. de vorming van een *gezag* hoger dan dat der afzonderlijke staten. Integratie en haar politieke bekroning, de federatie, betekenen, dat niet slechts wordt „samen-gewerkt”, maar dat een aantal landen definitief zijn hulpbronnen tezamen gaat exploiteren en dat deze landen overgaan tot bovenationale staatsvorming. Dit is door Groot-Brittannië — zowel door Regering als oppositie — afgewezen. Men heeft er zelfs geen debat over gehouden. Wie hier vóór gesproken had, zou zich belachelijk hebben gemaakt. De gemeenschappelijke grondslag van Engeland's Europese politiek is die van „intergouvernementele coöperatie” en de hele discussie (voor zover ze er is) loopt slechts over de vraag, of het tegenwoordige kabinet in dit opzicht royaal, vriendschappelijk en vooruitstrevend genoeg is geweest. Dat wil dus zeggen: binnen het door praktisch iedereen aanvaarde kader van de klassieke internationale, diplomatieke methodes.

Wie dit eenmaal heeft erkend, kan zich voor veel illusies en desillusies behoeden. Veel critiek, die op het vasteland tegen de Britse politiek is geformuleerd, was totaal onbillijk, omdat de critici van Londen iets verwachtten wat het principieel niet geven wilde. Veel verbittering is ook hier het gevolg van te hoog gespannen verwachtingen. Men doet Engeland onrecht, men bederft bij voorbaat de verhouding, wanneer men aanneemt, dat dit land bereid zou zijn met ons te federeren. Immers, men zal dan voortdurend worden teleurgesteld, en in een gevoel van machteloosheid vervallen, waaruit niets goeds voortkomt. De enige reële basis voor onze verhouding tot het Verenigd Koninkrijk is momenteel: laten zien, dat het vasteland

tot herleving in staat is — zelf met integratie en federatie een aanvang nemen — en telkens het bereikte resultaat aan Londen voorleggen, teneinde een praktische samenwerking op allerlei gebied mogelijk te maken.

Wij zeggen, dat dit *momenteel* de beste oplossing is. Uiteraard moet de mogelijkheid open blijven, dat in een volgende periode nieuwe gezichtspunten optreden. De ontwikkeling van het Commonwealth is in dat opzicht belangrijk, evenals die der Atlantische samenwerking.

Inderdaad: wij hebben, tijdens ons leven, het Britse Empire zien uiteenvallen. Principieel en officieel heeft de koloniale administratie thans als doel gekozen: zichzelf overbodig maken. In sommige gevallen is ze verdreven, lang voordat ze objectief al overbodig was, en heel veel ellende is hiervan dikwijls het gevolg geweest. Maar hoe dan ook: het rijk van Koningin Victoria, waarover Kipling zo trots geschreven heeft, bestaat niet meer. Want niet alleen in de vroegere koloniën zijn de middelpuntvliedende krachten aan het werk geweest; ook in de gebieden, die door ras, taal en traditie (grotendeels ook door godsdienst) aan het moederland gebonden waren, in de blanke Dominions, is de behoefte aan zelfregering sterk geworden. Bovendien zijn ze geïndustrialiseerd en dus van Engeland economisch minder afhankelijk geworden. En tenslotte is de opkomst van de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie van die aard geweest, dat de relatieve betekenis van de Britse vloot slook, en andere economische „ruimten” ontstonden dan die, welke op wereldkaarten in de Engelse lagere scholen rood zijn gekleurd. Australië heeft uit de val van Singapore geleerd, dat het op Amerika minstens evenzeer rekenen moet als op Engeland. De buitenlandse handelsbeweging van Canada is aanzienlijk meer op het eigen continent gericht dan op het Verenigd Koninkrijk.

