

**IMPASSES
VAN DE
MARKTECONOMIE**

KRITIEK 24



KRITIEK 24

IMPASSES VAN DE MARKTECONOMIE

1992

Dit is het tweede nummer van de jaargang 1992 van het tijdschrift KRITIEK, uitgegeven door het Genootschap voor Fenomenologie en Kritiek.

Beginselverklaring:

Onder kritiek wordt niet alleen maar de beoordeling verstaan van het al of niet overeenkomen van een gegeven antwoord met een gegeven vraagstelling, of een gegeven oplossing met een gegeven doelstelling, maar voornamelijk het bepalen van de juistheid van de vraagstelling of doelstelling. Het tijdschrift is filosofisch, voor zover deze kritiek een taak van de filosofie vormt. Het staat open voor andere dan zuiver filosofische bijdragen voor zover deze kritiek in de bedoelde zin inhouden.

Redactie: R. Boehm, W. Coolsaet, L. Frederix, S. Lavaert, J. Moyaert, G. Quintelier, G. Rayp, G. Van den Enden, C. Van Kerckhove, L. Vanneste, P. Willemarck

Omslagontwerp: M. Deceukelier
Computergezet met T_EX

Uitgegeven door *Kritiek*, Gent.
p.a. Kritiek v.z.w.
Keizer Karelstraat 160
9000 Gent (België)
rek. 448-0600001-57

INHOUD

- J. MOYAERT, *Impasse van de markteconomie: onze verhouding tot de Derde Wereld* p. 5
- R. BOEHM, *Markt, manufactuur en machines als specifieke kenmerken van de moderne economie* p. 14
- L. GLABEKE, *Vrijhandel: balsem of kwakzalfje op de economische wonde?* p. 30
- L. VANNESTE, *Fukuyama — de triomf van de geschiedenis en de laatste marxist* p. 76
- R. ROSSEEL, *Kanttekeningen bij de ideologie van het auto-systeem* p. 97
- G. RAYP, *Vijf bedenkingen bij "Groei of geen groei", een inleiding en geen besluit* p. 140

IMPASSE VAN DE MARKTECONOMIE: ONZE VERHOUDING TOT DE DERDE WERELD

Johan Moyaert

Indien iets de moderne beschaving typeert tegenover andere beschavingen, dan is dat wel een alles overheersend geloof in de "Ontwikkeling": het geloof nl. dat de ontwikkeling van de produktiekrachten in een vrije markteconomie, d.w.z. de stelselmatige opdrijving van de produktiviteit door de invoering van steeds nieuwe technologieën, in principe uiteindelijk voor iedereen een moeiteloos en rijkelijk bestaan zal opleveren.

Onder de heersende groepen van de samenleving zijn er zeker en vast wel mensen die dat geloof al lang verloren hebben en die er ondertussen puur sociaal-darwinistische ideeën op na houden. Er zijn nu eenmaal winnaars en verliezers, het zijn altijd de sterksten die het halen ten koste van de zwakkeren en tegen die wet van het leven valt niets te beginnen, denken zij. Maar de doorsnee-mens blijft het geloof in de ontwikkeling nog steeds aanhangen, wat onder meer hieruit blijkt dat hij de schuld voor het uitblijven van succes, voor achteruitgang en ellende, altijd gaat zoeken bij factoren die niets met de wetten van de ontwikkeling als dusdanig te maken hebben: als hij het zelf slecht stelt wijt hij het vaak aan de corruptie en louches praktijken van de machthebbers, als anderen het slecht stellen dan is hij geneigd het aan hun eigen onaangepastheid, achterlijkheid of onvermogen te wijten.

Wie in de ontwikkeling gelooft is er meteen ook van overtuigd dat het economisch succes een voorbeeld-functie heeft, dat het m.a.w. de rechtmatige beloning is voor geleverde prestaties en dat het in principe weggelegd is voor ieder die zich even hard zou inspannen. Het overgrote deel van de wereldbevolking, meer bepaald de hele Derde Wereld, behoort tot de achterblijvers en mislukkelingen. Maar dat zou dus niets anders betekenen dan dat daar enkel maar "onder-ontwikkeling" heerst en dat de Derde Wereld slechts hoeft te kijken hoe de winnaars het aan boord leggen en hen moet imiteren om zelf er bovenop te komen.

