

Economisch-Statistische Berichten

Hoofdkommissie voor de Normalisatie
in Nederland

★

Prof. Dr C. L. Harris

Prospects of economic depression in
the United States

★

Drs-M. C. Verburg

Het Drie-eilandenplan

★

Drs H. L. Dekking

Terugblik op de International
Materials Conference

★

C. Vermey

Belangwekkende ontwikkeling in de
luchtvaart

★

Drs W. Eizenga

Full employment en arbeidsproductiviteit

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

39e JAARGANG

No 1921

WOENSDAG 31 MAART 1954



KAS-ASSOCIATIE N.V.

SPIJSTRAAT 172

AMSTERDAM

Voorschotten op effecten en
schatkistpapier

BETALEN • BEWAREN • BEHEREN

vacatures

Bij de N.V. Waterleiding Maatschappij
„Zeeuwsch Vlaanderen” te Terneuzen

is plaats voor

EEN ECONOMISCH GESCHOOLDE KRACHT

die met werkzaamheden van organisatorische aard zal worden belast. Tevens zullen diverse bedrijfseconomische onderzoeken moeten worden verricht.

Geboden wordt een zelfstandige werkring.

Salarisschaal f 7.000,- tot f 10.000,-.

Aanstelling in vaste dienst met een proeftijd van 1 jaar. Standplaats Terneuzen waar dienstwoning beschikbaar is. Verplaatsingskosten worden vergoed.

De vereisten zijn: een ruime ervaring op bedrijfseconomisch terrein; kennis van budgettering en administratie; goed met mensen kunnen omgaan. Leeftijd plm. 35 jaar.

Het doctoraal examen in de economie is niet vereist, doch strekt tot aanbeveling.

Candidaten zullen eventueel worden uitgenodigd voor een psychologisch onderzoek.

EIGENHANDIG (niet met ballpoint) GESCHREVEN brieven met VOLLEDIGE inlichtingen over leeftijd, opleiding en praktijk en vergezeld van twee recente pasfoto's (van voren en opzij) uiterlijk 12 APRIL a.s. aan de NEDERLANDSCHE STICHTING VOOR PSYCHOTECHNIEK, Wittevrouwenkade 6, Utrecht, onder nummer 21964.



Bij het Centraal Bureau voor de Statistiek wordt gevraagd

BIBLIOTHECARIS-ARCHIVARIS

Vereist: academische opleiding (bij voorkeur Economie), dipl. administratief-bedrijfsbibliothecaris en dipl. Archiefbeheer; bibliotheekervaring is noodzakelijk.

Salaris: hoofdcommies/referendaris. Indiensttreding: zo spoedig mogelijk.

Soll. tot 14 April 1954, onder motto VD/Bicaar 51 (in linker bovenhoek env. en brief) aan de Centrale Personeelsdienst, Bezuïdenhout 15, Den Haag.



R. MEES & ZONEN

A° 1720

BANKIERS & ASSURANTIEMAKELAARS

ROTTERDAM

AMSTERDAM - 's-GRAVENHAGE

DELFT - SCHIEDAM - VLAARDINGEN

diversen

Bedrijfsruimte te huur

In industrie centrum in het Oosten des lands wordt op voordelige voorw. te huur aangeb. een direct te betr. nieuw geb. bedrijfsruimte ter oppervl. van plm. 330 m². Ruime arbeidsmarkt en goede verkeersligging. Enkele woningen beschikb. Br. no. E.S.B. 13-2, Bur. v. d. Blad, Postbus 42, Schiedam.

Regelmatische reclame

verhoogt Uw goodwill

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W
Telefoon 38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam.

Redactie-adres voor België: Dr J. Geluck, Zwijnaardse Steenweg 357, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.

Abonnementprijs, franco per post, voor Nederland en de Uniegebieden en Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f 26,—, overige landen f 28,— per jaar. Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van het kalenderjaar.

Losse nummers 75 cts.

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

Advertenties. Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de Koninklijke Nederlandsche Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon 69300, toestel 1 of 3).

Advertentie-tarief f 0,30 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.

Hoofdc commissie voor de Normalisatie in Nederland

Onder de directe drang van oorlogsomstandigheden werd aan de reeds lang levende gedachte, dat door onderling overleg en samenwerking een meer productieve voortbrenging en verdeling van goederen en diensten kan worden verkregen, een concrete vorm gegeven.

In 1916 richtten de Ned. Maatschappij voor Nijverheid en Handel en het Koninklijk Instituut van Ingenieurs de Hoofdc commissie voor de Normalisatie in Nederland (HCNN) op. Deze commissie had en heeft ten doel door het stellen van nationaal geldende normen het zakelijk verkeer te vergemakkelijken en onnodige verscheidenheid te voorkomen of uit te bannen, teneinde op arbeid en materiaal te besparen.

Voor de opstelling van normen is een groot aantal technische commissies werkzaam (thans ca 200), waarin deskundigen en belanghebbenden zich vrijwillig inspannen voor de totstandbrenging van normen. Deze worden, na goedgekeurd te zijn door de Technische Raad, eerst gepubliceerd als ontwerp-norm (V-norm). Na verwerking van de hierop ontvangen kritiek worden ze door de HCNN uitgegeven als definitieve norm (N-norm). Ongeveer 1.200 definitieve normen, waaronder vele in boekvorm, zijn nu verkrijgbaar.

Het terrein, dat door de normcommissies wordt bestreken, is hoofdzakelijk het technische, maar er is een duidelijke tendentie waarneembaar om ook normen op te stellen voor gebieden die in andere sectoren van het maatschappelijk bestel liggen.

Aanvankelijk ging de gedachte uit naar maatnormalisatie en typebeperking, doch in de loop der jaren werd, om aan de behoeften van het bedrijfsleven te voldoen, meer en meer aandacht besteed aan normalisatie van keuringseisen, beproevingsmethodes, kwaliteitsbepalingen, nomenclatuur enz. Dit groeiproces, zowel in horizontale als verticale richting, is van het grootste belang, daar hierdoor steeds meer takken van industrie worden ingeschakeld bij normalisatie.

Een moeilijkheid, waarvoor de HCNN hierbij staat, is de toepassing van de normen. Weliswaar is de wijze waarop in de normcommissies overeenstemming wordt bereikt over de inhoud van de normen — vaak een compromis van of een keuze uit hetgeen in de praktijk wordt

toegepast — een garantie voor de innerlijke waarde ervan, maar dit houdt nog niet in dat deze nu ook zonder meer in een gehele bedrijfstak worden toegepast. De norm toch is feitelijk iets nieuws en er zijn altijd weerstanden te overwinnen, alvorens men er vrijwillig toe overgaat het eigen systeem te vervangen door een ander.

Het kan jaren duren voordat de mentaliteit dusdanig is gevormd dat de norm algemeen toepassing vindt. Normalisatie is dan ook in vele opzichten een geestelijk vormingsproces en de Hoofdc commissie, zich hiervan bewust zijnde, tracht dit proces zo veel mogelijk te beïnvloeden.

De plannen van de Hoofdc commissie zijn er dan ook op gericht om een steeds intensievere productie van normen te bevorderen. Daarnaast wordt een voorlichtingsdienst ontwikkeld die de toepassing van de normen stelselmatig zal propagieren.

Naast de nationale normalisatie, waaraan de Hoofdc commissie in de eerste plaats haar aandacht wijdt, staat de internationale normalisatie. Hiervoor bestaat de International Organization for Standardization (ISO), welke instelling de in de diverse landen parallel lopende activiteiten coördineert en bewerkstelligt dat de nationale normen zo mogelijk gelijkvormig worden. De nationale normalisatie lichamen zijn er lid van, terwijl de internationale aanbevelingen (recommendations) worden opgesteld in de technische commissies van de ISO die zijn samengesteld uit deskundigen van de diverse landen.

Voorts mag er nog op worden gewezen dat de normalisatie op electrotechnisch gebied wordt verzorgd door de International Electrotechnical Commission (IEC); welke commissie als „technical division” is verbonden aan de ISO. De Nederlandse afdeling van de IEC, het Nederlands Electrotechnisch Comité (NEC), werkt als buitengewone groepscommissie van de HCNN aan de totstandkoming van Nederlandse en internationale normen op electrotechnisch gebied.

Nederland, dat in zo grote mate afhankelijk is van het internationale verkeer, neemt op zeer actieve wijze deel aan het werk van de ISO en voert van een 15-tal ISO-commissies het internationale secretariaat.

's-Gravenhage.

C. KUILMAN.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Hoofdc commissie voor de Normalisatie in Nederland, door C. Kuilman	247	Full employment en arbeidsproductiviteit, door Drs W. Eizenga	259
Prospects of economic depression in the United States, door Prof. Dr C. L. Harriss	249	Boekbespreking:	
Het Drie-eilandenplan; Zeeland en zijn isolement, door Drs M. C. Verburg	250	Dr J. Alers: Het vrijwillig filiaalbedrijf, bespr. door Drs S. C. Bakkenist	261
Terugblik op de International Materials Conference, door Drs H. L. Dekking	254	Aantekening:	
Belangwekkende ontwikkeling in de luchtvaart, door C. Vermey	257	Recessie in de Verenigde Staten	262
		Geld- en kapitaalmarkt, door Drs J. C. Brezet ...	262
		Statistieken:	
		Wisselkoersen	263
		Interim-prijsindexcijfers van het gezinsverbruik	263

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: F. Collin; J. E. Mertens; J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. Vlerick.

DE ARTIKELN VAN DEZE WEEK

Prof. Dr C. L. HARRISS, Prospects of economic depression in the United States.

Er zijn belangrijke redenen voor de mening dat er geen depressie zal ontstaan, zoals in de jaren dertig. De financiële structuur is zodanig vernieuwd dat de Regering geld kan scheppen ter voorkoming van een enorme contractie en een omslag kan afweren. Een andere reden is dat een grote stabiliserende invloed is gelegen in de overheidsfinanciering. De belasting- en uitgavenprogramma's van de Regering zullen krachten ontwikkelen die de tendentie hebben om cyclische fluctuaties te compenseren. Bovendien heeft het werk van de economen gedurende de laatste twee decennia licht geworpen op de wijzen waarop de bedrijvigheid kan worden gestimuleerd. Er zijn echter ook onbevredigende punten in de economie aanwezig. De vraag die uit de tekorten, ontstaan in de depressie en de oorlog, voortvloeide is bevredigd, zodanig dat deze minder druk uitoefent. Vervolgens wijst schrijver o.a. op de uitstaande schulden, ingevolge de aankoop van huizen en consumptiegoederen. De grootste onzekerheid is wellicht, of de grote particuliere investeringen zullen voortduren. Schrijver verwacht een seculaire kosten- en prijsstijging, die niet noodzakelijk full employment met zich brengt, maar ernstige werkloosheid en stagnatie voorkomt.

Drs M. C. VERBURG, Het Drie-eilandenplan; Zeeland en zijn isolement.

Het Drie-eilandenplan beoogt, Noord-Beveland door afdammingen resp. van het Veerse Gat met Walcheren en van het Oostelijk deel van de Zandkreek met Zuid-Beveland te verbinden. Het plan is meer van regionaal dan van provinciaal belang. Met name Noord-Beveland trekt er grotelijks profijt van. Schrijver geeft een overzicht van de kosten en opbrengsten van het plan, waaruit blijkt dat de kosten in belangrijke mate worden overtroffen door de opbrengsten. Vervolgens schrijver enige gevolgen van het Drie-eilandenplan. Ten aanzien van consumptie-artikelen van hogere orde heeft Goes als het ware een monopolie voor Noord-Beveland. Vaste verbindingen zullen dit monopolie doorbreken. Middelburg wordt even gemakkelijk bereikbaar. Schouwen-Duiveland komt verkeerstechnisch dicht bij midden-Zeeland. De arbeidsmarkt ondergaat een vergroting. Het onderwijs voor de Noord-Bevelander ondergaat een verbetering.

Drs H. L. DEKKING, Terugblik op de International Materials Conference.

Door het uitbreken van het Korea-conflict werd het evenwicht tussen vraag naar en aanbod van grondstoffen ernstig verstoord. Spoedig werd algemeen ingezien, dat de prijzen tot een buitensporig niveau zouden stijgen en dat verscheidene essentiële grondstoffen door vele landen niet meer zouden kunnen worden aangeschaft. Daarom was een internationale samenwerking tussen producerende en consumerende landen onontbeerlijk. De International Materials Conference werd op 12 Januari 1951 opgericht door de „Grote Drie”, teneinde de belanghebbende landen in de vrije wereld te doen samenwerken ter bevordering van de productie, de distributie en het doelmatige gebruik van de schaarse grondstoffen. De kern werd gevormd door de Centrale Groep, welke de algemene grondstoffenpolitiek zou voeren. Zij zou beoordelen welke schaarse producten onder haar aandacht zouden worden genomen en voor welke dezer

speciale werkgroepen moesten worden ingesteld. Schrijver behandelt verschillende resultaten van de organisatie. Door de economische ontspanning werden de toewijzingen van grondstoffen langzamerhand gestaakt. Op 1 Januari 1954 werd de organisatie officieel ontbonden.

C. VERMEY, Belangwekkende ontwikkeling in de luchtvaart.

De groeiende betekenis van het luchtverkeer, zowel wat het passagiers- als vrachtvervoer betreft, is voor enkele grote Engelse scheepvaartmaatschappijen aanleiding geweest een belang bij bestaande onafhankelijke luchtvaartondernemingen te verwerven. Schrijver noemt enige grote scheepvaartmaatschappijen die deze ontwikkeling hebben ondergaan. Vervolgens gaat schrijver in op de vraag, of het voorbeeld der grote Engelse scheepvaartconcerns in Nederland navolging zal vinden. Nederland heeft geen onafhankelijke luchtvaartondernemingen, wat mede een der oorzaken is geweest voor het feit, dat Londen in luttele jaren tijds tot het belangrijkste internationale luchtbevrachtingscentrum kon uitgroeien.

Drs W. EIZENGA, Full employment en arbeidsproductiviteit.

Zaterdag jl. is, onder auspiciën van de Contactcommissie van Academisch Gevormde Economen, te Eindhoven, de vierde Landdag voor Economen gehouden. Op deze Landdag hebben Prof. Dr J. R. M. van den Brink en Prof. Dr H. J. Witteveen een inleiding gehouden over „Full employment en arbeidsproductiviteit”. Prof. Van den Brink beziet het onderhavige probleem in de breedte tegen een sociaal-psychologische achtergrond, terwijl Prof. Witteveen in de diepte uitbouwt tegen een achtergrond van het algemeen economisch evenwicht. Dit artikel bevat een kort verslag van deze inleidingen.

— SOMMAIRE —

Prof. Dr C. L. HARRISS, Prospects of economic depression in the United States.

Dans cet article, l'auteur examine les risques d'une dépression économique aux Etats-Unis.

Drs M. C. VERBURG, Le plan des 3 îles; la Zélande et son isolement.

Le plan des 3 îles tend à relier Noord-Beveland à Walcheren et Zuid-Beveland grâce aux endiguements. L'auteur expose la genèse et la signification du plan.

Drs H. L. DEKKING, Coup d'oeil rétrospectif sur l'International Materials Conference.

L'auteur traite la création, des résultats et de la dissolution de la International Materials Conference.