Dat alles heeft — merkwaardig genoeg — wel de praktische handelingen van Westminster sterk beïnvloed, maar de algemene concepties van politiek en economie nauwelijks gewijzigd. Men tracht met deze nieuwe feiten — hoe revolutionair ook — wel rekening te houden in de dagelijkse diplomatie, maar heeft ze niet verwerkt in een veranderd wereldbeeld. Pégyu heeft eens gezegd: „Wij weten wel, dat we sterven moeten, maar we geloven het niet”. Zo kan men ook zeggen: de Britten weten wel, dat de negentiende eeuw — de Britse eeuw bij uitstek — ten einde is, maar ze geloven het niet. Wanneer een man als R. W. G. Mackay een boek publiceert als „You can't put the Clock back”, dan tast niemand de daarin gegeven cijfers aan, maar toch schokt het niemand in zijn illusies. Wel echter kan het in de toekomst gebeuren, dat de verhoudingen in de vrije wereld zich wijzigen in die zin, dat Canada zich steeds meer op de Verenigde Staten oriënteert, terwijl Groot-Brittannië steun zou vinden bij de Europese federatie, aangenomen, dat deze inmiddels wordt gesticht.

Een hergroepering van krachten kan tengevolge hebben, dat Londen meer op Straatsburg moet gaan spelen dan op Ottawa of Canberra. Wij zeggen niet, dat zulk een situatie onstaan zal, maar ze is denkbaar, op voorwaarde echter, dat op het vasteland inderdaad een kristallisatiepunt tot stand komt, waarmee Engeland rekening houden kan, positief of negatief.

De beste manier om de Britten meer Europees gezind te maken schijnt ons dus: het continent te organiseren. Of men dat het beste doen kan door een grondwet te maken en de Verenigde Staten van Europa uit te roepen, dan wel door eerst functioneel te beginnen en sector na sector te federeren, dat is een vraag die hier niet aan de orde is. Hoofdzaak is echter, dat men vorderingen maakt, die ons in staat stellen ernstig genomen te worden door een volk, dat niet voor overreding vatbaar is, maar alleen voor confrontatie met harde feiten. Want dat laatste wordt bewezen door de geschiedenis, niet slechts die der laatste jaren, maar van ruim anderhalve eeuw.

Vóór ons ligt een uitnemend boekje, getiteld: „Britain and Europe, Pitt to Churchill, 1793-1940”. Het is geen analyse van de buitenlandse politiek van die jaren; het is slechts een verzameling redevoeringen, artikelen, rapporten enz., door Britse staatslieden aan ons probleem gewijd en door James Joll van een inleiding en enkele aantekeningen voorzien. Hier ziet men het grote „Leitmotiv” als het ware in levenden lijve voor ons oprijzen. Hier ziet men de constantes zichtbaar worden. Het is alsof men het hele landschap in vogelvlucht overziet en plotseling de samenstelling van heuvel en dal, bos en veld kan waarnemen, zonder dat men wordt gehinderd door verschijnselen van kleinere aard, die onze blik verwarren als men op de grond en midden tussen dat alles staat.

Welke grote algemene tendenties doen zich dan voor?

Ten eerste: de afwijzing van elke internationale verplichting die later tot ernstige gevolgen leiden zou. „No entanglements!” — „No intervention!”. Geen ideologische politiek! Zeker, de neiging is sterk om te geloven in „the rule of law” en een zeker internationaal parlementarisme (vandaar de merkwaardige populariteit van de Volkenbond in een land, dat voor nuchter doorgaat!), maar dit idealisme strekt niet zóver, dat men een permanente gemeenschap zou aanvaarden. Het zou interessant zijn, te onderzoeken hoe de linkerzijde beurtelings pacifistisch is (wanneer de oorlog tegen de Franse revolutie gaat bijv.) en oorlogsbereid (bijv. in Gladstone's wilde pro-Russische en anti-Turkse drijven). Het zou eveneens niet zonder humor zijn, na te gaan hoezeer idealisme en eigenbelang daarbij vaak samenvallen, een mengsel, dat de idee van een „perfidie Albion” verklaarbaar maakte. Maar als de Heilige Alliantie tot stand komt — op de basis van een overwinning op Napoleon, waarbij Engeland de voornaamste bijdrage geleverd had —, dan laat Westminster weten, dat het niet meedoet: geen ideologische vrede!... Geen garanties!... Geen blanco cheques!... Geen bindende verklaringen — zelfs niet als men ze honoreren wil. Uit diezelfde gezindheid zal Engeland het uitbreken van de eerste wereldoorlog verhaasten, door te weigeren de neutraliteit van België tijdig en uitdrukkelijk te waarborgen.