> Die opvatting is onhoudbaar. Ze miskent het simpele feit dat het economische succes een *structureel* fenomeen is. De impasse waarin de Derde Wereld zit is de impasse van onze economie. Tegen de gangbare opvatting in dat de Derde Wereld enkel maar ten achter is t.o.v. ons en dat ze door ons voorbeeld na te volgen evengoed economisch succes zou boeken, staat de vaststelling dat de landen van de Derde Wereld er nog op achteruit zijn gegaan in de mate dat ze de aanbevelingen van de experts van het Internationaal Monetair Fonds hebben opgevolgd. Die aanbevelingen hadden nl. juist tot doel de Derde Wereld ons model van ontwikkeling te doen overnemen. Dat model lijkt dus niet veralgemeenbaar. Maar niet enkel dat. Er is nog een andere vaststelling die nog zwaardere consequenties heeft. Tegen de gangbare opvatting dat het relatieve succes van het Westen een en al te danken is aan zijn eigen prestaties, staat de vaststelling dat de Ontwikkeling van het Westen in grote mate steunt op de "onder-ontwikkeling" van de Derde Wereld. Die twee punten wil ik nu even kort toelichten.

1

Voor wat het eerste punt betreft vindt men een overvloed aan gegevens in het laatste werk van de econometiste Susan George, *A fate worse than debt* (Londen, Penguin, 1988), een werk dat door zijn directe en doortastende aanpak een ware doorbraak betekent binnen de vaak ontmoedigend afstandelijke economische literatuur.

Susan George toont onder meer hoe vanaf het begin van de jaren '80 de bemiddelende rol van het IMF in de onderhandelingen tussen de landen van de Derde Wereld en de industrielanden sterk is toegenomen. Vele zogenaamde 'ontwikkelingslanden' kregen het toen moeilijk om de interesten op hun schulden af te betalen en het was het IMF dat voortaan de voorwaarden vastlegde waaraan die landen zich moesten onderwerpen opdat hun nieuwe leningen zouden worden toegestaan. Men moet daaruit niet besluiten dat de experts van het IMF in feite slechts corrupte lui zijn die heimelijk westerse belangen dienen. Er zit een soort redelijkheid in hun voorstellen. Ze houden gewoon vast aan het model dat aan het succes van het Westen lijkt ten grondslag te liggen. "Iedere nationale economie moet de sterkst mogelijke banden smeden met de wereldmarkten, door die goederen te verkopen die ze, naar men veronderstelt, beter en goedkoper kan produceren dan andere landen en door goederen te kopen die elders beter en goedkoper worden geproduceerd" (*A fate worse than debt*, p. 265). Dat is niets anders dan David Ricardo's idee van het "comparatieve voordeel" (zie het zevende hoofdstuk, "On Foreign Trade", in *The Principles of Political Economy and Taxation* (1817)). En verder moeten landbouw, industrie en het economisch leven in 't algemeen gemoderniseerd worden door investering in technologieën af-

komstig van de geïndustrialiseerde landen, om zodoende de produktiviteit op te drijven. Dat is de idee. De voorgestelde maatregelen zijn er wel niet op gericht om direct tegemoet te komen aan de noden van de plaatselijke bevolking. Dat is ook niet de bedoeling. Want men gelooft juist dat slechts een uitbreiding van de handel met de industrielanden op termijn welvaart voor iedereen met zich zal meebrengen.