C. VERMEY, Développement important de la navigation aérienne.

L'auteur donne quelques exemples de grandes compagnies maritimes britanniques, qui ont acquis des intérêts dans des entreprises de navigation aériennes indépendantes. Il se demande ensuite si cette évolution sera suivie aux Pays-Bas.

Drs W. EIZENGA, Plein emploi et productivité.

Samedi dernier a eu lieu la 4e journée nationale des économistes. A cette occasion, le Professeur Dr J. R. M. van den Brink et le Professeur Dr H. J. Witteveen ont fait un exposé sur le „Plein emploi et la productivité”. Cet article comprend un résumé de cette conférence.

Prospects of economic depression in the United States

The free world lives in fear, and the Communists in hope, of a serious business depression in the United States. Any repetition of the horrors of the 1930's, would shake mankind in ways we can hardly imagine. Since big depressions start small, any drop in business arouses worries that the decline may cumulate, feeding on itself, and generate a tragically serious depression. Such extreme worries seem to me almost groundless as applied to the United States. Of course, incredibly stupid government policies could make any modest decline cumulate into something big. We always face the risk that persons to whom great political power is given may be seriously deficient in economic competence. For the United States, however, I believe that in the foreseeable future government actions to prevent depression will not be very bad and are much more likely to be rather good. There are powerful reasons, economic and political, for believing that nothing like the 1930's will develop. Few people, either here or in America, seem to understand the magnitude of the structural changes in the economy of the United States which provide some of the basis for this optimism. One, certainly, is the strengthening of our banking and financial system. The severity of the depression of the 1930's in the United States was due more to bank failures and monetary contraction than often recognized. Nothing of the sort is likely (or possible) now. Speaking broadly, the financial structure has been rebuilt in ways that permit (and may require) the national government to use its power to create money to prevent huge contraction, and certainly to forestall collapse. Considerable monetary expansion and contraction are still possible, of course; a monetary basis for potential cumulation of an economic trend, especially one downward, remains. Yet nothing like the financial tragedies of the past seems possible, and even moderately wise central banking policy will give considerable protection.

A second major reason for difference from the pre-1940 past is that much stabilizing influence has been built into government finances. Largely by accident — certainly without the considered judgment of Congress — the tax and spending programs of the U.S. government will produce forces tending to offset cyclical fluctuations. As business declines, government expenditures rise somewhat, and tax collections fall substantially. In other words, government „buying” (including transfer payments) increases while the Treasury, by taking less from taxpayers, permits them to buy more. Loss carrybacks for businesses provide funds through tax refunds just when badly needed. Unemployment insurance helps provide a welcome support for consumer markets. Of course, the way the government finances the deficit which results is important; we cannot be certain of the Treasury's policy. Conceivably, it might be as wrong as the inflation-creating debt management after World War II, but a generally expansionary borrowing policy seems probable. Moreover, with huge amounts of its debt maturing (or redeemed) every few months, the Treasury could shift enough debt to the commercial and the Federal Reserve Banks to force great liquidity and monetary expansion; while the mechanics are not widely understood, and such a policy would be out of line with recent Treasury thinking, something of the sort is not inconceivable and,

in my opinion, could help appreciably in offsetting tendencies for a depression to cumulate ¹⁾.

Personally, I should like to see our federal financial system revised to contain more built-in stabilizers — chiefly carrybacks of unused personal exemptions (and credits for dependents) and greater allowance for business losses — but the present system operates in the right direction.

Another hopeful factor, is that the work of professional economists during the last 20 years has been fruitful in throwing light on what can be done to stimulate business. Although we often disagree, the amount of agreement is vastly greater, especially if we focus on a single goal, such as how to encourage business expansion. But will the advice of American economists be accepted by politicians and business? Economists have given enough bad advice to make politicians cautious about which economists to follow. Yet on a broad issue where economists will be in general agreement, the prospects seem to me good ²⁾. The memory of the depression remains with business, too, and caution has pervaded business thinking in recent years, checking tendencies to excess that one might expect after long periods of prosperity.

Unfortunately, there are some unsatisfactory features. The demands that resulted from shortages accumulated during depression and war have been filled enough so that they press less insistently ³⁾. The country has „grown up” to the war-time increase in money supply. In the meantime, costs have risen so that at present price levels a certain amount of inflationary pressure may be needed to create enough demand to employ resources of certain industries fully. This condition probably exists in construction, especially housing, and perhaps in many others. Can forces of competition, competent management, need for jobs, and rising productivity in general bring costs to a level consistent with full employment at present demand? Some pessimism is proper. The strength of labor unions and their resistance to wage rate reductions and, in too many cases, to labor-saving innovation, is a cause for some concern. Poor conditions in some parts of agriculture have received much publicity, but from the over-all view other parts of the economy are aided by lower food costs, freeing funds for purchase of other things.

Another reason for worry is the volume of debt outstanding — notably for purchases of houses and consumer goods. Future income is mortgaged, in a sense, with debt repayment (saving) getting a high claim on funds available. In relation to current incomes, present debt levels are perhaps not high enough to justify great concern. They could, however, add to the distress of a period of contraction. (Funds already saved and held in liquid forms provide some offset for many families). In addition, commitments to save in the form of life insurance and pension contributions are at high levels,

¹⁾ One unfortunate aspect of government finance which is new since the 1930's is the high level of military spending. Allowing for changes in the purchasing power of money, government purchases of military equipment and services seem certain to remain above total government purchases in a year of the 1930's, assuring a rather high floor to spending (and for things which do not supplant consumer buying).

²⁾ The timing and the determination of the amount of action are less likely to be as good as the best judgment, if it could be identified, would make possible.

³⁾ Our huge and entirely unexpected population increase, proportionately about like that of the Netherlands, continues to add a basis for insistent demand for a huge variety of things, food, school buildings, highways, etc.

and although not completely inflexible, will tend to restrict consumption buying as incomes decline.

Perhaps the greatest uncertainty is whether the high rate of private investment will continue. Since so much of our national product consists of investment goods, any large drop in the amount of growth (to say nothing of an actual decline) might be extremely serious. The most sensitive investment, that in inventory, has been declining over recent months but seems, if anything, a bit low for current levels of consumer buying. Other business investment might fluctuate greatly; this risk must not be underestimated ⁴⁾.

On balance, I remain optimistic about the possibilities of business contractions being reversed before they cumulate into serious depression. My views are based on a combination of economic and political factors, some of which I have already noted. Even assuming that government would do nothing to change existing arrangements, I should be generally confident. Such an assumption, however, seems to me about as wrong as possible. No one wants depression. The political parties have especially strong reasons to act. The Republican Party wishes fervently to avoid becoming identified as the party of depression; their rivals, the Democrats (especially elements relying on labor union support), have a strong element favoring „expansionary” government action. There will be disagreement about the best kind of action, how much, and when. Yet neither party seems likely to fail ⁵⁾.

Forecasting for the next few months is something for which I am not qualified. There has been a large contraction of some 10 per cent in industrial production since July 1953. Some industries, notably auto manufacturing, have suddenly found conditions much poorer than they had planned; a few, like textiles, have been partially depressed for several years. Personal income is only a trifle higher than a year ago. Backlogs of orders are down. Whether the decline will go much lower, or when it will be reversed, I would hardly venture to judge. Consumer buying has fallen only very slightly, so that businesses must soon replenish inventories. There is no evidence of accelerated cumulation, of appreciable distress selling, or of withholding of buying in hopes of lower prices. Business reports on plans for purchase of plant and equipment indicate, at the worst, only a slight decline. No sweeping business pessimism is apparent. My hunch is that the decline has about ended but that several months may be needed to reach last year's peak.

The current decline is undoubtedly aggravated by certain forces not generally recognized. One is that income tax payments are now bunched heavily in the early part

⁴⁾ In its tax recommendations, the Eisenhower administration has, correctly I think, emphasized the importance of tax adjustments that will encourage the continuation of high business investment.

⁵⁾ I, for example, would emphasize debt management and tax reduction rather more, and an increase in spending rather less, than many economists. Yet this is a matter of degree only.

of the year, creating a seasonally depressing effect of some proportions. A second factor is that government spending is declining to a level more than 10 per cent below that of last year, a big drop; even though actual disbursements as yet reflect only part of the drop, firms selling to the government, notably to the military, are well aware of the „stretch out” of contracts and will wisely adjust inventory; as a result, large temporary declines in production are possible in some cases. Stockpiling of strategic materials seems also near the end, so this buying no longer absorbs raw material output. A third factor is that costs and prices are not yet fully in line with the realities of a non-inflationary economy. Much room for healthy readjustment exists, I feel certain, and as business progresses along such lines, consumer buying will expand because better values are offered.

Looking farther ahead, over the next few years, I believe that the broad problem will be to grow as rapidly as possible. The U.S. labor force is increasing about half a million a year. If the economy were to remain at the peak reached in 1953, a high level indeed, unemployment would grow over a period of a few years to apparently alarming totals. Will expansion be great enough to keep resources, including an expanding labor force, utilized fully? There are strong forces in this direction. Industry, doing perhaps \$ 1,500 million of research a year, is creating opportunities for expansion and investment of many sorts. Consumption remains at levels far below what all but a small fraction of the public would consider desirable; in such things as housing the need stretches endlessly into the decades ahead. Yet no one can be certain. If, as some economists believe, an expanding money supply is helpful (or necessary) for optimum economic growth, one cannot be confident of steady expansion under present monetary policies. Certainly, however, there is no basis for assured pessimism. In terms of the economy of the rest of the world, a slow rate of growth of the American economy would be different indeed from a serious depression.

President Eisenhower has economic advisers of the highest quality. He is also certainly getting advice on economic matters from persons with little special competence. Congress is in somewhat the same position. As yet neither the executive nor the legislature has developed clear policies for action under conditions that may develop. My own prediction is that actions will tend to be slightly inflationary (although often disguised) and that government will tend to support a structure of prices and costs which will rise secularly, without necessarily bringing full employment but preventing serious unemployment and stagnation. Meanwhile, the business system will continue to develop within itself strong forces for expansion. The kind of depression so widely feared seems to me highly improbable.

New York/Rotterdam.

C. LOWELL HARRISS.

Het Drie-eilandenplan

Zeeland en zijn isolement

Waaren, Zuid-Beveland en Noord-Beveland vormen gezamenlijk midden-Zeeland. Gewoonlijk wordt er nog steeds gesproken over de drie eilanden, ofschoon de eerste twee sinds driekwart eeuw met het vasteland van Noord-Brabant door middel van de Sloe- en de Kreekrakdam zijn verbonden. Noord-Beveland daarentegen is één van de laatste twee overgebleven werkelijke eilanden in

Zeeland, nl. met Schouwen-Duiveland samen. Zeeuws-Vlaanderen heeft altijd deel uitgemaakt van de Vlaamse laagvlakte, al waren vele onderdelen hiervan tot in de 18de eeuw eiland. St Philipsland kreeg een halve eeuw geleden zijn vaste verbinding met Noord-Brabant. Tholen ten slotte kreeg in 1928 een brugverbinding met laatstgenoemde provincie.

Het Drie-eilandenplan beoogt nu Noord-Beveland door afdammingen resp. van het Veerse Gat met Walcheren en van het Oostelijk deel van de Zandkreek met Zuid-Beveland te verbinden.

Reeds vóór 1940 was wel eens, platonisch, met deze gedachte gespeeld. Zij kwam niet voor uitvoering in aanmerking. Toch waren er plannen gemaakt om Noord-Beveland uit zijn isolement te verlossen. Omstreeks het tijdstip waarop Nederland in de laatste oorlog werd betrokken, zou een brug van Kortgene naar Wolfaartsdijk worden aanbesteed. De oorlog en de verarming er na verhinderden de uitvoering van dit plan. Dezelfde mensen trouwens, die het zgn. Brugcomité hadden gevormd, waren wat huiverig geworden van het bouwen van een brug! Het Drie-eilandenplan was nl. ondertussen naar voren geschoven; de lessen van de dijk dichting op Walcheren zouden immers toegepast kunnen worden. Een brug zou de kansen hierop verminderen. Een prikkelende brochure ¹⁾ had op deze mogelijkheid de aandacht gevestigd. Ondanks veler actie — vooral van de zijde van het Provinciaal Bestuur — werd deze droogmaking echter in Juli 1952 naar een later tijdstip verschoven: er waren urgentere plannen. Het resultaat was: geen brug en geen dammen, maar wel een grotere veerboot.

De Februari-ramp van 1953 bracht weer een verandering van inzicht. Reeds voor het Delta-plan ter uitvoering werd aanbevolen, werd het duidelijk, dat de veiligheidseisen bewerkstelligden wat economisch nog niet boven in het nationale behoeftenschema kon staan: op 21 Februari 1954 deelde de Minister van Verkeer en Waterstaat mee, dat de studie van de uitvoering van het Drie-eilandenplan door de Rijkswaterstaat betekende, dat het kon worden uitgevoerd, los van het Delta-plan. Vooral voor de Noord-Bevelanders gaf dit een verademing: men behoefde nu niet op de realisering van de afsluiting d'ér zeegaten te wachten. Over 5 tot 7 jaar zou het klaar zijn en niet over 20 of 25 jaar. Het rapport van de Delta-commissie bevestigt dit. Bij Veere is een primaire-, bij Kats een secundaire afdamming geprojecteerd. Gezien de termijnen waarom het gaat is het enthousiasme van de Zeeuw voor het Drie-eilandenplan niet bekoeld door het veel grootsere Delta-plan.

Het Drie-eilandenplan is de voorlaatste stap naar opheffing van de geografische verbrokkeling van Zeeland. Ongeveer 5000 voor het begin der jaartelling brak het Nauw van Calais door. Voor onze kusten ontstond een schoorwal, die echter o.a. in het gebied der Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden onderbroken was door de Schelde- en Maasmonden. De zee, die steeds meer in niveau steeg, drong hier binnen en aldus ontstond een zeer verbrokken eilandengebied. Door aanslibbingen echter werden de kleinere delen weer geleidelijk aan elkaar gevoegd, een proces, dat door de mens werd bevorderd.