Ten tweede: de openlijke aanvaarding van het Britse belang als toetssteen van de buitenlandse politiek. Men kan zeggen, dat dit „right or wrong, my country” gemeengoed is van alle landen. Niet geheel! Groot-Brittannië is het enige land, waar dit macchiavellistische adagium is geformuleerd en openlijk uitgesproken, niet als een cynische boutade, maar als een algemeen aanvaarde basis, als een (misschien wat heel kras uitgedrukte, maar toch volmaakte reële) communis opinio. Dezelfde idealistische Palmerston, die met zoveel oprechte emphase verzekerde, dat „Sir... opinions are stronger than armies”¹⁾, kan zich ook rustig

aansluiten bij Canning, zeggende, dat „with every British Minister the interests of England ought to be the shibboleth of his policy”²⁾. Evenmin moeten wij verwonderd zijn, wanneer een man van links, de liberaal, de doctrinaire vrijhandelaar Richard Cobden, zijn beste welsprekendheid levert in een lofprijzing van „the pugnacious, energetic, self-sufficient, foreigner-despising and pitying character of that noble insular creature, John Bull”³⁾. Ernest Bevin dacht er stellig niet anders over.

Ten derde: het wantrouwen tegen elk „stelsel” om de vrede te verzekeren, en de daaruit volgende wil, vooral niet verder te gaan dan iets als een Volkenbond. Curieus genoeg: men is bang voor vredesconstructies... uit pacifisme; men is principieel geneigd tot ééndagspolitiek en „muddling through”. Maar tegelijkertijd (en dat wordt door de Engelsen zelf meestal vergeten!) heeft men lange tijd een goed werkend „stelsel” gehad, namelijk: de „balance of power”. Beide elementen worden geïllustreerd door een zin van Castlereagh: „We shall be found in our place when actual danger menaces the System of Europe, but this Country cannot, and will not, act upon abstract and speculative Principles of Precaution”⁴⁾. Of, met de woorden van Canning: „the duty of Great Britain to protect what is termed the balance of power, and to aid the weak against the insults of the strong”⁵⁾. Inderdaad is dat een uitstekend onprincipieel principe geweest. Maar ons valt op, hoe deze anti-abstracte Britse staatslieden blijkbaar voortdurend voorbijzien, dat deze hele politiek gebonden is aan zeer concrete krachtsverhoudingen, die na de eerste wereldoorlog gingen verschuiven en na de tweede wereldoorlog ophouden te bestaan. En het drama van de moderne buitenlandse politiek van Londen is, dat er geen andere doctrine gevonden werd, die in de plaats kan komen van de „balance of power” — dat men geen weg weet in een wereld, waar de weegschaal der krachten niet meer door het Verenigd Koninkrijk in evenwicht gehouden wordt. Zonder conceptie kan men geen consequente politiek voeren. Die conceptie was er destijds. Ze is verloren gegaan en niet vervangen.

Zo geeft eens te meer de historie een achtergrond voor de actuele politiek. Of men het betreurt of niet: Engeland heeft geen Europese traditie in de zin als door ons wordt verstaan. Het ziet traditioneel het vasteland als een groep potentiële tegenstanders, die tegen elkaar in evenwicht gehouden moeten worden. Thans is zulk een politiek zekelijk niet meer denkbaar, doch een totale omslag kan moeilijk worden verwacht uit het ideale moment, of uit een verziende genialiteit. De Britse buitenlandse politiek is nooit geniaal geweest en ze is het vandaag minder dan ooit. Ze is gericht op het onmiddellijke. Alweer met een woord van Palmérston: „But it is not usual for England to enter into engagements with reference to cases which have not actually arisen, or which are not immediately in prospect”⁶⁾.

Daarbij is het gebleven, en de grote kracht van Engeland is juist, zich door een situatie heen te slaan, die het misschien had kunnen voorzien en daardoor vermijden. Maar het voorziet nooit en komt altijd te laat tot bewustzijn van de dingen die komen gaan. Het handelt steeds als het reeds te laat is — maar dan ook met een energie, waarvoor geen ander land de kracht zou opbrengen. Onze diepe bewondering is daarmee verklaard. Maar ook onze

¹⁾ 1 Maart 1848.

²⁾ Canning's rede in Plymouth, op 28 October 1823: „...but I am compelled to confess, that in the conduct of political affairs, the grand object of my contemplation is the interest of England”. En: „The single rule for the conduct of a British statesman is, attachment to the interests of Great Britain”.