Maar, hoe goed het ook moge bedoeld zijn, het werkt niet. De produkten die de landen van de Derde Wereld te verkopen hebben zijn beperkt in aantal. Ze geraken met elkaar in een harde concurrerentiestrijd, en dus worden de lonen zo laag mogelijk gehonden. "De veronderstelde onverzadigbare internationale markten die door de Wereldbank en het IMF beloofd werden, drogen op of beschermen zich achter protectionistische barrières. Plotseling wil niemand meer die T-shirts en broeken, die balen katoen en kratten sinaasappelen of tomaten" (o.c. p. 78). Maar de kostelijke infrastructuur werd betaald met geleend geld en de interesten moeten verder afbetaald worden. Terzelfdertijd is de lokale voedselvoorziening voor een stuk afgebouwd. Het land heeft zich nu afhankelijk gemaakt van de import van voedsel aan de fluctuerende wereldprijzen. In het begin van de jaren '60 was Marokko zelfvoorzienend op het vlak van de voedselbenodigdheden. Op aanbeveling van het IMF is het citrusvruchten en groenten 'van buiten 't seizoen' gaan telen. Maar de afzet op de Europese markt vlotte niet, vooral sinds Spanje en Portugal tot de EG zijn toegetreden. Ondertussen moet Marokko vier vijfden van zijn behoeften aan graan invoeren terwijl de graanprijzen op de wereldmarkt drastisch gestegen zijn. Of neem Tanzania. In het begin van de jaren '80 heeft het land zijn katoenproduktie verdubbeld. Het jaar daarop is de prijs voor katoen op de wereldmarkt gehalveerd! Alle

inspanningen waren een maat voor niets. De inkomsten bleven gelijk maar er waren wel enorme investeringen gedaan.

Dergelijke catastrofes maken dat zo'n landen op de duur zelfs niet meer de noodzakelijke deviezen binnenkrijgen om de hoogst nodige import aan levensmiddelen waar het land van afhankelijk is geworden, te bekostigen. Er wordt opnieuw beroep gedaan op het IMF. En opnieuw worden maatregelen voorgesteld om de concurrentiepositie te verbeteren en de export te doen toenemen, zoals: "devaluatie van de eigen munt (om importen te ontmoedigen en exporten aan te moedigen); drastische reductie van de regeringsuitgaven, in 't bijzonder van de sociale uitgaven, en de opheffing van subsidies voor voedsel en andere consumptiegoederen; privatisering van openbare ondernemingen en/of stijging van de aangerekende prijzen (voor elektriciteit, water, transport, enz.) en afschaffing van prijscontroles; 'beheersing van de vraag' (d.i. terugschroefing van de consumptie) door bevrozing van de lonen, samen met een beperking van de kredietverlening, en hogere belastingen en interestvoeten in een poging om de inflatie terug te dringen" (o.c., p. 52). Allemaal maatregelen die de grote massa van de plaatselijke bevolking in nog grotere ellende stort. Revoltes die opduiken, worden met repressie beantwoord.

2

Het ontwikkelingsmodel dat tot op zekere hoogte en gedurende een zekere tijd lijkt gewerkt te hebben in het Westen, werkt niet in de Derde Wereld. Blijkbaar kent het maar succes onder welbepaalde voorwaarden die voor de Derde Wereld niet vervuld zijn. En ligt het verschil met de situatie van het Westen niet eenvoudigweg daarin dat het Westen

zelf juist eeuwenlang de Derde Wereld heeft kunnen plunderen en nu nog steeds extra profiteert van zijn verhouding tot de Derde Wereld terwijl het omgekeerde uiteraard niet het geval is? Dat het Westen nu nog profiteert van de Derde Wereld wordt vaak ontkend. Maar het feit is er toch dat het Westen een en al afhankelijk is van de Derde Wereld, nl. van de toevoer van haar grondstoffen en dat de Derde Wereld uit die handel geen voordeel lijkt te halen! Geen enkel industrieland zou zijn economische activiteit lang volhouden als het niet voorzien werd met olie, ijzererts, koper, tin, zink, bauxiet, chroom, hout, katoen, enz. vanuit de Derde Wereld. Zelf bezitten de meeste industrielanden nauwelijks nog iets van die grondstoffen, maar ze nemen wel het overgrote deel in beslag van wat er in de wereld, en meer bepaald in de Derde Wereld, aan grondstoffen ontgonnen wordt. Zelfs voor de Europese landbouw is het het geval. Ook die is een en al afhankelijk van grondstoffen afkomstig van de Derde Wereld. Daarvandaan komen veevoeders, de grondstoffen voor aanmaak van meststoffen, de metalen voor de bouw van de landbouwmachines, de verwerkingsinstallaties en de transportmiddelen, en de olie om al die machines te doen werken. Er is bijvoorbeeld berekend dat wat een Nederlander verbruikt aan voedsel, hout, natuurlijke vezels en andere produkten uit de bodem buiten de landsgrenzen vijf keer zoveel land nodig heeft dan erbinnen, en dat een groot deel daarvan zich in de Derde Wereld bevindt! (Zie: *Hoe is de wereld eraan toe? 1991*, p. 203.) Hetzelfde moet natuurlijk gelden voor een Belg of een Duitser.