Nooit is Zeeland echter verder gekomen dan een driedelig ingedeelde provincie. Een noord-, een midden- en een zuidgroep ontstonden, waarvan de eerste nog steeds is verbrokken. In de 18de eeuw vormden de delen Schouwen, Duiveland en Dreischor één eiland. Tholen ontstond als één gebied in de 15de en 16de eeuw. De 7 delen van Walcheren waren reeds vóór 1300 één eiland. Zuid-Beveland ontstond als zodanig in 1808, toen Wolfaartsdijk bij de West-, Zuid- en Oostwatering werd gevoegd. Noord-Beveland is geheel nieuw herboren na de 16de-eeuwse vloed. West-Zeeuws-Vlaanderen ontstond in de 18de eeuw als één gebied. Oost-Zeeuws-



(Advertentie)

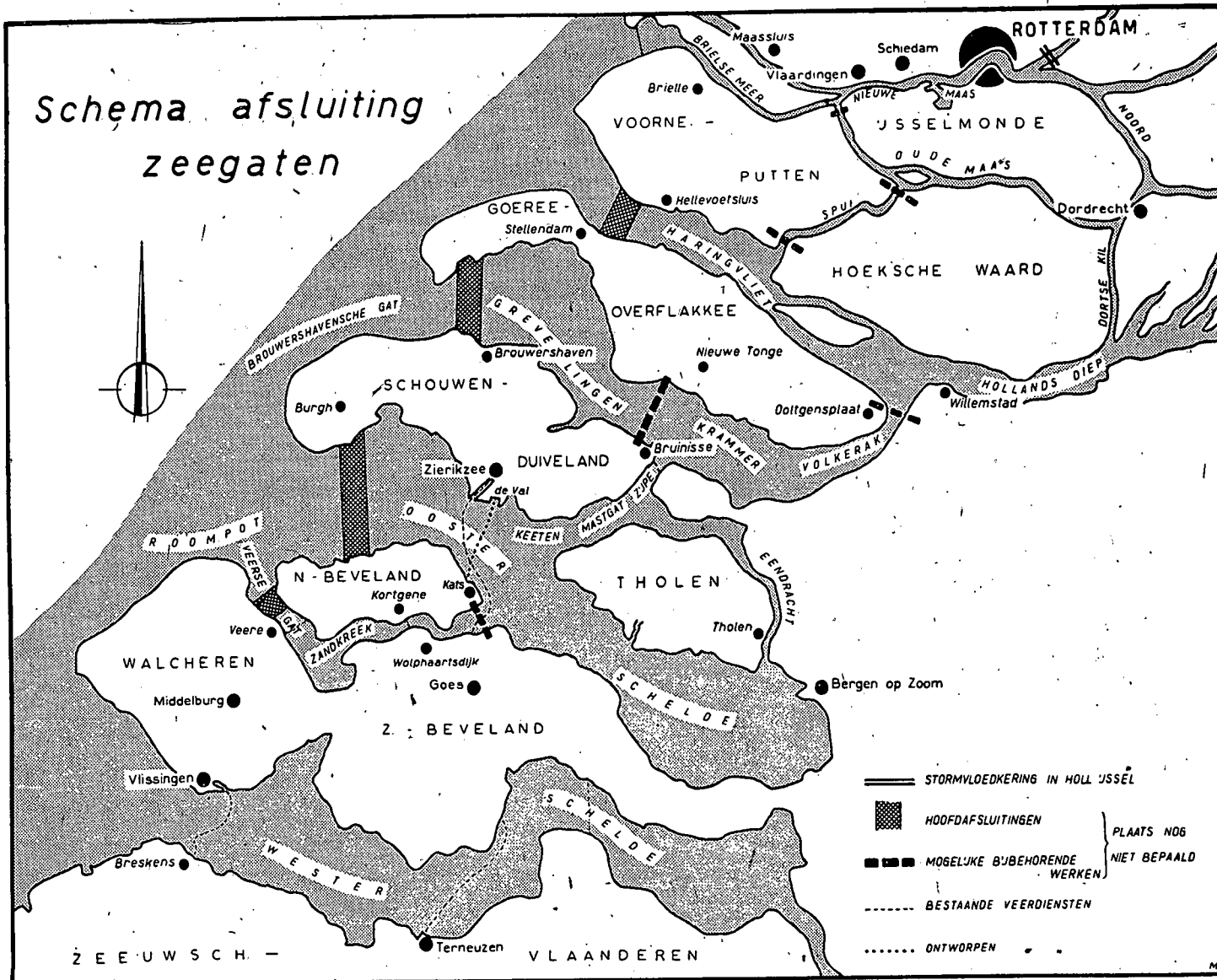
Vlaanderen was vóór 1300 al één geografisch geheel. Omstreeks 1870 werden de Sloedam (van Walcheren naar Zuid-Beveland) en de Kreekrakdam (van Zuid-Beveland naar Noord-Brabant) aangelegd. In 1952 verbindt de ingepolderde Braakman eerst West- en Oost-Zeeuws-Vlaanderen goed. Het Drie-eilandenplan komt daarna met de laatste verbetering. Zou men verder op dit pad willen gaan, dan zou Schouwen-Duiveland met St Philipsland moeten worden verbonden en dit gedooft Antwerpen niet met het oog op zijn verbinding met de Rijn.

Over uiterlijk 7 jaren is Zeeland dus een naar omstandigheden volmaakt opgebouwde provincie. Een vergelijking met 'bijv. de noord-oostelijke provincies leert, dat dit volmaakt met grote reserves moet worden genomen. Noord-Zeeland is vooral op Rotterdam en Noord-Brabant georiënteerd. Zeeuws-Vlaanderen wendt vanouds de blik op België. De verkeersverbeteringen in de laatste halve eeuw hebben vooral een middelpuntvliedende invloed gehad. Concentratie naar binnen, bijv. naar één grote Zeeuwse stad is niet mogelijk gebleken, met alle economische, sociale en culturele gevolgen.

Het Delta-plan is dan ook een principieel geheel andere stap. Het externe isolement wordt er door verbroken; de verbinding van de provinciedelen wordt er rechtstreeks door; het voor West-Europa veel belangrijker noord-zuidverkeer kan voor het eerst mede via Zeeland gaan lopen, waar tot op heden het oost-westverkeer niet veel meer is dan een appendix-verbinding van hoofdzakelijk regionaal belang. Ten aanzien van de Westerschelde mogen wij in een verdere toekomst wellicht eveneens op afdamming of op een tunnel rekenen of toch minstens op een ideale veerverbinding.

Het Drie-eilandenplan is dus meer van regionaal dan van provinciaal belang. Met name Noord-Beveland trekt er grotelijks profijt van. Voor Walcheren en Zuid-Beveland is de winst meer indirect en zijn het vooral de optredende verschuivingen, die de aandacht trekken. Schouwen-Duiveland komt dicht bij midden-Zeeland te liggen, maar heeft altijd meer interesse voor „Holland” getoond. Zeeuws-Vlaanderen heeft weinig belang bij Noord-Beveland. Maar uiteindelijk heeft iedere Zeeuw er belang bij dat het Zeeland goed gaat en zo willen wij dan ook ons eigen belang begrijpen.

¹⁾ Jhr Ir J. de Ranitz en Ir M. de Vink: „Er op of er onder. Een oproep tot Zeeuwse actie voor een beter en welvarender Zeeland”, Middelburg 1945.



Noord-Beveland telt rond 7.250 inwoners (in 1880 : 7.100), waarvan 60 pCt direct van de landbouw afhankelijk is. De overige welvaartsbronnen zijn hier bijna geheel van afgeleid. Iemand anders zal het niet wagen de sprong over Goes en Middelburg heen naar het Noorden te maken. De opbrengst van de landbouw, waarin het modern geleide grote bedrijf overheerst, bedraagt rond f 12 mln bruto. Hij betreft voornamelijk akkerbouwproducten; veelteelt en tuinbouw zijn er van geringe betekenis.

De opbrengst van de akkerbouwgewassen in 1950 bedroeg voor Noord-Beveland ²⁾:

Granen	10.520.000 kg	stro-opbrengst 8.948.000 kg
Peulvruchten	1.006.000 „	stro-opbrengst 676.000 kg
Handelsgewassen	3.610.000 „	
Knol- en wortelgewassen	100.744.000 „	
Groenvoedergewassen	562.000 „	
Totaal akkerbouwgewassen	116.442.000 kg	

De aanvoer van grond- en hulpstoffen voor de akkerbouw bedraagt ongeveer f 1 3/4 mln. De aan- en afvoer geschiedt hoofdzakelijk per schip, via de op het eiland aanwezige havens. De aanwezigheid van een weg zou ongetwijfeld leiden tot meer vervoer per as, dat onder bepaalde omstandigheden voordeliger of doelmatiger kan zijn. Men denke bijv. aan het vervoer van aardappelen, uien of stro rechtstreeks naar hun bestemming of naar

²⁾ Resp. volgens het Verslag van de Landbouw over 1950, blz. 283 en volgens de 6de landbouw telling van 1950.

het station N.S. te Goes. De verbinding via het enige autoveer (Kortgene-Wolphaartsdijk) heeft tot nu toe de ontwikkeling van de vrachtauto op het eiland sterk tegengehouden. Per 1.000 inwoners bedraagt het aantal vrachtauto's (en vracht- en tankopleggers en motordriewielen voor vrachtvervoer) voor 1951: 5,77 (voor Zeeland als geheel: 9,69; voor Nederland: 8,51; voor West-Zeeuws-Vlaanderen 14,44) ³⁾. Economisch profijt mag men van afdammingen in dit opzicht zeker verwachten. De behoefte aan verkeer is ook op Noord-Beveland trouwens zeer sterk gestegen, blijkens het aantal overzettingen:

	Voetgangers		Auto's	
	1939	1952	1939	1952
Kortgene-Wolphaartsdijk (autoveer)	138.130	292.496	22.555	63.238
Kamperland-Veerde (voetveer)	24.045	63.158	—	—

Het aantal overgezette auto's krijgt nog meer reliëf, wanneer men het stelt naast het aantal in 1939 van Vlissingen naar Breskens overgezette auto's: 47.992 (1952: 232.043). Noord-Beveland overschreed dit getal reeds in 1950.

De kosten van het Drie-eilandenplan worden veruit overtroffen door de opbrengsten. De vraag, waarom men dit rendabele project dan niet eerder heeft geëntameerd, is eenvoudig te beantwoorden. Na de ramp van 1953, die

³⁾ „Ontwikkelingsplan voor Zeeland met betrekking tot bevolking en industrie”, Economisch Technologisch Instituut voor Zeeland, Middelburg 1952, blz. 68.

het Zuidelijk gedeelte van het eiland (ruim 2.000 ha) en het Noordelijk deel van het er tegenover liggende Zuid-Beveland (bijna 1.000 ha) inundeerde, staat men voor de noodzaak de omliggende dijken $1\frac{1}{2}$ à 2 m te verhogen en te versterken. Dit is nodig om op toekomstige nog hogere vloedstanden berekend te zijn ⁴⁾. Plotseling is deze versterking dus een economische behoefte geworden die moet worden bevredigd. Met de uitvoering van het Drie-eilandenplan wordt deze oplossing echter vervangen door een veel betere. Zo gezien bedragen de alternatieve kosten dus nihil, hetgeen betekent, dat de opbrengsten van het plan met de kosten van dijkversterking (= rond f 45 mln) mogen worden opgevoerd.

De kosten van het Drie-eilandenplan bedragen rond f 35 mln. Voegt men daarbij de kosten van een verbeterd wegensysteem op Noord-Beveland, alsmede de aanleg van een nieuwe steiger met fuik voor het veer op Schouwen-Duiveland en die van enkele kleine gemalen, dan komt men ten hoogste op f 40 mln.

De opbrengsten kunnen als volgt worden gecalculleerd:

1. geen dijkversterking (de oude dijken vormen een tweede waterkering) — f 45 mln;
2. landaanwinst 1.750 ha, tegen een nationaal-economische grondwaarde van f 10.000 per ha — f $17\frac{1}{2}$ mln;
3. de twee veerdiensten, die momenteel reeds f 250.000 per jaar kosten (een bedrag dat steeds stijgt) komen te vervallen. Gekapitaliseerd (à 4 pCt) mogen wij dit voordeel stellen op f $6\frac{1}{2}$ mln; hiertegenover staat een geringe stijging van de onderhoudskosten der wegen;
4. het onderhoud van de dijken kost ca f 60.000 per jaar minder, gekapitaliseerd is dit f $1\frac{1}{2}$ mln;
5. het mindere tijdverlies, doordat de wacht- en overzettijden vervallen, mag worden gesteld op $\frac{1}{2}$ uur per persoon. Voor 356.000 personen per jaar is dit 178.000 uur; berekend tegen f 2 per uur is dit gekapitaliseerd bijna f 9 mln.

De totale opbrengsten uit hoofde van deze categorieën bedragen derhalve f $79\frac{1}{4}$ mln, waarvan f 45 mln eerst sedert 1 Februari 1953 mag worden meegerekend. Daarnaast zijn er nog diverse memorieposten, die wij niet in geld kunnen uitdrukken. Het aantal dijk- en oevervallen aan de betrokken kust bedroeg van 1881 - 1940: 34 ⁵⁾. Na afdamming verdwijnt de uitschurende werking van de zeestroom, zodat aan deze vallen een einde komt.

Van de vier calamiteuze polders op Noord-Beveland komt er één geheel en komen er twee gedeeltelijk door de dammen beschermd te liggen.

Ook de verschuiving van het vervoer per schip naar dat per as, die na de afdamming mogelijk wordt, levert voordelen op die niet te berekenen zijn (o.a. vrachtauto's met grotere tonnage). Op een agrarische productie echter van f 12 mln per jaar is dit niet te verwaarlozen. De scheepvaart zal geen nadelen ondervinden, daar het kanaal door Walcheren door middel van een vaargeul in de Zandkreek en sluizen in de Oostelijke dam met de Oosterschelde blijft verbonden. De twee belangrijkste havens zijn die van Kamperland of Kortgene, resp. voor het Westelijk en Oostelijk deel van het eiland. Het ligt voor de hand beide op de vaargeul aan te sluiten. Een onderzoek naar de planologische en economische mogelijkheden hiervan is thans gaande.

Er zijn nog enkele aftrekposten. In de eerste plaats zal de visserij (23 vaartuigen, vnl. uit Arnemuiden afkomstig) van Veere uit onmogelijk worden. Deze zal zich echter verplaatsen. Voor Veere ligt een compensatie in het ontstaan van nieuwe recreatiegebieden, waar o.a. de zeilsport kan worden bedreven. In het Oosten van de af te dammen Zandkreek ligt een oesterpannegebied, dat aanvankelijk weinig zal worden aangetast. Men verwacht echter wel een verschuiving van stromen, zodat aldaar een verandering zou kunnen optreden. Voorshands zou een verplaatsing mogelijk zijn. Het Delta-plan zal helaas de nekslag voor de visserij ter plaatse betekenen.

De betere bootverbinding van Kats op Zierikzee (De Val) zal uiteraard eveneens geld kosten. Deze verbetering is echter reeds lang nodig. Zij was echter tot heden toe praktisch onuitvoerbaar. De kosten mogen derhalve niet op dit project rusten.

Enige gevolgen van het Drie-eilandenplan dienen nog te worden geschetst. Ten aanzien van consumptie-artikelen van hogere orde heeft Goes voor Noord-Beveland als het ware een monopolie. De verbinding naar deze stad, die tevens het Zeeuwse landbouwcentrum is, is nu eenmaal aanmerkelijk beter. Vaste verbindingen echter zullen dit monopolie doorbreken. Middelburg wordt even gemakkelijk bereikbaar en de Zeeuwse hoofdstad bezit een winkelapparaat, dat rond 20 pCt groter is. Ook de Middelburgse groothandel zal enige verschuiving ten goede ondervinden. De beurtvaart is hier vervangen door het vrachtautovoer en dit moet thans van Middelburg uit een grote omweg maken. Goes behoeft hiervan geen schade te ondervinden, daar men mag aannemen, dat de drooggelegde gronden in totaal aan bijna 2.000 mensen een bestaan zullen geven. Bovendien komt Schouwen-Duiveland in de naaste toekomst verkeerstechnisch dicht bij midden-Zeeland te liggen. Ruim 30 pCt van het personenvervoer en 20 pCt van het autovervoer (resp. in totaal 500.000 passagiers en 130.000 auto's) van en naar dit eiland onderhoudt met midden-Zeeland relatie. De drie-uurdienst met een vaartijd van een uur zal echter wellicht een uurdienst met een vaartijd van 25 minuten worden. De reisduur Zierikzee-Goes wordt dan van $1\frac{1}{2}$ uur ongeveer 1 uur.