³⁾ Cursivering van ons.

⁴⁾ Brief aan Bright, September 1947.

⁵⁾ State Paper: 5 Mei 1820.

⁶⁾ Rede in het Lagerhuis, 16 April 1823.

⁷⁾ Nota aan de ambassadeur in Rusland, 11 Januari 1841.

¹⁾ Rede in het Lagerhuis, 21 Juli 1849.

aarzelend om te geloven, dat het „Foreign Office” ooit door overreding zou worden meegesleept in een Europees federalisme, dat men eerst aan het werk moet zien om er in te geloven. En zelfs dan zal het waarschijnlijk vragen om een plaats als „buitenlid”. Niet directe, becijferbare belangen zijn hier in het spel, en slechts ten dele de doctrinaire opvattingen van een Regering, die aan nationaal socialisme gelooft. In het spel zijn vooral: *hun* „wait and see” en *onze* woordenrijke onmacht tot handelen.

Niet het eerste kunnen wij veranderen, maar wel het tweede.

's-Gravenhage.

H. BRUGMANS.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

De geldmarkt vertoonde tegen het einde van de verslagweek een verkrapting, verband houdende met het naderen van de stortingsdatum der Philipsemisseries. Weliswaar bezitten de meeste banken momenteel een flink stookkussen in de vorm van een relatief groot bedrag aan uitstaand callgeld, maar hiertegenover staat, dat de hoeveelheid in Juli aflopend schatkistpapier verhoudingsgewijze gering is (ca f 175 mln). Wanneer derhalve de onttrekkingen bij een instelling eens tegenlopen, kan de noodzaak ontstaan, geld te maken d.m.v. verkoop van schatkistpapier. Gedurende de laatste dagen van de afgelopen week was er op de geldmarkt voor het eerst sinds lange tijd enig aanbod te constateren. Speciaal betrof dit de korte termijnen, waarbij Augustuspapier op $1\frac{3}{8}$ pCt en September/Octoberpapier voor $1\frac{7}{16}$ pCt werd gelaten. November- en Decemberpapier werden op $1\frac{7}{16}$ pCt afgedaan, terwijl Januari tot Junipapier $1\frac{7}{16}$ - $\frac{1}{2}$ pCt noteerde. De callgeldnotering werd Zaterdag 14 Juli van $\frac{3}{4}$ pCt tot 1 pCt verhoogd.

Dat bij de herziening van de rentestafel, welke de afgelopen week plaatsvond, het maximum rentepercentage ad $1\frac{7}{8}$ pCt voor kasgeldleningen, korter dan één jaar lopend, niet werd verhoogd, mag opmerkelijk worden genoemd. De rentevoet voor het kortlopend overheids-papier, zowel van de Staat als van de lagere publiekrechtelijke lichamen, m.a.w. juist voor het geldmarkt-materiaal, blijft thans als laatste der Mohikanen op het oude peil gefixeerd, nadat het laatste halfjaar alle andere korte en lange rentevoeten in ons land omhoog gingen. Op deze deelmarkt is de Overheid vrijwel monopolist en handhaaft zij angstvallig het restant van de goedkoop-geldpolitiek.

De kapitaalmarkt.

Hoewel blijkens onderstaande indexcijfers het koersniveau vrijwel constant bleef, had de aandelenmarkt toch gedurende de verslagweek een vrij bewogen verloop. Allereerst waren aandelen Philips zeer vast. De toevvoer van nieuwe middelen aan de markt uit hoofde van de „gedwongen besparingen”, welke deze emissie teweeg bracht bij oude aandeelhouders i.v.m. de door hen te lijden verliezen bij verkoop der claims, waren waarschijnlijk aanzienlijk.

Het gerucht, dat Unilever emissieplannen zou hebben, had Donderdag een grote koersdaling ten gevolge. Toen vervolgens bleek, dat het hier een canard betrof, volgde op de laatste beursdag van de week een krachtig herstel.

Nadat ca een maand geleden de levensverzekering-maatschappijen besloten van Juni '51—Mei '53 f 250 mln te lenen aan de gemeenten à 4 pCt voor woningbouw-doeleinden, verluidd thans, dat de pensioenfondsen f 50 mln op dezelfde voorwaarden zullen verstreken.