† Hoezeer wij profiteren van onze handel met de Derde Wereld blijkt nog het duidelijkst hieruit: als we die grondstoffen zouden halen uit streken die tot ons eigen land zouden behoren, dan zouden we er moeten voor zorgen dat die stre-

ken een voldoende equivalent zouden terugkrijgen ter vergoeding, zodanig dat het levenspeil er ongeveer even hoog zou liggen als in de rest van het land. Er zou m.a.w. voor moeten gezorgd zijn dat het loonpeil er hetzelfde is, dat er dezelfde sociale wetten gelden, dat er genoeg wegen, scholen, hospitalen zijn, enz. We zouden ons niet kunnen permitteren tegenover die streken te handelen zoals we het tegenover de Derde Wereld wel doen!

Maar hoe is het zover kunnen komen? Nog afgezien van het feit dat de Derde Wereld eeuwenlang uitgebuit is geweest door plundering en dwangarbeid en haar economie daardoor helemaal scheefgetrokken is, is ze het slachtoffer geworden van het basismechanisme van de markteconomie. De situatie in de Derde Wereld toont op zijn extreemst wat het betekent aan de verliezende kant te staan binnen zo'n economie. Want een markteconomie genereert werkloosheid en het is in de Derde Wereld dat die het massaalst is opgetreden.

Het economisch succes van een streek is niet een geïsoleerd fenomeen dat enkel de streek in kwestie betreft, het betekent integendeel dat men binnen een veel groter gebied waar een vrije markt heerst, een voordelige positie heeft ingenomen en dit ten koste van anderen. De verhoging van de produktiviteit is maar een middel om rijker te worden als ze dient om een concurrentieslag te winnen. In eerste instantie vormen de investeringen in technologie om de produktiviteit op te voeren enkel maar een bijkomende kost. De produktie neemt wel toe met eenzelfde factor als de produktiviteit (als men tenminste geen arbeiders ontslaat) maar deze verhoogde produktie moet nu ook verkocht worden om de geïnvesteerde kapitalen terug te winnen, de hogere energierekening te betalen en de winsten binnen te halen die nodig zullen zijn om de volgende rationalisering te kun-

nen doorvoeren. Die grotere afzet kan maar plaatsvinden doordat nieuwe klanten gevonden worden die de produkten van het bedrijf in kwestie kopen *in de plaats van andere produkten* die ze vroeger kochten en nu niet meer. *Elders* worden dus producenten werkloos. Voor diegene die, door middel van een produktiviteitsstijging, de concurrentieslag wint, verloopt de handel nu onder zeer voordelige omstandigheden; tegen een bepaalde hoeveelheid arbeid (die gematerialiseerd is in een bepaalde hoeveelheid produkt) *wordt een grotere hoeveelheid arbeid* geruild (in een mate die evenredig is met de stijging van de produktiviteit). De verklaring voor het economisch succes van een streek moet dus in eerste instantie niet gezien worden in de uitbuiting van de arbeiders ter plaatse (die profiteren uiteindelijk mee van de situatie) en zelfs niet in de uitbuiting van de arbeiders in de Derde Wereld (die hebben tenminste nog een inkomen), maar in het feit dat elders en meer bepaald in de Derde Wereld arbeiders werden *uitgestoten en hun inkomen werd toegeëigend*. Economische accumulatie is de ophoping van middelen die van elders komen. Natuurlijk moet het niet om dezelfde middelen gaan als die welke de werklozen elders zich vroeger aanschafte (toen ze nog een inkomen hadden). Er ontstaat een heel andere vraag (naar grondstoffen, energie), aansluitend op de behoeften van de bedrijven die de concurrentiestrijd gewonnen hebben.