De arbeidsmarkt ondergaat eveneens een vergroting. In de komende 15 jaar zullen uit hoofde van het geboorteoerschot op Walcheren en Zuid-Beveland ruim 7.300 mensen aan de arbeidsmarkt worden toegevoegd. Voor Noord-Beveland is dit cijfer 250. Door het bestaan van geografische deelmarkten op de arbeidsmarkt heeft deze niet altijd voldoende ruimte gehad. Het gevolg was dat, als men wegtrok, men vaak Zeeland verliet. Ook in dit opzicht is elke verkeersverbetering in deze provincie toe te juichen.

Ten slotte zijn daar nog de sociaal-culturele voordelen. Het onderwijs voor de Noord-Bevelander (M.T.S., lycea, technische school e.d.) ondergaat een verbetering, waarvan trouwens ook de instellingen zelf profiteren. Ook deze hebben te lijden onder een zeer verspreid wonende bevolking. Hetzelfde geldt voor culturele voorstellingen, bijv. in Middelburg en Goes. Slechts vaste verbindingen zijn permanente verbindingen; zij kennen geen onderscheid tussen dag en nacht, zoals veerboten!

Het in vele opzichten stabiele Zeeland gaat dus ook door het Drie-eilandenplan verschuiven. Voor de afsluiting der zeegaten is het een laatste voorproefje.

⁴⁾ „Afdamming zeearmen”. Derde interim-advies, uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage 1954, blz. 8.

⁵⁾ J. van Veen, Land below sea level, 's-Gravenhage 1953, blz. 19.

Terugblik op de International Materials Conference

Met de opheffing van de International Materials Conference is een einde gekomen aan het kortstondige bestaan van deze merkwaardige creatie. Merkwaardig door haar grondslag: vrijwillige samenwerking van de niet-communistische landen, door haar zakelijke opzet, gericht op snelle resultaten met vermindering van streven naar perfectionisme, door haar activiteit, die in een critieke tijd op korte termijn een grote mate van orde schiep in de chaotische situatie van de grondstoffenvoorziening.

Daar bij de nog voortdurende ongewisse politieke vooruitzichten de noodzaak tot plotselinge wederinstelling van dit orgaan geenszins denkbeeldig is, lijkt een beknopte nabeschuiving niet ongemotiveerd.

De voorgeschiedenis.

Ofschoon de wederopbouw, vooral van Europa, een abnormaal sterke behoefte aan grondstoffen met zich had medegebracht, waarin aanvankelijk slechts met grote moeite en dan nog gebrekkig kon worden voorzien, kon dit vraagstuk in het voorjaar van 1950 als grotendeels opgelost worden beschouwd. Met het uitbreken van het Korea-conflict dreigde echter vrijwel onmiddellijk een ernstige verstoring van het moeizaam verworven evenwicht tussen vraag en aanbod.

De directe krijgshandelingen en de hieraan verbonden uitbreiding van de oorlogsindustrie riepen op zichzelf al een buitengewone vraag naar grondstoffen in het leven. Deze druk op voorraden en productie werd verzwaaard, doordat overheid en bedrijfsleven, geleerd door de ervaringen van de recente wereldoorlog, op grote schaal overgingen tot „stockpiling”. Evenmin bleef de particuliere speculatie onledig. Dientengevolge trad, in het bijzonder voor strategische grondstoffen, een aanzienlijke en snelle prijsstijging op. Tegen einde 1951 was het gemiddelde prijspeil reeds ruwweg 60 pCt opgelopen. Weldra werd algemeen ingezien, dat onder deze omstandigheden de prijzen tot een buitensporig niveau zouden stijgen en dat verscheidene essentiële grondstoffen door vele landen eenvoudig niet meer zouden kunnen worden aangeschaft, hetzij wegens gebrek aan deviezen, hetzij ten gevolge van uitvoerrestricties en dergelijke maatregelen van landen, die in een gunstiger situatie verkeerden.

Om aan deze constellatie het hoofd te bieden, was een internationale samenwerking tussen producerende en consumerende landen onontbeerlijk. Het in de jongste wereldoorlog intergeallieerde systeem van controle en toewijzing was echter reeds sedert lang geliquideerd, daar was aangenomen, dat aan dergelijke noodmaatregelen geen behoefte meer bestond. De belangengemeenschap van die tijd was trouwens onherstelbaar verstoord. Bovendien hadden, ten gevolge van de naoorlogse politieke ontwikkeling, de Westerse mogelijkheden de controle op grote onafhankelijk geworden producerende gebieden, en daarmee de vrije beschikking over hun voortbrengselen, verloren. Het was duidelijk, dat naar een andere vorm van internationale samenwerking moest worden gestreefd.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat in de tweede helft van 1950 over dit probleem herhaaldelijk rechtstreeks overleg tussen de verschillende regeringen werd gepleegd en dat dit ook in en door onderscheidene

internationale organisaties, met name de O.E.E.C., de N.A.T.O., de U.N.O. en de O.A.S. (Organization of American States), te berde werd gebracht. Zo stelde de Secretaris Generaal van eerstgenoemd lichaam in een memorandum dd. 28 September 1950, hetwelk, verschillende aspecten van de recente ontwikkeling der economische situatie van de Westerse landen aan het oog liet voorbij gaan, ook het tekort aan essentiële grondstoffen aan de orde. In dezelfde maand maakte deze kwestie punt van bespreking uit op een bijeenkomst te New York van de Ministers van Buitenlandse Zaken van de Verenigde Staten, Engeland en Frankrijk. Met Canada kwam eerstgenoemd land de volgende maand tot een gedragslijn voor bilaterale samenwerking.

De grote hinderpaal voor een afdoende algemene regeling bleef, dat geen van de bestaande organen hiervoor competent was. Het beperkte lidmaatschap van O.E.E.C., N.A.T.O. en O.A.S. omvatte bij lange na niet alle belangrijke producerende en consumerende landen van de vrije wereld; de U.N.O. daarentegen telde weer teveel leden. Slechts een — tot dusver ontbrekende — organisatie ad hoc kon uitkomst brengen.

Tegen eind November was, ten gevolge van de interventie van communistisch China in Korea, de grondstoffenvoorziening in een dermate acuut stadium gekomen, dat op zeer korte termijn de knoop moest worden doorgemaakt. Na het bezoek van de Britse Premier Attlee aan President Truman, gevolgd door een op instigatie van de Verenigde Staten door de E.C.A. uitgenodigde missie van de O.E.E.C. en verder onderling overleg tussen de „Grote Drie”, werd ten slotte op 12 Januari 1951 een gezamenlijke verklaring van deze laatsten gepubliceerd, welke verklaring kan worden beschouwd als de geboorte-akte van de International Materials Conference. In het kort kwam zij hierop neer, dat een regionale oplossing van de grondstoffenherziening niet mogelijk, doch een wereldwijde organisatie hiertoe noodzakelijk was en dat belanghebbende landen van de vrije wereld tot toetreding daarvan zouden worden uitgenodigd. Als algemene doelstelling werd gezien het verwezenlijken van samenwerking van deze landen ter bevordering van de productie, de distributie en het doelmatige gebruik van de schaarse grondstoffen.

De organisatie.

De volgende stap was uiteraard het organiseren van het apparaat. In de eerste plaats werd de kern gevormd, de Centrale Groep. Deze bestond uit vertegenwoordigers van de drie oprichters, t.w. de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Frankrijk, kort daarop aangevuld met vertegenwoordigers van Australië, Brazilië, Canada, India, Italië, de O.E.E.C. en de O.A.S. Ondanks krachtige pogingen zijnerzijds is de Benelux niet in de groep opgenomen. De Centrale Groep zou de algemene grondstoffenpolitiek voeren; zij zou beoordelen en beslissen, welke schaarse producten onder haar aandacht zouden worden genomen en voor welke dezer speciale werkgroepen moesten worden ingesteld. Zij zou voorts fungeren als hoofdkwartier en secretariaat en deze werkgroepen, de „Commodity Committees”, ontlasten van administratieve, statistische en publicitaire arbeid, voor zover met centrale behandeling de doelmatigheid zou zijn gediend.

De Commodity Committees zouden zich elk occuperen met één of meer bepaalde grondstoffen. Zij werden gezien als autonome organen, die zelfstandig hun interne organisatie, hun werkwijze, hun beleid en hun eventuele opheffing bepaalden en ter zake dus niet waren onderworpen aan het oordeel van de Centrale Groep. Hun taak bestond uit het zo snel en zo goed mogelijk bereiken van het in de verklaring van 12 Januari genoemde doel. Zij stonden in rechtstreeks contact met de regeringen der betrokken landen. Hun besluiten en voorstellen hadden voor deze geen bindende kracht, doch droegen het karakter van aanbevelingen, aan welke al dan niet kon worden gehoor gegeven. Deze samenwerking stond dus geheel op basis van vrijwilligheid, waarbij er uiteraard van werd uitgegaan, dat niet zonder steekhoudende redenen van de aanbevelingen zou worden afgeweken. De uitvoering van de aanbevelingen werd geheel aan de desbetreffende regeringen overgelaten. Het bleef aan deze voorbehouden, binnen het kader van de aanbevolen toewijzingen, te bepalen waar te kopen, hoe te betalen, hoe de interne distributie te regelen e.d. Aangenomen werd, dat bij dit proces bij voorkeur de normale handelskanalen zouden worden bevangen. In weerwil van het autonome beginsel is een grote uniformiteit in de werkwijze van de onderscheidene commissies bereikt.

Zoals was te verwachten, heeft deze opzet in de praktijk niet altijd feilloos gefunctionneerd. Gebrek aan overeenstemming in de commissies, te late allocaties, te lange levertijden, deviezenmoeilijkheden enz., hebben herhaaldelijk een spaak in het wiel gestoken. Dit neemt niet weg, dat, achteraf en over de gehele linie bezien, het ontworpen stelsel zeer zeker aan de verwachtingen heeft voldaan en dat langs de gevolgde weg tastbare resultaten zijn bereikt.

De Commodity Committees bestonden uit afgevaardigden van de belangrijkste producerende en verbruikende landen met dien verstande, dat in elke commissie 80 tot 90 pCt van productie en consumptie van de desbetreffende producten was vertegenwoordigd. Na rijp be raad werden Commodity Committees voor de volgende groepen van grondstoffen ingesteld: koper - zink - lood; katoen - katoen linters; mangaan - nikkel - cobalt; pulp - papier; zwavel; tungsten - molybdeen; wol.

Voor de schaarse producten rubber en tin stuitte de vorming van een commissie op gemis aan overeenstemming tussen betrokken landen, terwijl anderzijds werd overwogen, dat hiervoor reeds internationale organisaties bestonden. Van andere belangrijke grondstoffen, zoals olie, staal en steenkool, baarde de voorziening geen zorgen. In totaal waren 28 landen¹⁾ in de commissies vertegenwoordigd. Gezien voregenoemde richtlijnen is

¹⁾ Argentinië, Australië, België, Bolivia, Brazilië, Canada, Chili, Cuba, Frankrijk, Groot-Brittannië, India, Italië, Japan, Mexico, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Oostenrijk, Peru, Portugal, Spanje, Turkije, Uruguay, Verenigde Staten, West-Duitsland, Zuid-Afrika, Zweden en Zwitserland.

het begrijpelijk, dat Nederland slechts in één — pulp en papier —, België daarentegen in 6 commissies zitting had. In Benelux-verband werd echter overeengekomen, dat dit land ook onze belangen zou behartigen, en omgekeerd. Hierop kon België zich uit de Pulp - papier Commissie terugtrekken. Het resultaat van deze regeling was, dat slechts in de Tungsten - molybdeen Commissie de Benelux geen vertegenwoordiger had.

Hoewel het lidmaatschap dus was beperkt tot de voornaamste landen, die overigens werden geacht ook hun overzeese gebiedsdelen te vertegenwoordigen, werden de overblijvende landen eveneens op de hoogte gehouden en in de gelegenheid gesteld tot het bepleiten van hun belangen, waarmede dan ook inderdaad rekening is gehouden.

Het personeel van de I.M.C. werd door de deelnemende landen op hun kosten gratis beschikbaar gesteld. Voor de kantooruitrusting zorgde Amerika. De overige onkosten werden proportioneel omgeslagen over de aangesloten landen.

De uitvoering.

Reeds op 26 Februari kon de Koper - zink - lood Commissie voor de eerste maal bijeenkomen. Met korte tussenpozen volgden de overige, zodat per ultimo April alle commissies in actie waren.

Haar eerste werk was het verzamelen en daarna rangschikken van de historische, huidige en geschatte toekomstige gegevens met betrekking tot de in het programma opgenomen producten, als basis voor een analyse van de grondstoffenpositie van de vrije wereld en de daaruit voortvloeiende voorzieningspolitiek.

Hierbij stiët men onmiddellijk op zware — wellicht sterk onderschatte — hinderpalen. Weliswaar kon worden gesteund op de ervaringen van de tweede wereldoorlog en stond een groot aantal door diverse internationale organisaties — O.E.E.C., U.N.O. e.d. — in de loop des tijds verzamelde gegevens ter beschikking, doch voor het beoogde doel waren deze bij lange na niet voldoende, zodat bij alle aangesloten en vele niet aangesloten landen moest worden geënuquëteerd. Ofschoon hunderzijds alle medewerking werd verleend, bleken de onderling aanzienlijk afwijkende statistische systemen, de verschillen in periode van waarneming, in classificatie en groepering, de vele vormen, waarin de grondstoffen voorkwamen (bijv. nikkel alleen al 18), de kwestie van de herleiding van halffabrikaten tot grondstoffen, de, vooral bij de onderontwikkelde landen, onvolledigheid en onbetrouwbaarheid der gegevens, enz., bijna onoverkomelijke moeilijkheden met zich mede te brengen. Dat de commissies er niettemin in slaagden in betrekkelijk korte tijd uit deze warwinkel een weliswaar lang niet perfect, maar voor de praktijk toch zeer bruikbaar systeem op te bouwen, moet haar als een opmerkelijke prestatie worden aangerekend. Het is dan ook vergeeflijk, dat zij,

(Ingezonden mededeling)

N K F
N.V. NEDERLANDSCHE KABELFABRIEK
DELFT

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

bij het repartitiestelsel de keuze hebbende tussen twee grondslagen, t.w. het historische verbruik en de theoretisch zuiverder, het geschatte toekomstige, uit praktische overweging de eerste aanvaardden.

Ofschoon het eerste jaar vooral in het teken van inventarisatie en planning stond, kregen de Tungsten - molybdeen Commissie en de Zwavel Commissie reeds in Juli een schema van toewijzing van de onder haar ressorterende producten voor het derde kwartaal gereed. Allocaties voor koper, zink, nikkel en cobalt volgden voor het vierde kwartaal. Op den duur is de periode van een kwartaal te kort bevonden en is ten dele overgegaan tot halfjaarlijkse schema's. Wat de overige grondstoffen betreft, waren de betrokken commissies inmiddels tot de slotsom gekomen, dat er een zodanig redelijk evenwicht tussen vraag en aanbod bestond, dat een repartitie voorshands achterwege kon blijven en dat kon worden volstaan met voortzetting der registratie en een verder afwachtende houding. Alleen de Pulp - papier Commissie heeft tussen Mei 1951 en Januari 1952 door incidentele toewijzingen in het acute tekort aan courantenpapier van een achttiental landen voorzien.

