

PROF. DR J. TINBERGEN

DEN HAAG, 10 October 1951  
Sijzenlaan 41

*J. Tinbergen*

Aan de Heer D.J. Wansink,  
Directeur van de  
NEDERLANDSE SPOORWEGEN N.V.  
U T R E C H T.

Zeer geachte Heer Wansink,

Gaarne dank ik U voor Uw brief van 24 September (Sct 1/111-2), waarvan ik de ontvangst reeds even mondeling bevestigde. Inderdaad heb ik onder kapitaalkosten verstaan rente en afschrijvingen. Voorts neem ik met belangstelling kennis van Uw mededeling, dat het moderne spoorwegmaterieel een kortere levensduur heeft dan het vroegere. Ik ben ook met U eens dat men bij het tegenover elkaar stellen van de techniek van het wegverkeer en die van het railverkeer niet mag voorbijgaan aan de vraag welke levensduur de wegen hebben. Tenslotte kan ik ook geheel aanvaarden het bestaan van de door U bedoelde complicatie, dat het wegvervoer in bepaalde gevallen aan de spoorwegen het meest rendabele vervoer heeft onttrokken.

Op de basis van deze uitgangspunten mag ik dan wellicht trachten mijn visie op het door U gesignaleerde verschijnsel te formuleren. Indien en voor zover het juist is, dat een productiewijze met langlevende kapitaalgoederen vervangen wordt door een productiewijze met kortlevende kapitaalgoederen heeft het merkwaardige verschijnsel plaats dat zekere kapitalen vrij komen. In de werkelijkheid heeft wellicht slechts in een klein gedeelte van de sector werkelijk vervanging plaats gehad. Daarop gesuperposeert is de uitbreiding van het verkeer, terwijl soms de beide verkeerswijzen naast elkaar zijn blijven voortbestaan onder gedeeltelijke leegloop van het spoorwegapparaat. Ik heb niet gemeend enige norm te kunnen ontleenen aan hetgeen ik heb gezegd t.a.v. deze overgang. Wel heb ik naast de werkelijke ontwikkeling in gedachten geplaatst een ontwikkeling, die zou zijn opgetreden indien de auto niet ware uitgevonden. Ik kan mij voorstellen dat het spoorwegverkeer zich dan verder zou hebben uitgebreid dan thans het geval is, al is het mij duidelijk dat het niet alle functies van het tegenwoordig bestaande autoverkeer had kunnen overnemen. Bij deze denkbeeldige ontwikkeling zou wellicht meer kapitaal nodig zijn geweest. De maatschappij heeft dus een zekere hoeveelheid kapitaal kunnen besparen, al is het in werkelijkheid misschien maar ten dele gebeurd, omdat de auto als het ware ongecoördineerd naast het railvervoer is geplaatst. Voor zover het wel gecoördineerd is geschied, zoals bijv. binnen het bedrijf van de Nederlandse Spoorwegen, kan ik mij voorstellen dat bedoelde kapitaalbesparing toch enigermate heeft plaats gevonden. Het gehele vraagstuk interesseerde mij voornamelijk uit een oogpunt van economische geschiedschrijving. Evenzeer als wij in bepaalde delen van de 19e eeuw uiterst belangrijk kapitalen hebben nodig gehad om het spoorwegapparaat te creëren en toen als het ware deze sterke verlenging van de pr

U T R C H T.  
NEDERLANDSE SPOORWEGEN N.V.  
Directeur van de  
Aan de Heer D.J. Wansink,

Zeer geachte Heer Wansink,

Gaarne dank ik U voor Uw brief van 24 September (St 1111-2), waarvan ik de ontvangst reeds even melding heb gemaakt. Inderdaad heb ik onder kapitaalkosten verstaan rente en afschrijvingen. Voorts neem ik met belangstelling kennis van Uw mededeling, dat het moderne spoorwagematerieel een kortere levensduur heeft dan het vroegere. Ik ben ook met U eens dat men bij het tegenover elkaar stellen van de techniek van het wegverkeer en die van het railverkeer niet mag voorbijgaan aan de vraag welke levensduur de wegen hebben. Ten slotte kan ik ook geheel aanvaardbaar het bestaan van de door U bedoelde complicatie, dat het wegvervoer in bepaalde gevallen aan de spoorwegen het meest rendabele vervoer heeft ontrokken.