Gold dit percentage van 4 tot dusverre alleen in deze beide speciale gevallen, gedurende de verslagweek werd het zgn. rentegamma, bevattend de maximum-rentevoeten, welke door lagere publiekrechtelijke lichamen voor le-

ningen van verschillende looptijd mogen worden betaald, herzien, zodat voortaan alle geldgevers een hogere rente mogen conditionneren.

De oude resp. nieuwe maximum percentages bedragen bij een gemiddelde looptijd tussen:

	Oud pCt	Nieuw pCt
1 en 2 jaar	2	$2\frac{1}{8}$
2 en 3 „	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{3}{8}$
3 en 4 „	$2\frac{3}{2}$	$2\frac{3}{4}$
4 en 5 „	$2\frac{3}{4}$	3
5 en 6 „	3	$3\frac{1}{4}$
6 en 10 „	3	$3\frac{1}{2}$
10 en 15 „	$3\frac{1}{4}$	$3\frac{3}{4}$
15 jaar en hoger	$3\frac{1}{2}$	4

De Gemeente Haarlem maakte hiervan direct gebruik door een 4 pCt vijftienvijftigjarige annuïteitslening (gemiddelde looptijd 15 jaar) aan te kondigen. Dat dit geschiedt door aan het publiek een emissie aan te bieden, mag wel worden beschouwd als een illustratie van het feit, dat de institutionele beleggers thans volbelegd zijn.

	6 Juli 1951	13 Juli 1951
Aand. indexcijfers.		
Algemeen	145,5	145,8
Industrie	208,3	208,7
Scheepvaart	161,7.	161,7
Banken	119,0	118,7
Indon. aandelen	49,0	49,6

	6 Juli 1951	13 Juli 1951
Aandelen.		
A.K.U.	172	171
Philips	152	$167\frac{1}{2}$
Unilever	$246\frac{1}{4}$	$242\frac{1}{4}$
H.A.L.	$163\frac{1}{2}$	165
Amsterdam Rubber	110	$116\frac{1}{2}$
H.V.A.	$115\frac{1}{4}$	120
Kon. Petroleum	279	278

	6 Juli 1951	13 Juli 1951
Staatsobligaties.		
$2\frac{1}{2}$ pCt N.W.S.	$72\frac{1}{4}$	$72\frac{13}{16}$
$3-3\frac{1}{2}$ pCt 1947	$88\frac{7}{8}$	$88\frac{1}{8}$
3 pCt Invest. certif.	$90\frac{7}{16}$	$89\frac{5}{8}$
$3\frac{1}{2}$ pCt 1951	$95\frac{3}{16}$	$95\frac{1}{2}$
3 pCt Dollarlening	98	$98\frac{1}{4}$

J.C.B.

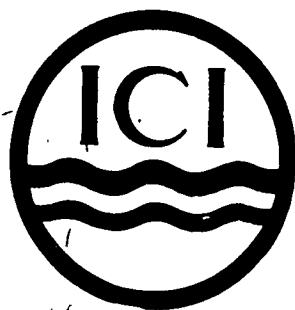
STATISTIEKEN

DE NEDERLANDSCHE BANK.

(Voornaamste posten in duizenden guldens).

Data	Munt en muntmateriaal	Vorderingen en geldswaardige papieren, luidende in buitenlandse geldsoorten	Buitenlandse betaal-middelen	Vorderingen in guldens, voortvloeiende uit betalings-accorden	Voorschotten in rekening courant
4 Juni '51	1.193.719	780.755	1.361	210.977	184.846
18 Juni '51	1.193.661	738.680	2.215	215.888	171.355
25 Juni '51	1.193.583	794.777	1.759	255.831	171.920
2 Juli '51	1.193.708	794.044	2.835	254.139	200.801
9 Juli '51	1.193.824	776.861	2.935	264.671	197.270
16 Juli '51	1.193.948	657.710	2.488	280.822	199.565

Data	Bankbiljetten in omloop	Saldo in rekening courant				
		Totaal	's Rijks Schatkist	's Rijks Schatkist bijzondere rekening	Saldi voortvloeiende uit betalings-accorden	Andere saldi van niet-ingezetenen
4 Juni '51	2.749.749	2.189.373	3.928	1.469.588	401.628	109.801
18 Juni '51	2.675.485	2.127.274	—	1.548.690	275.684	113.291
25 Juni '51	2.692.688	2.193.123	—	1.548.690	318.331	113.111
2 Juli '51	2.787.885	2.326.164	—	1.548.690	382.331	112.917
9 Juli '51	2.749.326	2.350.639	1.450	1.547.690	425.291	111.231
16 Juli '51	2.741.804	2.247.559	—	1.547.690	290.408	110.859



DIT IS HET EMBLEEM

van Imperial Chemical Industries Ltd.