Een lichtere taak heeft de I.M.C. gehad op het gebied van voorkoming van verspilling, bezuiniging en doelmatige aanwending. Het merendeel der landen en organisaties had reeds de nodige aanwijzingen gegeven of maatregelen getroffen, zoals die o.a. in de jongste wereldoorlog in zwang waren (verzameling en regeneratie van afval, vervanging van schaarse door minder schaarse materialen e.d.). Slechts de commissies voor koper - zink - lood; mangaan - nikkel - cobalt en zwavel hebben enige aanbevelingen het licht doen zien.

Een grotere actie heeft plaats gehad ten opzichte van de productie. Daar de desbetreffende aanbevelingen uiteraard eerst op vrij lange termijn uitwerking kunnen hebben, is, gezien het korte bestaan van de I.M.C., van de resultaten niet voldoende kunnen blijken. Geconstateerd kan worden, dat de productie van de onder de bemoeiing van de I.M.C. vallende grondstoffen zich over de gehele lijn in opwaartse richting heeft bewogen. Tot het eerste kwartaal 1953 kon ten opzichte van 1950 een van 4 pCt (wol) tot 130 pCt (tungsten) oplopende stijging worden vastgesteld.

Ter bevordering van een stabiele markt was aanvankelijk het oog gericht op gemeenschappelijke prijsvereenkomsten en op langlopende contracten. Het is echter niet gelukt de tegenstellingen tussen producenten en consumenten op korte termijn te overwinnen of hun uiteenlopende belangen samen te smelten. Een prijsregeling voor wol stuitte bijv. op de onwil van de belangrijkste producenten, af te zien van hun systeem van vrije veilingen. Slechts de Tungsten - molybdeen Commissie is tot aanbevelingen gekomen. De Verenigde Staten, als beheersers van de zwavelmarkt, hebben de prijs hiervan autonoom op redelijk peil kunnen houden.

Anderzijds hadden de prijzen in het algemeen hun top bereikt en een dalende tendentie ontwikkeld, zodat de behoefte aan prijscontrole langzamerhand minder dringend werd. Wel mag worden aangenomen, dat van het bestaan van de I.M.C. op zichzelf reeds een zekere preventie is uitgegaan en dat de prijsdaling voor een deel dan ook in haar credit mag worden geboekt.

In het kader van de gehele taak der I.M.C. heeft de verdeling der grondstoffen ver op de voorgrond gestaan. Tijdnood en de opklaring van het politieke uitpansel hebben er toe geleid, dat aan aspecten op lange termijn niet de volle aandacht kon worden geschonken.

De liquidatie.

De I.M.C. was eigenlijk pas goed op gang gekomen, toen zich, met de aanvang van de onderhandelingen te Panmundjon, reeds een zekere economische onspanning aftekende. Het behoeft geen betoog, dat de grondstoffensituatie, meer nog dan van de interventie van de I.M.C., profiteerde van de verbeterende politieke constellatie.

Dank zij beide factoren ging de positie dermate vooruit, dat in het tweede kwartaal 1952 de allocaties van zink konden worden gestaakt. Ditzelfde had per ultimo Februari van het volgende jaar successievelijk plaats gevonden bij cobalt, tungsten, koper en zwavel. Molybdeen volgde en einde September 1953, als laatste, nikkel. De commissies volgden de een na de ander de zelfde weg. In September 1952 gaven die voor pulp - papier; katoen linters en wol het voorbeeld. De Mangaan - nikkel - cobalt Commissie sloot de rij.

Onder deze omstandigheden achtte ook de Centrale Groep een einde gekomen aan haar normale functie en meende zij, dat kon worden volstaan met een „stand-by” positie. Op een op 15 December bijeen te roepen vergadering zou hierover definitief worden beslist. Op deze 41ste en laatste bijeenkomst verklaarden zeven van de tien leden zich voor bovengenoemd standpunt. Alleen de Verenigde Staten, de O.A.S. en Brazilië stonden op onmiddellijke algehele opheffing. In de loop van het levendige debat bleek nu, dat op verdere medewerking van eerstgenoemd land in geen geval kon worden gerekend. Gezien deze — op motieven van binnenlands politieke aard berustende — onbuigzame houding en het feit, dat zonder deelneming van het machtigste lid handhaving van de I.M.C. doelloos was, legde de oppositie ten slotte het hoofd in de schoot, nadat was overeengekomen, dat, zo de omstandigheden hiertoe mochten nopen, op initiatief van een of meer der gewezen leden-landen gelegenheid tot nieuw algemeen onderling overleg zou openstaan. Aldus werd de I.M.C. met ingang van 1 Januari 1954 officieel ontbonden.

De critiek.

Over het geheel genomen heeft de I.M.C. in de aangesloten landen een zeer goede pers gehad. De doelmatigheid van de opzet in kleine autonome groepen, ongehinderd door een overmaat van bureaucratie, gericht op efficiency en snelle resultaten, zomede de zake-lijkheid en energie waarmee de opgelegde taak is vervuld, is van vele zijden erkend. Daardoor is het gelukt in korte tijd een berg van moeilijkheden te overwinnen, orde te scheppen in een chaos en een naar omstandigheden aannemelijke internationale regeling van de grondstoffensituatie te bewerkstelligen. Natuurlijk is het onder de heersende verhoudingen niet mogelijk geweest alle uiteenlopende belangen met elkander te verzoenen en een ieder ten volle tevreden te stellen. Niettemin is men het er over eens, dat de voorziening van de landen der vrije wereld, ook de onze, ten eerste gebaat is geweest met de prestaties van de I.M.C. en deze is dan ook merendeels op hoge prijs gesteld.

Daarentegen is dit orgaan in de Verenigde Staten weinig populair geworden. Uiteraard heeft dit land zich de grootste offers moeten getroosten, niet zelden ten koste van de eigen economie. Over het hoofd ziende, dat deze offers niet een puur altruïstische achtergrond hadden en dat een goede grondstoffenvoorziening van de overige vrije wereld ook voor Amerika van eminent belang was, heeft zich daar te lande een krachtige oppositie ontwikkeld en in het Congres geuit, zodanig, dat medio 1952 de deel-

neming van de Verenigde Staten en hiermede het voortbestaan van de I.M.C. in de waagschaal werden gesteld. Het standpunt van Amerika tijdens de slotvergadering is hieruit dan ook geredelijk te verklaren.

Kan, afgescheiden hiervan, door de vrije wereld met voldoening worden teruggezien op hetgeen door de I.M.C. is tot stand gebracht, anderzijds geeft het geopenbaarde gebrek aan voorbereiding van de economische defensie van de vrije wereld te denken. Korea moge een donderslag zijn geweest, maar zeker niet uit heldere hemel. Bovendien lag de benarde grondstoffenvoorzie-

ning tijdens de jongste wereldoorlog betrekkelijk vers in het geheugen. Dat desondanks een voldoende coördinerend orgaan ontbrak; dat een I.M.C. moest worden geïmproviseerd en dat een jaar verstreek, eer een bruikbare regeling op dit stuk in werking kon treden, mag toch wel tot bezorgdheid stemmen. In het licht hiervan zou men het kunnen betreuren, dat niet een kleine werkgroep van dit de gehele vrije wereld omvattende orgaan is aangehouden, opdat, bij een onverhoopt uitbreken van een nieuw conflict, tenminste een slagvaardige gedocumenteerde kern onmiddellijk ter beschikking zou staan.

's-Gravenhage.

Drs H. L. DEKKING.

Belangwekkende ontwikkeling in de luchtvaart

De groeiende betekenis van het luchtverkeer, zowel wat het passagiers- als vrachtvervoer betreft, is voor enkele grote Engelse scheepvaartmaatschappijen, welke zich tot dusver afzijdig hielden, aanleiding geweest een belang bij bestaande onafhankelijke luchtvaartondernemingen te verwerven. De oud-gevestigde rederij Hunting in Newcastle-on-Tyne die reeds jaar en dag een aantal tankschepen exploiteert, zag reeds vroeg de mogelijkheden in welke dit moderne vervoermiddel biedt. Zij exploiteert reeds verscheidene jaren een vloot van vliegtuigen en onderhoudt sedert verleden jaar o.a. een geregelde dienst tussen Newcastle o/T en Schiphol. Inmiddels kwam een samenwerking op luchtvaartgebied tussen de Hunting groep en de te Glasgow gevestigde Clan Line tot stand en werd door deze beide bedrijven de Hunting-Clan Air Transport opgericht welke laatste tweemaal per week van Newcastle o/T naar Hamburg en Kopenhagen, voorts naar Oslo en Stockholm en ten slotte naar Parijs zal vliegen. Op deze trajecten worden Dakota-machines ingezet en toeristentarieven toegepast waardoor de onderneming dezelfde passagietarieven als die der scheepvaartlijnen op Scandinavië kan toepassen. Ten behoeve dezer op bovengenoemde trajecten onderhouden luchtlijnen ter lengte van 4.500 km zullen zgn. „Feeder“-diensten tussen Londen, Manchester, Glasgow en Newcastle o/T worden geopend. Op deze wijze komen snelle verbindingen met de belangrijkste industrie centra tot stand hetgeen, naar men verwacht, zowel het passagiers- als vrachtvervoer zal stimuleren.

Het voorbeeld der Hunting-Clan Line combinatie is sedertdien gevolgd door het bekende Furness, Withy concern dat een belang heeft verworven in Airwork Ltd. Ofschoon de juiste omvang dezer participatie niet bekend is, wordt in gewoonlijk goed ingelichte kringen aangenomen dat de deelname van Furness, Withy rond £ 500.000 bedraagt, een vooralsnog, vergeleken met de activa der groep welke een waarde van meer dan £ 40 mln vertegenwoordigen, geringe investering. Naarmate Airwork zich ontwikkelt zal aan deze eerste investering ongetwijfeld uitbreiding worden gegeven. Tot dusver vond de vloot welke Airwork exploiteert voor een belangrijk gedeelte emplooi in troepenvervoer, terwijl zij tevens participeert in de populaire „Safari“-diensten op Oost-Afrika. Daarnaast heeft zij reparatie-inrichtingen, een actieve afdeling voor de aan- en verkoop van vliegtuigen en behartigt zij de belangen van verschillende buitenlandse luchtvaartondernemingen alsmede van regeringsinstanties. Thans is zij voornemens een geregelde luchtvrachtdienst tussen Engeland, Montreal en New York te openen.

De Engelse Minister voor het Vervoer, Lennox-Boyd,

heeft zich kortgeleden ten gunste ener nauwere samenwerking tussen scheepvaart- en luchtvaartbelangen uitgesproken, terwijl de American Civil Aeronautics Board President Eisenhower heeft geadviseerd zijn fiat aan deze nieuwe transatlantische verbinding te verlenen. Men mag dan ook aannemen dat de dienst eerlang met goedkeuring der Engelse en Amerikaanse autoriteiten zal worden geopend. De talrijke eigen vestigingen van de Furness, Withy groep zowel in Engeland als in Noord-Amerika en Canada zal de ontwikkeling dezer luchtverbinding ongetwijfeld ten goede komen. Airwork behoort tot de belangrijkste onafhankelijke Engelse luchtvaartondernemingen ofschoon Silver City Airways tezamen met de met haar gelieerde Aquila Airways Ltd haar ten aanzien van kapitaalsinvestering en vlootomvang vermoedelijk nog in betekenis overtreft. Vraagt men naar de overwegingen welke bij het aangaan dezer belangengemeenschappen hebben gegolden, dan luidt het antwoord, wat de scheepvaartmaatschappijen betreft, verlies van passagiers en vracht aan de luchtvaartbedrijven. Het ligt voor de hand dat men aan dit verlies van vervoerspotentieel door het verwerven van een belang bij de rivalen, paal en perk wenst te stellen. Talrijk zijn de mogelijkheden in dit opzicht overigens niet. Ruwweg tachtig procent der luchtvaartbedrijven in Engeland wordt door de Staat gecontroleerd en slechts ten naaste bij één vijfde door particuliere ondernemingen. Deze laatste echter kunnen, gezien het kapitaalintensieve karakter der luchtvaart, financiële steun van derden bij vlootvernieuwing en/of uitbreiding zeer wel gebruiken.

Het kapitaal van Airwork Ltd, goeddeels in handen van de Guinness groep en Whitehall Securities, bedraagt £ 120.000 en ofschoon de achterliggende jaren, naar verluidt, behoorlijk winstgevend waren, stelt de vernieuwing der vloot hoge financiële eisen, althans wat de door Airwork geëxploiteerde „Viking“-toestellen betreft, die thans zeven dienstjaren tellen, destijds rond £ 40.000 per stuk kostten en thans ten naaste bij £ 225.000 per stuk! Naast de „Viking“-vloot beschikt Airwork nog over een drietal vliegtuigen van het „Hermes“-type waarvoor drie jaren geleden eveneens £ 225.000 per toestel werd betaald. Deze drie toestellen zullen vermoedelijk ook verder voor troepenvervoer dienst doen, maar indien Airwork in verband met de door haar te openen transatlantische dienst tot aanschaffing van enkele DC-6CS vliegtuigen overgaat, betekent dit naast de aanschaffingswaarde van een zestal „Vikings“ t.w. £ 1.355.000 een verdere investering van rond £ 1,1 mln, zodat de onderneming gedurende de eerstvolgende jaren over nieuwe middelen ten bedrage van rond £ 2,5 mln moet kunnen beschikken. Hiertegen-

over lijkt de investering van Furness, Withy gering, maar indien de benodigde toestellen op huurkoopbasis kunnen worden aangeschaft zal het door haar gefourneerde kapitaal ten naaste bij toereikend zijn om het vereiste deposito te storten. Het spreekwoordelijk conservatief financieel beleid der Furness, Withy groep is overigens een waarborg voor een juiste toekomstige investeringspolitiek.

Als derde in de trits der grote Engelse scheepvaartbedrijven welke belang nemen in bestaande luchtvaartondernemingen moet de Peninsular and Oriental Steam Navigation genoemd worden. Via de met haar gelieerde General Steam Navigation Co Ltd heeft de P & O recentelijk een meerderheidsbelang verworven in Britavia Ltd, de Engelse onafhankelijke luchtvaartonderneming welke Silver City Airways en Aquila Airways controleert. De betekenis dezer samenwerking kan moeilijk worden overschat. De P & O is als het ware vervlochten met de ontwikkeling en groei der moderne Engelse scheepvaart; de General Steam kan bogen op een ervaring op scheepvaartgebied van ten naaste bij 130 jaren! Silver City — ik wees hierop reeds terloops — is thans een der meest succesvolle onafhankelijke Engelse luchtvaartondernemingen. Haar vloot vindt, evenals die van Airway, emplooi in het vervoer van passagiers en vracht op charterbasis, terwijl zij tevens met groeiend succes meerdere diensten tussen Englands zuidkust en Frankrijk voor het vervoer van passagiers, auto's, fietsen e.d. onderhoudt.

Aquila Airways is de enige Engelse luchtvaartmaatschappij welke vliegboten exploiteert. Zij biedt geregelde afvaarten naar Madeira en ontving kortelings vergunning van het Engelse luchtvaartministerie om een dienst op Capri te openen. Daarnaast vinden de toestellen-emplooi in het vervoer van troepen. Het thans, zowel bij Britavia Ltd als Silver City en Aquila, in functie zijnde bestuur blijft ongewijzigd gehandhaafd. De P & O groep beschikt over een vloot van meer dan 2,3 mln bruto registertons en behoort tot de grootste scheepvaartmaatschappijen. Zij onderhoudt via de met haar gelieerde Orient Line, Union Steamship Company of New Zealand, British India Steam Navigation Company, Strick Line, New Zealand & Federal, General Steam — welke laatste geregelde diensten tussen Engeland, het continent en de Middellandse Zee exploiteert en over een vloot van circa 70 schepen beschikt — en de Hain Steamship Co, lijndiensten op India, Pakistan, Australië en het Verre Oosten.

