

Uit een gesprek, dat ik reeds eerder met de heer Alphand had bleek mij dat de heer Alphand van een hoger cijfer wilde uitgaan en wel een cijfer hoger dan 7 1/2 miljoen ton en lager dan 12 miljoen ton.

(Hirschfeld)

Waar thans besprekingen in Washington tussen de Engelsen en Amerikanen zullen plaatsvinden over het Duitse vraagstuk en in het bijzonder het Ruhr-vraagstuk en waar Frankrijk bij deze besprekingen betrokken zal worden, geloof ik, dat wij op dit punt ook niet mogen stilzitten. Naar mijn mening zal, zoals ik reeds eerder voorstelde, de Nederlandse regering zowel aan de Engelse als aan de Amerikaanse regering moeten laten weten, dat wij geconsulteerd willen worden over de besprekingen die in Washington zullen aanvangen en dat wij onze mening moeten kunnen zeggen over belangrijke vraagstukken, alvorens er een beslissing genomen wordt.

Gedurende de besprekingen met de deputies in Londen in Januari werd immers van Franse, Engelse en Amerikaanse zijde het standpunt ingenomen, dat men onsin Moskou zou willen toelaten, doch dat de Russen bezwaren maakten. Het ligt dus voor de hand dat men ons bij besprekingen tussen de 3 Westelijke mogendheden zal moeten toelaten, zodra deze besprekingen een karakter dragen dat zij van belang zijn voor de toekomstige positie van Duitsland. Het wil mij voorkomen, dat het thans urgent is een dergelijke stap te laten ondernemen.

Wat nu de algemene vraagstukken betreft, waarover in Parijs voorstellen zullen moeten worden uitgewerkt, zo bleek mij uit een gesprek met Sir Oliver Franks het volgende.

De Engelse regering staat sympathiek tegenover het voorstel door Nederland, België en Luxemburg gedaan, om een regeling te treffen, waarbij de Europese valuta's, of althans de valuta's van een groep Europese landen convertible zullen worden, welke convertibiliteit door een dollarfonds zal moeten worden veilig gesteld. Onderdeel van deze zaak is, dat een aantal Europese landen, met name Frankrijk en Italië, hun financiën intern zullen moeten stabiliseren, doch ook andere landen zullen aan zodanige maatregelen niet kunnen ontkomen.

Voorts zou de Engelse regering in het kader van deze regeling in het inter-Europese verkeer de quota of contingenteringen zoveel mogelijk willen afschaffen om tot een vrijer inter-Europees verkeer te komen. Hierover heeft de Engelse delegatie dus duidelijke instructies.

Wat betreft de tol-unie gedachte, zo deelde Sir Oliver Franks mij mede, dat Engeland tijdens deze conferentie geen bindende toezeggingen kan doen op het gebied van een tol-unie, daarover moeten de dominions geconsulteerd worden, hetgeen te veel tijd zou vorderen. Van Engelse zijde was men echter wel bereid een voorstel te doen, om in aansluiting aan deze conferentie een Europese commissie voor de tol-unie gedachte in te stellen, waarin Engeland zelf ook zitting zou willen nemen. Men wilde dit niet beschouwen als een doekje voor het bloeden; men was bereid deze zaak serieus in studie te nemen, doch een verplichting zou men niet op zich kunnen nemen.

In mijn gesprek met Sir Oliver Franks heb ik hem laten blijken dat wij alleen over een Europese tol-unie zouden kunnen spreken indien daaraan de belangrijkste landen zouden deelnemen. Indien

MinEZ, BEB, OEZ, 652

Engeland geen verplichtingen op zich zou kunnen nemen, zouden wij dit ook niet doen. Als persoonlijke mening gaf ik hem te kennen, dat men feitelijk zou moeten beginnen met 3 regionale tol-unies op het continent van Europa, t.w. de bestaande Benelux, een Scandinavische tol-unie en een Frans-Italiaanse tolunie.

Van Italiaanse zijde voelt men wel voor het laatste, doch, zo deelde ik de heer Franks mede, het kon niet op mijn weg liggen om de Fransen de suggestie te doen, dat zij maar een tol-unie met de Italianen zouden moeten afsluiten.

Wat het Duitse vraagstuk betreft zo bestaat nog demogelijkheid dat de Engelse delegatie een verklaring over het Ruhr-vraagstuk zal afleggen. De instructie daarover is echter nog niet ontvangen. Het incorporeren van het Duitse vraagstuk in het Marshall-plan brengt echter nog een aanzienlijke complicatie met zich mede, die in de conferentie nog niet besproken is en waarover nog nietveel is nagedacht. Ik heb gemeend hierover echter met Sir Oliver Franks persoonlijk van gedachten te moeten wisselen. Het betreft hier namelijk het reparatie-vraagstuk.

Indien Amerika via het Marshall-plan ook Duitsland voor een deel op de been zal helpen, zal Duitsland uiteraard niet alleen een belangrijke factor in het inter-Europese verkeer kunnen worden, doch zal Duitsland misschien weer in een zodanige toestand komen, dat het reparatie-vraagstuk acuut zal worden. Van Franse zijde werd reeds opgemerkt, dat men onder alle omstandigheden aan reparaties uit Duitsland zou vasthouden. De vraag zal nu echter zijn of Amerika wel bereid zal zijn om West-Duitsland zodanig op de been te helpen, dat het reparaties aan Rusland zou kunnen betalen.

Doch bovendien kan de vraag gesteld worden of de Verenigde Staten ermee accoord zullen gaan, dat Duitsland reparatiebetalingen op grote schaal zal gaan verrichten aan de West-Europese landen, indien het door de Marshall-hulp een verhoogde productie zou hebben verkregen, immers men kan zich inderken dat de Verenigde Staten het standpunt zou kunnen innemen, dat, wanneer Duitsland in staat is reparatiebetalingen te verrichten, allereerst aflossing op de Marshall-hulp zal moeten worden gedaan. Ik vermeld dit probleem, omdat het in het oog gehouden moet worden.

Ten slotte blijft nog steeds open de vraag in welke vorm de Marshall-hulp zal worden verleend. Er is nog steeds geen officiële Amerikaanse uitspraak over de vraag of dit leningen zullen worden of hulp volgens een regeling die analoog is aan de lend lease. Naar mijn mening zal over dit punt helderheid moeten bestaan, alvorens het rapport kan worden afgesloten. Bovendien is de wijze waarop deze hulp financieel ingekleed wordt van het grootste belang voor het vraagstuk van de sanering der Europese staatsfinancien.

Parijs, 10 Augustus 1947.

Dr.H.M.Hirschfeld.