In het befaamde werk van Eduardo Galeano, *De aderlating van een continent* (vertaling van *Las venas abiertas de América Latina*, Mexico, 1973) kan men ondermeer nalezen hoe Engeland bijvoorbeeld in de negentiende eeuw praktisch alles namaakte wat er in Latijns Amerika aan ambachtelijke produkten werd gemaakt en er de lokale produktie kapotgeconcurrereerd heeft door goedkope import. Natuurlijk is de

afzet van westerse produkten op de markten van de Derde Wereld niet erg groot en eigenlijk zelfs te verwaarlozen in vergelijking met wat de industrielanden bij elkaar afzetten. Die afzet is integendeel juist belachelijk klein. Maar in ruil daarvoor verkwanselen de landen van de Derde Wereld aan ons het kostbare dat ze hebben, hun grondstoffen en de opbrengsten van reusachtige oppervlakten van hun bodem.

MARKT, MANUFACTUUR EN MACHINES ALS SPECIFIEKE KENMERKEN VAN DE MODERNE ECONOMIE

Rudolf Boehm

“Men blijft er rustig van overtuigd dat de ‘rijkdom’ van het westen de rechtmatige beloning is van geleverde prestaties en meer bepaald te danken is aan de successen van de wetenschap” (*Kritiek* 17, p. 106). Ik vertrek van deze uitspraak van Johan Moyaert omdat wat volgt niets anders is dan een poging om in zijn voetsporen, uitgaande van zijn baanbrekende overwegingen¹, een bijkomende en wellicht verdergaande bijdrage te leveren tot het ontzenuwen van die “rustige overtuiging”.

1 Specifieke kenmerken van de moderne westerse economie

Men spreekt tegenwoordig zo gemakkelijk over “economische wetmatigheden” en “noodzakelijkheden”. Ziet men op die manier niet even gemakkelijk het feit over het hoofd dat de moderne westerse economie heel eigen kenmerken bezit die haar specifiek onderscheiden van wat het idee van economie

¹Zie vooral: “Geweld op economisch vlak. Onderzoek naar de oorzaken van de verarming”, *Kritiek* 19, p. 62-99, het reeds tevoren verschenen maar later geschreven “Ellende van de wetenschappelijke cultuur”, *Kritiek* 17, p. 102-125, en ook “Adam Smiths beschouwingen over ‘het verlangen om onze levensomstandigheden te verbeteren’” *Kritiek* 22, p. 87-100.

in het algemeen voorstelt en van wat economie vroeger en ook nog steeds elders betekent? Niemand betwijfelt dat de moderne filosofie, de moderne wetenschap, ook de moderne technologie, en niet minder de moderne staat en de moderne kunst hun heel eigen kenmerken bezitten; hoe dan niet ook de moderne economie?

Kenmerkend voor de moderne westerse economie is ongetwijfeld dat ze de vorm heeft aangenomen van een doorge dreven *markteconomie*, dat ze een geweldige en nog steeds verdergaande verhoging van de *produktiviteit* heeft bewerkstelligd, en dat ze op grote schaal steunt op een *machine-productie* of mechanische productie (Grieks *mechané*, Latijn *màchina*, Frans *machine*). Algemeen wordt echter stilzwijgend verondersteld dat een vrije markt, hoge produktiviteit en mechanische productie reeds altijd deel uitmaakten van de voornaamste economische doelstellingen; de moderne tijden worden dan enkel gezien als het tijdperk waar deze aloude doelstellingen van de economie uiteindelijk konden waargemaakt worden: een vrije markteconomie dank zij het geleidelijk terugdringen van het feodalisme, een eerste grote aanzet tot een verhoging van de produktiviteit dank zij de opkomst van de manufactuur, de machine-productie (en daarmee een nog verdergaande stijging van de produktiviteit) dank zij de ontdekkingen van de moderne natuurwetenschap (die men aanvankelijk in Engeland de "mechanical philosophy" heeft genoemd). Maar is het waar dat markteconomie, het opdrijven van de produktiviteit en machine-productie eigenlijk reeds vóór de moderne tijden de voornaamste doelstellingen vormden van de economie?