Britavia Ltd werd in 1946 opgericht met als doel de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en het doen van algemene handelszaken. In 1948 verwierf zij het gehele uitstaande aandelenkapitaal der Silver City Airways Ltd en in Maart 1953 dat der Aquila Airways Ltd. Het geplaatste kapitaal bedraagt £ 200.000 en was tot dusver in handen van Cable & Wireless (Holding) Ltd en Engelse verzekeringmaatschappijen. Nadat in de eerste jaren na de oprichting gevoelige verliezen waren geleden — in feite ging meer dan de helft van het geplaatste kapitaal verloren — hebben de laatste jaren aanmerkelijk gunstiger resultaten opgeleverd. Silver City heeft de beschikking over een vloot van 14 Bristol Freighters en Superfreighters, terwijl nog een drietal toestellen van dit type in aanbouw is. Zij onderhoudt een vijftal geregelde diensten voor het vervoer van passagiers en voertuigen over het Kanaal. Het vervoer neemt, dank zij sterk verlaagde tarieven, snel in omvang toe en men verwacht dat gedurende het a.s. zomerseizoen één uit elke drie auto's door Silver City over het Kanaal zal worden vervoerd.

Aangenomen mag worden dat samenwerking tussen

belangrijke scheepvaartconcerns en onafhankelijke luchtvaartondernemingen in Engeland niet tot de drie bovengenoemde groeperingen beperkt zal blijven, maar dat veeleer nog verdere combinaties zullen volgen. De huidige Minister voor Vervoer, Lennox Boyd, neemt een aanzienlijk soepeler standpunt ten aanzien van vergunningen aan particuliere ondernemingen in dan zijn voorganger. Reeds werden met goedkeuring der Regering door particuliere luchtvaartbedrijven een aantal lijndiensten zowel binnen het Verenigd Koninkrijk als tussen het moederland en overzeese gebiedsdelen geopend. Ongetwijfeld heeft het thans door de Engelse Regering gevolgde beleid, dat begrijpelijkerwijze bij de Labour-oppositie weinig weerklink vindt, de recentelijk tot stand gekomen samenwerking tussen scheepvaart- en luchtvaartbedrijven bevordert. Aanmerkelijk wijdsere perspectieven toch openen zich thans en de eerlang door Airwork te openen transatlantische luchtvrachtdienst is hiervan een duidelijk symptoom. Typerend is dat de oppositie er in dit verband op wijst dat de B.O.A.C., staatsbedrijf, eveneens het voornemen koesterde een dergelijke dienst te openen en reeds onderhandelingen over de aankoop van enkele toestellen van het „Britannia”-type zou hebben ingeleid, maar haar plannen heeft moeten opgeven nu Airwork als eerste gegadigde voorkeur geniet.

Zal het voorbeeld der grote Engelse scheepvaartconcerns hier te lande navolging vinden? Ons land telt helaas geen onafhankelijke luchtvaartondernemingen sedert Aero Holland haar bedrijf enkele jaren geleden, naar de directie destijds stelde, ten gevolge van verschillende beperkende bepalingen die een normale ontwikkeling van het bedrijf onmogelijk maakten, moest staken. Hoezeer wij terecht trots kunnen zijn op een bedrijf als de K.L.M., rijst niettemin de vraag, of het accent bij het regeringsbeleid op het stuk der luchtvaart niet al te eenzijdig op de onbelemmerde ontwikkeling van het lijnbedrijf is gelegd. Zomin als de P & O belang heeft bij een transatlantische dienst en thans door de in Britavia verworven controle de dochterondernemingen dezer laatste dienstbaar kan maken aan de eisen welke het eigen bedrijf stelt, is het voor onze grote scheepvaartmaatschappijen een voor de hand liggende oplossing aandelen in de K.L.M. te verwerven. Ook hier immers geldt het gespecialiseerde lijnbedrijven welke belang meer gediend is bij een luchtlijn op de door hen bevaren trajecten dan bij een minderheidsbelang in een groot luchtvaartbedrijf dat over de gehele wereld een netwerk van lijnen heeft gespannen. Het ontbreken hier te lande van een of meerdere particuliere luchtvaartondernemingen is mede één der oorzaken dat Londen in luttele jaren tijds tot het internationale luchtbevrachtingscentrum kon uitgroeien.

Ook elders werd een ander beleid op luchtvaartgebied gevolgd. Naast de S.A.S. kent Noorwegen de luchtvaartonderneming van de bekende rederij Fred Olsen en die der rederij Braathen. Het is ook voor onze grote scheepvaartconcerns van belang dat men de voortgaande ontwikkeling en groei der luchtvaart aan het eigen bedrijf dienstbaar kan maken en hierin niet in toenemende mate een potentiële rivale moet zien. Het Engelse rederijbedrijf heeft na de koerswijziging van het regeringsbeleid tijdig de vereiste maatregelen hiertoe genomen en de vraag rijst welk beleid onze Regering, zonder wier medewerking onze scheepvaartbedrijven machteloos zijn, in de naaste toekomst zal volgen.

Dat men in de kringen welke bij de luchtvaart geïnteresseerd zijn allermintst stil zit, bewijst de oprichting der Nederlandse Luchtvrachtcoöperatie door de, over een

eigen vestiging op Schiphol beschikkende I.A.T.A. luchtvrachtagenten t.w. Blue Air, Wm H. Müller & Co, Verenigd Cargadoors Kantoor, ATO, Schenker & Co en Van Oppen. Het doel der Luchtvrachtcoöperatie is de ontwikkeling van het groepageverkeer, waardoor afladers het voordeel van gunstige vrachttarieven genieten. Elders, laatstelijk ook in Engeland, werden soortgelijke groeagecentra opgericht en het lijkt geen twijfel dat door dit initiatief het luchtvrachtvervoer krachtig zal worden gestimuleerd. De door de K.L.M. in het afgelopen jaar vervoerde luchtvracht bedroeg vijftien mln kilo's, d.w.z. bijna één mln kilo's meer dan het jaar tevoren. El Al, de Israelische luchtvaartmaatschappij vervoerde in 1953 rond 50 pCt meer luchtvracht dan het jaar tevoren. Panam vervoerde in 1953 ten naaste bij 70 mln lbs luchtvracht. Dit jaar brengt zij de nieuwe DC-6A vrachttoestellen, bestemd voor transatlantisch snelvervoer, in de vaart. Naar verwacht mag worden zullen deze speciaal voor vrachtvervoer gebouwde toestellen mede tot een uitbreiding van het transatlantisch goederenvervoer door



HANDEL-MAATSCHAPPIJ

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

HERENGRACHT 450 - AMSTERDAM

*Internationaal handelscontact
Financiering van de buitenlandse handel*

(Advertentie)

de lucht leiden. Ik moge met deze enkele voorbeelden volstaan. Zij illustreren voldoende de groeiende betekenis van het jongste vervoermiddel, het moderne vliegtuig, dat zowel op het gebied van passagiers- als goederenvervoer een steeds belangrijker rol in het internationale verkeerswezen zal vervullen.

Rotterdam.

C. VERMEY.

Full employment en arbeidsproductiviteit

De vierde landdag voor economen, die op 27 Maart jl. te Eindhoven werd gehouden, had een alleszins aantrekkelijk programma. 's Ochtends kregen de deelnemers naar keuze gelegenheid om de moderne bedrijven van Van Doorne's Automobielfabriek N.V. of de N.V. Verenigde Tabaksindustrieën Mignot en De Block te bezoeken. Deze micro-economische verkenningen vormden een doelmatige en ook zeer genoeglijke inleiding tot de macro-economische analytische en synthetische beschouwingen over full employment en arbeidsproductiviteit die na de lunch het object van overdenken vormden.

Het is een „gelukkige” gedachte geweest om dit onderwerp aan de orde te stellen. Juist in deze tijd waarin welvaartsvergroting en volledige werkgelegenheid als sociale eisen gesteld worden is het zeer gewenst — zelfs noodzakelijk — om op wetenschappelijke wijze de relatie tussen arbeidsproductiviteit en werkgelegenheid te bezien. We zouden dan ook durven stellen dat dit onderwerp in de gedachten van de organisatoren is opgekomen als product van waarneming. Een waarneming die leidde tot verwondering en dus tot noodzaak van de wetenschappelijke analyse.

Er was blijkbaar door de inleiders, Prof. Dr J. R. M. van den Brink en Prof. Dr H. J. Witteveen, een zekere taakverdeling toegepast, zij het dan ook onbewust. Prof. Van den Brink beziet het onderhavige probleem in de breedte tegen een sociaal-psychologische achtergrond, terwijl Prof. Witteveen in de diepte uitbouwt tegen een achtergrond van het algemeen economisch evenwicht. Merkwaardig is overigens dat beide inleiders zich slechts hebben bezighouden met de invloed van een stijging der arbeidsproductiviteit op de werkgelegenheid en niet met de invloed van full employment op de arbeidsproductiviteit. De debatleider Prof. Dr P. Hennipman gaf na afloop van de inleiding en de discussie — waarvan slechts een matig gebruik werd gemaakt en waarin weinig belangwekkends naar voren kwam, hetgeen alleszins verklaarbaar is gezien de geringe tijd die beschikbaar was voor overdenking en discussie — een samenvatting van de behandelde materie waarin hij op duidelijke wijze een synthese gaf van de beide inleidingen.

* *

Nadat Prof. Van den Brink de belangrijkheid van de verhoging der arbeidsproductiviteit voor de welvaart heeft uiteengezet, legt hij er de nadruk op dat arbeidsproductiviteit en werkgelegenheid niet alleen economische problemen zijn, maar ook „mensenproblemen”. De welvaartsverhoging zou wel eens tegen een — in geestelijke goederen gemeten — te hoge prijs kunnen worden gekocht. De uitschakeling van arbeiders uit het economisch proces ten gevolge van economische vooruitgang betekent meer dan een tijdelijk niet gebruiken van een productiefactor, en kan niet worden goedge maakt door een werkloosheidsuitkering. Uit dit oogpunt gezien is het ook verklaarbaar dat behalve kortzichtigheid, angst een belangrijke oorzaak is van een argwanende houding t.o.v. verhoging der arbeidsproductiviteit. Trouwens, de gecompliceerdheid van onze maatschappij doet nog andere vragen rijzen: Zal verhoging der arbeidsproductiviteit tot devaluatie der menselijke arbeid kunnen leiden met de sociaal-psychologische nadelen hiervan? Aan wie zal de toename van het nationaal product ten goede komen? Zal de toename der arbeidsproductiviteit werkloosheid ten gevolge hebben? Slechts op deze laatste vraag kan binnen het kader van deze dag worden ingegaan.

De arbeidsproductiviteit kan vergroot worden door: een grotere subjectieve inspanning van de arbeider, door mechanisatie, door betere organisatie. Op de lange duur zijn de laatste twee factoren bepalend voor de toename der arbeidsproductiviteit. Welke gevolgen deze kan hebben voor de werkgelegenheid is afhankelijk van: de mate waarin de arbeidsproductiviteit toeneemt, de kostendaling als gevolg hiervan en de elasticiteit van de vraag naar de productie der onderneming, resp. der bedrijfstak als geheel.

De historie beziende, komt Prof. Van den Brink tot de conclusie, dat, afhankelijk van de omvang van het werkloosheidsverschijnsel in hun dagen, de economen nu eens optimistisch, dan weer pessimistisch gestemd waren over de verhoging der arbeidsproductiviteit als oorzaak van werkloosheid. Bij alle objectiviteit, die werd nagestreefd, zijn de economen blijkbaar kinderen van hun tijd geweest. In beide richtingen heeft men overdreden en de invloed van de arbeidsproductiviteit op de

totale werkgelegenheid overschat. Statistische onderzoeken wijzen uit dat er op lange termijn nauwelijks enig verband bestaat tussen arbeidsproductiviteit en werkgelegenheid. Ook met betrekking tot Nederland bestaat er slechts een ver verwijderd verband tussen deze grootheden. De schommelingen in de werkgelegenheid worden blijkbaar door andere factoren veroorzaakt. De vrije wereld heeft de taak om deze krachten onder controle te houden, zulks door internationale samenwerking.

Een toename der arbeidsproductiviteit in Nederland is zeer gewenst. Economische expansie betekent vergroting van de invoer, en deze moet steunen op de toenemende uitvoer. Exportvergroting is waarschijnlijk slechts mogelijk bij een verslechtering van de ruilvoet. Zou de arbeidsproductiviteit niet overeenkomstig toenemen, dan zal de welvaart dalen. De politiek ter bevordering van de arbeidsproductiviteit moet onderdeel zijn van een algemeen, op economische expansie gericht, beleid. Daarbij moeten aanpassingsmoeilijkheden op korte termijn worden verzacht. Van Nederland in 1954 kan gezegd worden dat verhoging der arbeidsproductiviteit en volledige werkgelegenheid twee belangrijke bakens zijn van economische politiek, die elkaar over en weer gunstig beïnvloeden.

Prof. Witteveen kiest als uitgangspunt het door empirische onderzoeken bevestigd gevonden feit, dat de kosten van verschillende ondernemingen in een bedrijfstak meestal vrij sterk verschillen. De ondernemingen met lagere kosten hebben dus hogere winstmarges. Een groot deel hiervan wordt tot ondernemingsbesparingen. Deze winstmarges stimuleren tot investeringen, waardoor de ondernemingsbesparingen en de buiten de ondernemingen beschikbaar komende besparingen, worden geabsorbeerd. Een evenwicht zal ontstaan, wanneer de ondernemingsbesparingen even sterk toenemen als het totale inkomen.

Een stijging der arbeidsproductiviteit kan op twee manieren plaatsvinden: 1. De arbeidskosten kunnen bij alle ondernemingen in dezelfde mate dalen. Wanneer de prijzen meedalen, zal het evenwicht tussen kapitaalinstallatie en inkomen bewaard blijven. De invloed op de werkgelegenheid is er van afhankelijk, of de groei van de kapitaalinstallatie de groei van het arbeidspotentieel kan bijhouden. Is dit niet het geval, dan ontstaat structurele werkloosheid tengevolge van de toename der arbeidsproductiviteit (toestand van kapitaalschaarste). 2. De arbeidskosten dalen sneller bij de intra-marginale ondernemers dan bij de marginale (dit geval is reëler). Dan gaan de winsten een groter deel van het nationaal inkomen opeisen, en een grotere kapitaalvorming mogelijk maken. Dit kan in eerste instantie leiden tot een inflatoire ontwikkeling. Wanneer deze zeer voorzichtig wordt afgeremd, zou hieruit een nieuwe evenwichtsontwikkeling kunnen resulteren, waarbij kapitaalinstallatie en nationaal inkomen sneller groeien, en dus het kapitaal overvloediger wordt. Het gevaar is echter, dat op de inflatie een te sterke terugslag volgt. Dan zou de expansie van de vraag onvoldoende worden om de toenemende kapitaalinstallatie op te vangen.