I.C.I., het wereld-omspannende Britse chemische concern, ontstond in 1926 uit de samenwerking van vier beroemde ondernemingen: Brunner Mond & Co. Ltd., Nobel Industries Ltd., The United Alkali Co. Ltd., en de British Dyestuffs Corporation Ltd.



I.C.I. is thans een naamloze vennootschap met een kapitaal van meer dan 800 miljoen gulden. Geen enkele andere chemische industrie maakt zulk een verscheidenheid van producten.

Op het gebied van organische en zware chemicaliën, kleurstoffen en non-ferro metalen behoort I.C.I. tot de grootste producenten ter wereld.

Het intensieve onderzoekingswerk heeft reeds tot vele ontdekkingen geleid.

Bekwaam vakmanschap waarborgt de kwaliteit van alle producten. Waar U het I.C.I.-embleem ziet, daar ontmoet U het beste, dat de chemische industrie kan voortbrengen.

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES (HOLLAND) N.V.

ROTTERDAM

vacatures

BANKINSTELLING te Amsterdam zoekt voor haar Studie-afdeling een

VROUWELIJKE KRACHT

met belangstelling voor balans-analyses.
Candidaatsexamen Economie strekt tot aanbeveling.

Brieven onder No. VA 2124 aan Adv. Bur. de Bussy, Rokin 60, Amsterdam-C.

Abonneert U op

DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van Prof. P. Henipman, 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



HAV BANK - SCHIEDAM

**COLLECTIEVE
PENSIOEN-VERZEKERING**

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.

Koninklijke
Nederlandsche
Boekdrukkerij
H. A. M. Roelants
Schiedam

HANDEL-MAATSCHAPPIJ

H. Albert de Bary & Co. N.V.

AMSTERDAM-C. • HEERENGRACHT 450

Alle Bankzaken

KAPITAAL EN RESERVES F. 25.000.000

met papier geïsoleerde kabels
voor zwakstroom en sterkstroom
koperdraad en koperdraadkabel
kabelgarnituren, vulmassa en olie

NKFE

**N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEK
DELFT**

★ **Diversen** ★

Te koop **KAISER** 1950, 14.000 km gelopen, z.g.a.n. J. Andriessen, Arts: Baarn, Tel. 3737.

REISGEZELSCHAP

B. Gelegenheid geboden aan 1 of 2 economen of andere intell., niet ouder dan 30 jaar, om met station-car vacantie door te brengen. Br. No. 155-598, Bolrek, Kon.pl. 1, A'dam.

Oprachten voor advertenties inzenden aan Advert.-admin. „E.-S.B.“, postbus 42 — Schiedam

In de Anglo-Egyptische Soedan, Abessinië, Uganda, Kenya kolonie, Tanganjika Terr., Sierra Leone, Liberia, Goudkust, Rhodesia, Br. Somaliland, en Niassaland wordt het „Netherlands Trade Bulletin“ van 11 Augustus op doeltreffende wijze in persoonlijk geadresseerde enveloppen verspreid. Bovendien wordt deze uitgave toegezonden aan de met zorg geselecteerde adressen over de gehele wereld die deze exportuitgave wekelijks ontvangen.



Benut deze unieke kans en zendt Uw opdracht voor 6 Augustus in aan:

„Netherlands Trade Bulletin“, Postbus 42 - Schiedam.



Vacatures

**DE KONINKLIJKE MACHINEFABRIEK
GEBR. STORK & Co. N.V. te HENGELO (O.)**

zoekt als naaste medewerker van de Directie een

**STAFFUNCTIONARIS VOOR DE
BEDRIJFSECONOMISCHE RICHTING**

Naast grondige theoretische kennis is een uitgebreide bedrijfservaring vereist op het gebied van bedrijfs-economie, boekhouding en accountancy bij voorkeur in de machine-industrie of scheepsbouw. Leeftijd niet beneden 40 jaar.