Op de basis van deze uitgangspunten mag ik dan wellicht trachten mijn visie op het door U gestagnieerde verschuiven te formuleren. Indien en voor zover het juist is, dat een productiewijze met langlevende kapitaalgoederen vervangen wordt door een productiewijze met kortlevende kapitaalgoederen heeft het merkwaardige verschijnsel plaats dat zekere kapitaal vrij komen. In de werkelijkheid heeft wellicht slechts in een klein gedeelte van de sector werkelijk vervanging plaats gehad. Daarop gesublimeerd is de uitbreiding van het verkeer, terwijl soms de beide verkeerswijzen naast elkaar zijn blijven voortbestaan onder gedeeltelijke leegloop van het spoorwegaarsapparaat. Ik heb niet gemeend enige norm te kunnen ontleenen aan hetgeen ik heb gezegd t.a.v. deze overgang. Wel heb ik naast de werkelijke ontwikkeling in gedachten geplaatst een ontwikkeling, die zou zijn opgetreden indien de auto niet ware uitgevonden. Ik kan mij voorstellen dat het spoorwegverkeer zich dan verder zou hebben uitgebreid dan thans het geval is, al is het mij dubbelzinnig dat het niet alle functies van het tegenwoordig bestaande autoverkeer had kunnen overnemen. Bij deze denkbeeldige ontwikkeling zou wellicht meer kapitaal nodig zijn geweest. De maatschappij heeft dus een zekere hoeveelheid kapitaal kunnen besparen, al is het in werkelijkheid misschien maar ten dele gebeurd, omdat de auto als het ware ongecoördineerd naast het railvervoer is geplaatst. Voor zover het wel gecombineerd is geschied, zoals bijv. binnen het gebied van de Nederlandse spoorwegen, kan ik mij voorstellen dat bedoelde kapitaalbesparing toch enigermate heeft plaats gevonden. Het gehele vraagstuk interesseerde mij voornamelijk uit een oogpunt van economische geschiedschrijving. Evenzeer als wij in bepaalde delen van de 19e eeuw nimmer belangrij kapitaal hebben nodig gehad om het spoorwegaarsapparaat te creëren en toen als het ware deze sterke verlenging van de pro-

ductieomweg een druk heeft uitgeoefend op de onmiddellijke welvaart ten bate van de toekomstige, zou het kunnen zijn dat de vinding van het wegverkeer ons in de laatste decennia kapitalen bespaard heeft. Ik erken dus de tegenwerkende factoren die genoemd zijn en ben als wetenschapsman nieuwsgierig naar de omvang waarin zich het door mij veronderstelde verschijnsel heeft voorgedaan. Daar de technische ontwikkeling een datum is, heb ik niet gemeend dat onmiddellijke gevolgtrekkingen voor de economische politiek daaraan zouden kunnen worden verbonden. Wel zou ik mij kunnen indenken, dat de door mij bedoelde voordelen teloor zijn gegaan door, wat ik hierboven noemde, het ongecoördineerde groeien van de auto.

Met de meeste hoogachting,

ductieomweg een druk heeft uitgeoefend op de onmiddellijke  
welvaart ten bate van de toekomstige, zou het kunnen zijn  
dat de vinding van het wegverkeer ons in de laatste decennia  
kapitalen bespaard heeft. Ik erken dus de tegenwerkende  
factoren die genoemd zijn en ben als wetenschapsman nieuws-  
gierig naar de omvang waarin zich het door mij veronderstelde  
verschijnsel heeft voorgedaan. Daar de technische ontwikke-  
ling een datum is, heb ik niet gemeend dat onmiddellijke ge-  
volgtrekkingen voor de economische politiek daaraan zouden  
kunnen worden verbonden. Wel zou ik mij kunnen indenken, dat  
de door mij bedoelde voordelen teloor zijn gegaan door, wat  
ik hierboven noemde, het ongecoördineerde groeien van de  
auto.

Met de meeste hoogachtung,