Er zijn dan twee ontwikkelingen mogelijk:

a. De intra-marginale ondernemers blijven hun grotere winsten investeren. Als de kapitaalvorming sneller gaat dan de vraag stijgt, zal concurrentie het gevolg zijn. Prijsdaling zal een aantal marginale ondernemers van de markt verdrijven. De winsten dalen tot het vroegere peil, en een situatie als in 1 ontstaat.

b. Stel de intra-marginale ondernemers willen of kunnen de marginale ondernemers niet van de markt verdrijven. Dan zullen de investeringen beperkt worden en zal deflatie het gevolg zijn met alle schadelijke gevolgen voor de werkgelegenheid.

In de na-oorlogse ontwikkeling van Nederland is de stijging der arbeidsproductiviteit slechts ten dele in een prijsdaling tot uitdrukking gekomen. De winsten zijn dus gestegen. Dit was een gunstige omstandigheid daar die tijd gekenmerkt werd door kapitaalschaarste. In ons land, dat internationaal sterk gebonden is, komt een eventuele deflatoire tendentie ten gevolge van een stijging der arbeidsproductiviteit eerder tot uitdrukking in een betalingsbalansoverschot dan in een prijsdaling. De kostendaling versterkt deze tendentie via een toename van de export. Dit neemt niet weg dat het voor een evenwichtige ontwikkeling der economie in de toekomst van groot belang is, dat de stijging der arbeidsproductiviteit in de vorm van een prijsdaling aan de gehele bevolking ten goede komt. Een centraal beheerste loonstijging of een politiek van prijsbeheersing kunnen dit doel niet bereiken, omdat zij in het algemeen niet kunnen leiden tot uitschakeling van of kostendaling bij de marginale ondernemingen. Een krachtige concurrentie is dus onmisbaar. Hier ligt een belangrijke taak voor het bedrijfsleven. Ook de Overheid echter kan een corrigerende en stimulerende taak hebben. Een mogelijkheid, die tenslotte ook een ontwikkeling in deze richting zou kunnen bevorderen, ligt in het stimuleren van de arbeidsproductiviteit bij de marginale ondernemingen.

* *

Het antwoord op de vraag hoe een stijging der arbeidsproductiviteit zal uitwerken op de werkgelegenheid, wordt door Eucken gegeven, wanneer deze het onderscheid maakt tussen actualiteit en waarheid. Alle op logisch verantwoorde wijze ontwikkelde theorieën zijn waar. Daarmee zijn ze echter nog niet actueel. Is een toestand van kapitaalovervloed actueel, dan zal stijging der arbeidsproductiviteit de welvaart bevorderen. Bij kapitaalschaarste zal deze echter leiden tot werkloosheid.

Wanneer Prof. Van den Brink bij een historisch overzicht constateert dat de economen nu eens optimistisch, dan weer pessimistisch zijn t.o.v. een stijging der arbeidsproductiviteit als oorzaak van werkloosheid, zouden we mogen concluderen dat krachtens de casuïstiek zoals deze ontwikkeld is door Prof. Witteveen, in tijden van optimisme een structurele toestand van kapitaalovervloed bestaan heeft, terwijl in tijden van pessimisme een relatieve kapitaalschaarste bestond.

Het is nuttig om te wijzen op de te Eindhoven gevoerde „Methodenstreit”. Een strijd die gereïncarneerd is in het al of niet zinvol acceptabel zijn van het gebruik van symbolen en grafieken. En de verbalisten, en de symbolisten moge worden toegeroepen het woord van Ricci: „Alle Kriegskünste und Waffen seien gepriesen wenn sie nur stark genug sind, um die Unwissenheit zu vermindern und den Irrtum zu besiegen!” Wel kan gesteld worden na een middag genoten te hebben van het op vaardige wijze hanteren van het modernste economische instrumentarium, dat, wil men zich kunnen handhaven in de bedrijfstak der economen, het noodzakelijk is om de arbeidsproductiviteit op te voeren. Zulks zou misschien kunnen gebeuren door symbolisatie en graficatie. Dit geldt niet in de laatste plaats voor de marginale econoom. De werkgelegenheid zal hierdoor stellig worden verruimd!

BOEKBESPREKING

Dr J. Alers, *Het vrijwillig filiaalbedrijf*. Wereldbibliotheek N.V., Amsterdam-Antwerpen, 157 blz., f 7,90.

Dr J. Alers is kortelings aan de Economische Hoogeschool te Rotterdam op de thans door de Wereldbibliotheek gepubliceerde studie gepromoveerd tot Doctor in de Economische Wetenschappen.

Het is toe te juichen, dat het vrijwillig filiaalbedrijf tot onderwerp is gekozen van een bedrijfseconomische studie. Dit bedrijfstype is een belangrijke en interessante verschijningsvorm geworden in de distributie, zij het ook dat het in Nederland tot nu toe voornamelijk beperkt bleef tot de kruideniersbranche. Alvorens deze stelling nader te motiveren, is het verstandig in het kort, voor de velen die waarschijnlijk nog geen kennis met dit bedrijfstype hebben gemaakt, aan te geven wat een vrijwillig filiaalbedrijf (v.f.b.) is. Alers definieert als volgt (blz. 39):

„Het v.f.b. is een onder een eenheidsnaam werkende, centraal geleide organisatie, bestaande uit één of meer gelijksoortige groothandelondernemingen en een in de regel groot aantal gelijksoortige detailhandelondernemingen, waarbij de eigendom en de exploitatie in handen van de afzonderlijke deelnemers blijven”.

Het gaat dus om de economische samenwerking tussen een aantal groothandelsbedrijven en een belangrijk groter aantal winkelbedrijven. De winkelier dekt als regel zijn behoeften bij één of meer grossiers en bij één of meer fabrikanten. In het v.f.b. nu wordt er naar gestreefd, dat een winkelier zijn aankopen zoveel mogelijk bij één grossier verricht (order-concentratie). Hierdoor is de grossier in staat goedkoper te werken. De kostenbesparing, die uit deze economische samenwerking resulteert, wordt benut om de positie van beiden, grossier en met hem samenwerkende winkeliers, te versterken. Bijv. door de winkeliers te steunen bij etalageverzorging, winkel-inrichting, periodieke reclame-acties, uitwisseling van bedrijfsgegevens, bedrijfseconomische voorlichting, verkoopkunde, enz. Landelijk werkt een aantal grossiers, die tot gebiedsverdeling zijn gekomen, in een organisatie samen. De in de kruideniersbranche opererende v.f.b. bestrijken geheel Nederland. Een v.f.b. bestaat uit 10 à 20 grossiers en 1.000 tot 2.000 winkeliers.

De v.f.b. nemen in de Nederlandse kruideniersbranche een belangrijke plaats in, terwijl hun betekenis nog groeiende is. Volgens Alers waren in 1950 5.400 detailisten bij een v.f.b., aangesloten, tegenover een totaal aantal winkels van ca 23.000. Aangezien de gemiddelde jaaromzet van de v.f.b.-winkels wel hoger zal liggen dan het landelijke gemiddelde, is de betekenis van deze bedrijfstype groter dan alleen op grond van het aantal vestigingen ten opzichte van het totaal zou zijn af te leiden.

Alers staat door zijn werkkring midden in de praktijk van een vrijwillig filiaalbedrijf. Hij weet dus, niet alleen op grond van theoretische belangstelling, waarover hij schrijft. Dit is op tal van plaatsen in het proefschrift te constateren. Het is op zichzelf verheugend, dat een promovendus zijn onderwerp kan kiezen uit zijn dagelijkse praktijk. Het bewijst, dat zijn werk ook zijn theoretische belangstelling heeft gevonden. Op deze wijze ontstaat de zo waardevolle wisselwerking tussen theorie en praktijk.

Het v.f.b. is een belangrijke verschijningsvorm, omdat

het de zelfstandige handel — grossier en detaillist — in staat heeft gesteld de concurrentiestrijd tegen het in de dertiger jaren snel opkomende grootfiliaalbedrijf met succes aan te binden. In zeker opzicht is het een nabootsing van deze bedrijfstype, met behoud van de zelfstandigheid van de in deze bedrijfstype samenwerkende grossiers en winkeliers. Dit bedrijfstype heeft ongetwijfeld een bijdrage tot de rationalisatie van de distributie geleverd. Als zodanig is deze ontwikkeling ook van maatschappelijke betekenis gebleken.

Het is het juiste antwoord geweest van de zelfstandige handel op de in de jaren dertig veelvuldig gestelde vraag naar het bestaansrecht van de handel, met name van de groothandel. Thans is de positie van deze groothandel sterker dan ooit tevoren.

Alers beschrijft en analyseert deze ontwikkeling verdienstelijk, waardoor een goed beeld wordt verkregen van de betekenis dier ontwikkeling en van de specifieke voordelen en nadelen, die aan het systeem zijn verbonden. Naar ons oordeel heeft Alers de belofte, in de inleiding gedaan, dat hij in afwijking van andere auteurs niet alleen een beschrijving van het systeem, maar vooral een economisch-theoretische analyse en synthese van theorie en praktijk zal geven, niet geheel ingelost. Naar onze smaak heeft hij voorts aan de moeilijkheden en nadelen te weinig aandacht geschonken, zij het ook dat wij met hem instemmen, dat de voordelen voor de deelnemers de nadelen wel overtreffen. Zijn studie zou aan betekenis hebben gewonnen, wanneer hij de lezer zou hebben laten delen in de moeilijkheden van psychologische aard, die door de „leiding” van een v.f.b. moeten worden overwonnen. De definitie zegt duidelijk, dat het gaat om een samenwerking op *vrijwillige* basis met behoud van ieders *zelfstandigheid*.

Van de leiding worden grote kwaliteiten op tactisch en psychologisch terrein gevergd. Zij moet bewerkstelligen, dat het irrationele wordt nagelaten; dat ieder zich geheel vrijwillig naar het ontworpen schema gedraagt. De winkelier moet veel nalaten, wat irrationeel is, maar wat hij zo gaarne doet. Hij moet bereid zijn zich overeenkomstig de richtlijnen van het centraal bureau te gedragen. Zo ook de in het v.f.b. samenwerkende grossiers.

De definitie spreekt van „centraal geleide organisatie”. Dit kan misleidend zijn, omdat dit de indruk van een strenge discipline zou kunnen wekken. De positie van de leiding komt dicht bij die van een centraal *adviesorgaan*. Naarmate de leiding zich meer als adviesorgaan gedraagt, zal haar invloed dichter die van de centrale leiding benaderen, om het paradoxaal uit te drukken. Geduld en vasthoudendheid zijn dan ook onontbeerlijke karaktereigenschappen. Sommige van de in Nederland werkende v.f.b. hebben het in deze kunst ver gebracht.

Uit een oogpunt van „management” is dan ook het v.f.b. een interessante verschijningsvorm in het zo individualistisch denkende en handelende Nederland.

Het is jammer, dat Alers in zijn definitie en verdere uitwerking zich bewust beperkt tot die v.f.b., waartoe door één of meer grossiers het initiatief werd genomen, en voorts tot die v.f.b., die onder een gemeenschappelijke naam optreden. Hierdoor vallen enerzijds de „vrijwillige filiaalbedrijven”, die op initiatief van winkeliers, via winkeliersinkooperverenigingen, zijn ontstaan en dezelfde functie en plaats innemen als Alers' v.f.b. er buiten. Anderzijds vallen buiten deze omschrijving die organisaties van samenwerking tussen grossiers en winkeliers, die niet onder een uniform embleem optreden, doch overigens

gelijke activiteit en doelstelling hebben als het v.f.b. van Alers. Dit is vooral jammer, omdat deze bedrijven voor de samenwerkende winkeliers en grossiers praktisch dezelfde waardevolle functie vervullen.

Voegt men tezamen: de v.f.b. van Alers, de vrijwillige winkeliersfiliaalbedrijven en de v.f.b. zonder embleem, dan blijkt dat in de Nederlandse kruideniersbranche circa 10.000 winkeliers zijn georganiseerd, in plaats van 5.400, zoals door Alers genoemd. De betekenis van deze bedrijfsvorm in de Nederlandse kruideniersbranche is dus dubbel zo groot als Alers' studie doet verwachten.

Amsterdam.

S. C. BAKKENIST.

AANTEKENING

Recessie in de Verenigde Staten

Colin Clark heeft in „The Financial Times” van 17 Maart jl. een artikel geschreven, waarin hij vijf redenen behandelt, die hem tot de veronderstelling brengen, dat zich in 1954 in de Verenigde Staten een ernstige en gevaarlijke recessie zal ontwikkelen. Colin Clark begint eerst bij de onbelangrijkste.

De reden die hij het eerst noemt is: de schaarste van het geld. Indien men de grootte van het arbeidsreservoir en de gemiddelde uurlonen vergelijkt met het aanbod van geld, ziet men dat het aanbod van geld sinds 1945 gestadig is verminderd (afgezien van een korte onderbreking in 1952) en dat het sinds 1921 nog niet zo laag is geweest, afgezien van de periode 1933/34, toen het bankstelsel ineenstortte en opnieuw moest worden opgezet, en van 1937/38, toen de Administratie en de Federal Reserve Board in paniekstemming een geheel onnodige deflatie doorvoerden.

De tweede reden, die Colin Clark opgeeft, is, dat niet alleen de prijs, maar ook het volume van de voorraden nu hoog is. In 1949 was er een afvloeiing van de voorraden. Dit is op slechts bescheiden schaal gebeurd. De voorraden zijn nu belangrijk groter t.o.v. de verkopen dan het geval was in de eerste maanden van 1949; groter dan op enige datum sinds 1930. De voorraden schijnen in de jaren twintig groter te zijn geweest in verhouding tot de verkopen dan tegenwoordig. Daar de verbindingen en de verkoopmethoden zijn verbeterd, moest een daling in deze verhouding worden verwacht.

De verkoopmethoden ondergaan nog steeds verbetering en er zijn aanwijzingen dat een groot gedeelte van de voorraden gedurende 1954 zal worden geliquideerd.

Het liquideren van voorraden is een vervelend proces, maar het is spoedig gebeurd. Het wegwerken van een overschot aan bedrijfsinstallaties en uitrusting kan jaren vorderen. De juiste mate van toeneming van uitrusting moet minder zijn dan de toeneming van het bruto nationaal product, omdat de technische verbeteringen bijv. het vereiste spoorwegmaterieel per ton/mijl of telefoon-uitrusting per gevoerd gesprek kunnen doen verminderen en omdat vele van de nu snel groeiende dienstverleningsbedrijven minder uitrusting vereisen.

Om deze redenen mag men nu geen verhouding tussen uitrusting en bruto nationaal product verwachten, die gelijk is aan die in de jaren twintig. Gedurende de jaren dertig waren de vervangingen onvoldoende. De Verenigde Staten werden in de oorlog betrokken, toen hun kapitaaluitrusting zo tekortschoot, dat urgente vervangingen zelfs gedurende de oorlogsjaren moesten plaatsvinden. Sinds 1945 zijn relatief meer nieuwe installaties in gebruik genomen dan ooit tevoren.

Het zou te ver gaan om te zeggen dat de industrie een overschot heeft aan uitrusting, aldus Colin Clark. De industrie vraagt echter niet meer met een dergelijke hevigheid, en iedere daling in de verkopen zou dadelijk leiden tot annulering van orders voor nieuwe installaties, aldus besluit Colin Clark de uiteenzetting van zijn derde reden.