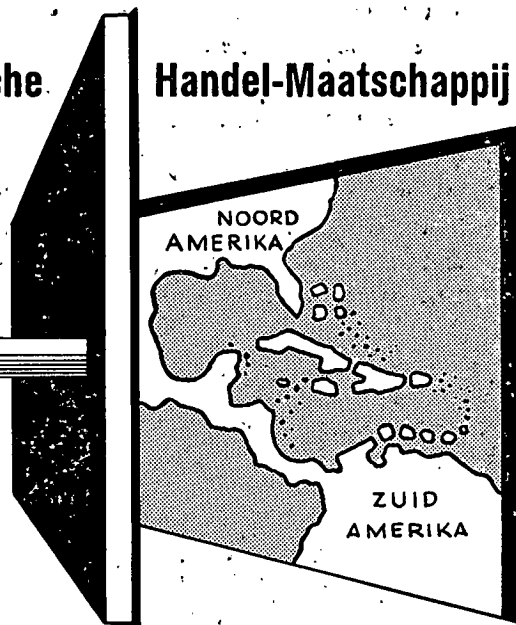
De functie is bedoeld als levenspositie en biedt ruime toekomstmogelijkheden. Volledige discretie wordt verzekerd.

Uitvoerige sollicitatiebrieven in handschrift te zenden aan het secretariaat der Directie van de KON. MACHINEFABRIEK GEBR. STORK & Co. N.V. te Hengelo (O.)

Daar ligt een **GROTE** EXPORT MARKT voor U open!

De Curaçaosche Handel-Maatschappij

sleutel tot het
Caraïbische gebied.



Risico - vrije export

van Uw producten door de 42 kantoren en agentschappen van de Curaçaosche in het Caraïbische gebied: Curaçao - Aruba - Trinidad - Barbados - Dominic. Rep. - Haïti - Jamaïca - Cuba - Honduras - Guatemala - El Salvador - Costa Rica - Panama - Colombia - Venezuela - Suriname - Br. Guyana - Brazilië - Argentinië. Met de Curaçaosche vindt U een rijke markt. Geen zorg voor vergunningen en documenten. Betaling Amsterdam. Alle kantoren zullen gaarne ook rechtstreeks voor U verkopen. De Curaçaosche verkoopt alles: grondstoffen - halffabrikaten - eindproducten - al 60 jaar!

Uw verzoek om inlichtingen wordt gaarne ingewacht en onmiddellijk behandeld door de

CURAÇAOSCHE. HANDEL-MAATSCHAPPIJ N.V.

Stadhouderskade 6 - Amsterdam-W. - Tel. 82111.

DE AMSTERDAMSCH GOEDEREN-BANK N.V.

opent

ACCREDITIEVEN

ter financiering van de aankoop van
STAPELPRODUCTEN
en
GRONDSTOFFEN

ten behoeve van handel en industrie.

★

- Vlotte behandeling van Uw aanvragen.
- Deskundige voorlichting bij het indienen der vereiste vergunningen.
- Waardevolle adviezen gedurende de gehele loop der transactie.
- Over de gehele wereld correspondenten met grote ervaring in de goederenhandel.
- Speciale credietfaciliteiten voor de financiering van die import-, transito en driehoeks zaken welke zich op korte termijn afwickelen.

★

Voor tijdelijk onbelegde gelden onzer relaties vergoeden wij op korte termijn bovendien een aantrekkelijke rente.



AMSTERDAMSCH GOEDEREN-BANK N.V.

Kapitaal en Reserves F. 8.600.000.—

AMSTERDAM
Keizersgracht 203

★

ROTTERDAM
Rode Zand 34

CONSTRUCTIEWERKEN



voor groote
en kleine
projecten



Voor alle, ook
zeer speciale
doeleinden
maken wij

POMPEN



ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.)
Telefoon Redactie en Administratie 38040. Giro 3408.

Bankiers: R. Mees en Zonen, Rotterdam

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

Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).
Bankiers: Banque de Commerce, Brussel.

□

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

Uniegebieden en Overzeese Rijkdelen (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 0,43 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.

Losse nummers 75 cents, resp. 10 B. francs.