In verhouding tot het reële nationaal product is de voorraad particuliere gebouwen en constructies van allerlei aard niet groter dan in 1946. De voorraad is nu slechts $\frac{5}{6}$ van die in 1929 of $\frac{2}{3}$ van die in 1939. Wensen nu niet veel fabrieks- en huiseigenaars een gebouw te kopen of te zetten? Het is mogelijk dat dit op lange termijn het geval is. Het feit, dat er een groot tekort is, geeft zeker een indicatie dat geen depressie zal intreden die zo lang en ernstig is als die in de jaren dertig (tenzij de leiding faalt).

Men moet echter niet vergeten dat de bouwkosten hoog zijn. Vergeleken met de prijzen van andere goederen zijn de bouwkosten nu bijna 65 pCt hoger dan in 1935. Deze gang van zaken moet men niet verklaren door er op te wijzen dat het bouwen noodzakelijkerwijs grotendeels moet geschieden door handwerk, waarbij geen technische verbeteringen mogelijk zijn, zodat de kosten in verhouding tot de andere moeten stijgen. In de jaren twintig en in het begin der jaren dertig daalden de bouwkosten t.o.v. de andere prijzen.

Indien de bouwkosten niet dalen, is een snelle en ernstige neergang in de bouwnijverheid te verwachten, welke andere industrieën zal meeslepen.

De laatste en belangrijkste reden is volgens Colin Clark de tendentie dat een neerwaartse beweging, indien deze voldoende sterk is, zich voortzet door een soort kettingreactie. De orders van de ene onderneming vertegenwoordigen de verkopen van een andere. Iedere onderneming houdt bij het plaatsen van de orders rekening met de lopende verkopen, de grootte van de voorraden en de kaspositie. Bovendien houden ze rekening met de trend van de verkopen. Als de hoeveelheid goederen die wordt verkocht minder is dan die van een jaar tevoren, verwacht de gemiddelde ondernemer dat deze trend zich zeer waarschijnlijk zal voortzetten en plaatst dienovereenkomstig zijn orders. Onder sommige omstandigheden kan deze situatie leiden tot een niet te controleren kettingreactie.

GELD- EN KAPITAALMARKT

De geldmarkt.

De geldmarkt bleef gedurende de verslagweek ruim met onveranderde marktdiscount's voor schatkistpapier en callgeld nog steeds op het minimum van $\frac{1}{2}$ pCt. De totale omvang van de verplichte kasreserves (per bank 0 pCt van de eerste f 10 mln aan creditgelden, $2\frac{1}{2}$ pCt van de volgende f 50 mln en 5 pCt van het meerdere) werd in geldmarktcringen op ca f 250 mln geschat. Daar op 22 Maart; de datum van ingang dezer regeling, de gezamenlijke saldi van de banken bij De Nederlandsche Bank f 365 mln bedroegen, is het duidelijk, dat over het algemeen genomen van liquidaties geen sprake kon zijn.

Uit publicaties van de stand van 's Rijks Kas blijkt, dat het bedrag aan uitstaande schatkistpromessen per 22 Maart jl. nog slechts f 373 mln bedroeg (tegen f 981 mln op ult. 1953 en f 3.117 mln op ult. 1952). Meer en meer wordt dit kortlopende papier van volkomen ondergeschikte betekenis t.o.v. de totale schatkistpapierhoeveelheid. Het wetsontwerp, waarbij de nieuwe 8-10-12-jarige

schatkistcertificaten wettelijke status krijgen, werd de afgelopen week bij de Staten Generaal ingediend; buiten hetgeen daarover reeds 22 Februari jl. werd aangekondigd bood de bijgaande Memorie van Toelichting geen nieuwe gezichtspunten.

De kapitaalmarkt.

Met ingang van 22 Maart werd een nieuwe liberalisatiemaatregel van belang voor het kapitaalverkeer met het buitenland aangekondigd. Niet-ingezetenen kunnen thans de opbrengst van door hen verkochte Nederlandse effecten naar E.B.U.-landen (behalve België en Zwitserland, welke landen i.v.m. hun hoge creditstand in de E.B.U. kapitaalrepatriëring weinig op prijs stellen) transfereren. In principè wordt hierdoor de mogelijkheid van onttrekking van middelen aan de Nederlandse kapitaalmarkt vergroot. Daartegenover staat, dat deze grotere vrijheid het internationale vertrouwen in Nederlandse fondsen zal versterken, op grond waarvan sommigen niet een afstroming, doch juist een toestroming van middelen naar Nederland uit dezen hoofde waarschijnlijk achten. Het is overigens natuurlijk geen toeval, dat deze liberalisatiemaatregel juist in een tijd wordt getroffen, dat het buitenland op grote schaal Nederlandse aandelen koopt.

Gedurende de afgelopen week stond de aandelenmarkt enige tijd onder druk van winstnemingen, waardoor de koersstijging per saldo slechts zeer matig was. In het feit, dat de omzetten op dagen van koersdaling relatief klein waren zag men een aanwijzing van de bij voortduring gunstige ondergrond van de markt. In dezelfde richting worden de grote omzetten op vaste beursdagen geïnterpreteerd; een voorbeeld hiervan vormde 22 Maart met een record-omzet van f 5,6 mln nominaal aan aandelen (vorige jaren gold een omzet van f 2 mln per dag reeds als hoog).

Van de huidige ruimte aan naar belegging zoekende middelen maakt de tot dusverre besloten n.v. Blydenstein & Co N.V. gebruik om f 1 mln (certificaten van) aandelen à 110 pCt en f 2 mln 4 pCt obligaties à 99 pCt te emitteren.

Op de obligatiemarkt vond de afgelopen week een geringe verdere koersafbrokkeling plaats. Het is bekend, dat zich grote bedragen van de 3-3½ pCt Nederlandse Staatslening 1947 (de zgn. staffellening) in buitenlandse handen bevinden. Nu het onderscheid tussen „domestics” en „internationals” is vervallen, kunnen de betreffende buitenlanders deze obligaties desgewenst in Koninklijke Olie en andere internationale Nederlandse fondsen omzetten.

Aand. indexcijfers.	19 Maart 1954	26 Maart 1954
Algemeen	181,6	182,0
Industrie	255,0	255,5
Scheepvaart	185,1	182,6
Banken	149,3	149,5
Indon. aand.	62,8	61,7

Aandelen.	19 Maart 1954	26 Maart 1954
A.K.U.	201¼	205
Phillips	257¾	266½
Unilever	257½	271¼
H.A.L.	150½	151
Amsterd. Rubber	124½	128¾
H.V.A.	120¾	121¼
Kon. Petroleum	449¾	447½

Staatsfondsen.	19 Maart 1954	26 Maart 1954
2½ pCt N.W.S.	77¼	77½/16
3-3½ pCt 1947	97¾	97½/16
3 pCt Invest. cert.	99¾	98½/16
3½ pCt 1951	101¾	101½/16
3 pCt Dollarlening	93¾/16	93¼

Diverse obligaties.	19 Maart 1954	26 Maart 1954
3½ pCt Gem. R'dam 1937 VI ...	101	100¾
3½ pCt Bataafsche Petr.	102¾	102¼
3½ pCt Phillips 1948	101¾	101¾
3¼ pCt Westl. Hyp. Bank	97¾	97

J. C. BREZET.

STATISTIEKEN

OFFICIËLE WISSELKOERSEN VAN DE NEDERLANDSCHE BANK
Van 27 Maart 1954 af

Plaats	Schriftelijk en t.t.	
	Voor de veezebanken	Voor derden
Brussel	7,5432 — 7,6572	7,53½ — 7,66½ ¹⁾
Frankfort a/Main	89,80 — 91,157	89,75 — 91,20 ¹⁾
Kopenhagen	54,6045 — 55,4297	54,57 — 55,46 ¹⁾
Lissabon	13,15 — 13,28	13,15 — 13,28
Londen	10,56 — 10,72	10,55½ — 10,72½ ¹⁾
Montreal (t.t.)	3,87½ — 3,89½	3,87½ — 3,89½
Montreal (luchtpost)	3,87½ — 3,89½	3,87½ — 3,89½
Montreal (zeepost)	3,86½ — 3,89½	3,86½ — 3,89½
New York (t.t.)	3,77 — 3,83	3,76½ — 3,83½ ¹⁾
Oslo	52,80 — 53,60	52,77 — 53,63
Parijs	107,76 — 109,389	107,69 — 109,46 ¹⁾
Praag	52,62 — 52,94	52,62 — 52,94
Stockholm	72,9065 — 74,008	72,85 — 74,06 ¹⁾
Zürich („accord” - frs)	86,25 — 87,555	86,20 — 87,60 ¹⁾
Zürich (vrije frs)	86,71 — 87,09	86,71 — 87,09

¹⁾ Minimum aankoop- en maximum verkoopkoers.

INTERIM-PRIJSINDEXCIJFERS VAN HET GEZINSVERBRUIK IN
NEDERLAND^{1) 2)}
1949 = 100

Aard der gezins- uitgaven	Wegingsfactor (pCt van totale gezinsuitgaven in 1949)	15 Sept. 1953	15 Oct. 1953	15 Nov. 1953	15 Dec. 1953	15 Jan. 1954 ³⁾	15 Febr. 1954 ³⁾
		1953	1953	1953	1953	1954	1954
I Voeding, w.o.: brood, gebak, meel	37,7	126	125	124	122	124	126
aardappelen, groenten, fruit suiker en kolonia- le waren, drank- ken	8,0	124	124	123	124	124	124
vis	6,8	128	118	111	108	115	129
vlees, vleeswaren, olien en vetten ..	6,5	125	125	125	126	128	129
zuivelproducten, excl. roomboter	4,6	152	151	150	149	151	151
II Roken	3,8	113	114	114	114	114	116
III Woning, w.o.: huur, water, onder- houd woning	8,0	120	121	123	118	118	117
huur afzonderlijk verwarming en verlichting ..	2,3	115	115	115	115	115	115
woninginrichting en huusraad ..	21,0	123	123	123	123	133	133
IV Kleding en schoeisel, w.o.: kleding	9,2	115	115	115	115	139	139
schoeisel	8,4	115	115	115	115	140	140
V Hygiënische en medische zorg, w.o.:	5,1	144	144	144	144	141	141
reiniging	6,7	118	118	117	117	119	119
persoonlijke en gezondheidszorg	13,3	114	114	114	114	114	114
VI Ontwikkeling en ontspanning, w.o.:	10,6	112	113	113	112	113	113
ontwikkeling, ontspanning, verenigingen ..	2,7	120	120	121	121	120	120
verkeer	3,4	109	109	109	109	113	114
VII Verzekeringen en belastingen	1,6	104	104	104	104	105	106
Totaal (excl. belastingen)	1,8	113	113	113	113	121	121
Totaal	100	121	121	120	120	123	124
Totaal (excl. belastingen)	94,9	123	123	122	122	126	127

¹⁾ Ontleend aan het Statistisch Bulletin van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

²⁾ Volgens huishoudrekeningen over 1949 van geschoolede arbeiders, voorlieden, lagere kantoorbedienden en ambtenaren, met in 1949 een bruto-weekloon van f 50 tot f 60, een gemiddelde gezinsgrootte van vier en wonende in de middelgrote en kleine gemeenten van ons land.

³⁾ Voorlopige cijfers.

Verschenen:

MODERN KWALITEITSBELEID

door

Ir A. H. Schaafsma en Ir F. G. Willemze, verbonden aan de afdeling Technische Efficiency en Organisatie der N.V. Philips.

XVI-450 pagina's 15½ × 23½ cm. met 169 fig., 75 tabellen en 3 diagrammen.

Prof. Ir R. van Hasselt van de T. H. te Delft schrijft in het ten geleide van het boek o.a.

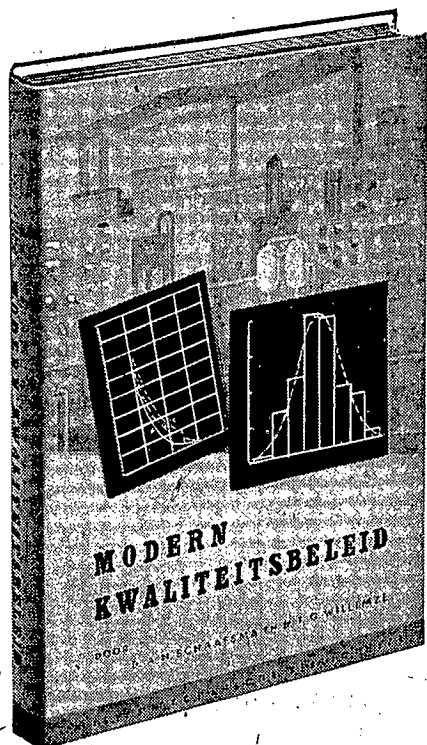
„Een van de belangrijke problemen, waarvoor de Nederlandse Industrie zich gesteld ziet is ongetwijfeld het kwaliteitsvraagstuk. Nu de export een levensvoorwaarde voor ons land is geworden, moet de concurrentie op de wereldmarkt het hoofd worden geboden met goede en goedkope producten. Daarbij zal telkens de kwaliteit van het product tegen de kostprijs moeten worden afgewogen. Hoe gaarne zou men streven naar een hogere kwaliteit bij gelijkblijvende productiekosten. Hierbij komt het moderne kwaliteitsbeleid te hulp. Het is mijn overtuiging, dat wij in Nederland behoefte hebben aan meer kennis, inzicht en ervaring van de statistische aanpak.”

„MODERN KWALITEITSBELEID”, het eerste Nederlandse boek op dit gebied geeft dat inzicht!

Het is bestemd voor bedrijfsleiders, aanstaande bedrijfsleiders, constructeurs etc.

„Modern kwaliteitsbeleid” bestaat uit 4 boeken in één band

- Deel I Overzicht van het modern kwaliteitsbeleid
- Deel II Kwaliteitsbeheersing
- Deel III Kwaliteitsbeoordeling
- Deel IV Kwaliteitswetgeving en organisatie.



PRIJS f 22.50

Dit werk is ook geschikt voor zelfstudie.

Uitsluitend verkrijgbaar door de boekhandel. Uitgave Meulenhoff & Co. N.V., Amsterdam.

beschikbare krachten

ENERGIEK JONG ZAKENMAN

- ▼ econ. drs (Rotterdam), gewend hard te werken, goed stylist,
- ▼ vlot moderne talen sprekend,
- ▼ ervaren in markt- en reclame-onderzoek, sales promotion en kantoororganisatie,
- ▼ voorheen o.m. adj. verkoopleider van Ned. dochtermaatschappij van Amerik. concern,
- ▼ zoekt interessante werkring in binnen- of buitenland, met goede vooruitzichten.

Br. onder no. E.-S.B. 13-4, Bur. v. d. Blad, Postbus 42, Schiedam.

Advertentie-opdrachten



voor het volgende nummer dienen uiterlijk 5 April 1954 v.m. in het bezit te zijn van de Advertentie-afd. E.-S.B., Postbus 42, Schiedam.
Tel. 69300; Toestel 1 of 3

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.



EEN VEILIGE BERGPLAATS

voor Uw waardepapieren en andere kostbaarheden verkrijgt U door het huren van een safeloket in onze brand- en inbraakvrije kluisen

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.

DEVIEZENBANK

HOOFDKANTOOR: AMSTERDAM, VIJZELSTRAAT 32

85 kantoren in Nederland