Freud heeft gesuggereerd dat het niet zo is dat de culturele idealen van bepaalde volkeren of gemeenschappen ooit ergens op geheimzinnige manier nit de lucht zijn gevallen en

dat dan die volkeren of gemeenschappen hebben getracht die idealen na te leven, maar dat veeleer omgekeerd die idealen zijn ontstaan uit verwezenlijkingen die bepaalde volkeren of gemeenschappen feitelijk hebben kunnen realiseren en die dán verheven werden tot idealen en normen die men ook verder wilde naleven². Wellicht staat het niet anders met de culturele idealen van bepaalde tijdperken (al dan niet in bepaalde werelddelen). Bijvoorbeeld was volgens Husserl de voornaamste verwezenlijking van de moderne wetenschap dat ze ons *voorspellingsvermogen* enorm heeft verhoogd. Inmiddels dient dat als één van de argumenten om de superioriteit aan te tonen van die moderne wetenschap t.o.v. oudere en andere inspanningen op het kennisterrein. Men stelt het voorspellingsvermogen als norm voor die vergelijkingen. In feite was men in vroegere tijden op het kennisterrein nauwelijks begaan met het ideaal ons voorspellingsvermogen te verhogen maar veeleer met de doelstelling wat zich spontaan als natuurverschijnsel voordeed, te kunnen verklaren uit zijn werkelijke oorzaken, om te begrijpen waarom het zo *moest* zijn en niet anders *kon* zijn (aldus Aristoteles). Deze doelstelling heeft de moderne natuurwetenschap dan weer geleidelijk aan laten vallen. (Haar voorspellingen waren ook steeds meer enkel betrokken op de uitkomst van door onszelf ingestelde experimenten.) — Zou niet iets analoogs het geval kunnen zijn in verband met de moderne economie?

2 *Markt economie en manufactuur*

Markten hebben, naar men goed genoeg weet, reeds in de oudheid geen onbelangrijke rol gespeeld in de economie. Be-

²Zie *Zukunft einer Illusion*, 1927, hoofdstuk II.

tekent dat echter dat men toen reeds, of in de middeleeuwen, een markteconomie bedreef? Toen werden op de markten voornamelijk *overschotten* aangeboden van produkten (vooral landbouwprodukten) die voortgebracht werden zonder dat wie dan ook erom gevraagd had. Het normale was niet zo'n "aanbodseconomie" maar een "vraageconomie": dingen werden op de eerste plaats voortgebracht omdat en nadat mensen die ze nodig hadden, erom gevraagd hadden. Iets op de markt brengen, betekende eigenlijk dat er géén vraag voor was en dat men het bijgevolg moest aanbieden, en goedkoop aanbieden, om het toch maar kwijt te geraken. Zeker waren de boeren nogal blij indien ze, b.v. door bijzonder gunstige weersomstandigheden, een overschot hadden kunnen voortbrengen boven hetgeen zijzelf nodig hadden en wat ze verplicht waren af te leveren aan hun heren of aan de gemeenschap. Toch was het voor hen aangeneramer geweest en beter uitgekomen indien men de bijgekomen produktie bij hén was komen opzoeken en opvragen (zoals in alle hongerperioden is gebeurd waar ik er nog een van heb meegemaakt, aan het einde van de laatste wereldoorlog). De markt ontstond omdat en daar waar dat *niet* plaatsvond en waar bijgevolg de boeren (in ons voorbeeld) zich de extra-inspanning moesten getroosten om naar de stad te trekken, met al de verplaatsings- en verblijfskosten daar vandaan, en bovendien verplicht waren om, tegen concurrentie van het overige marktaanbod in, hun prijzen heel laag te houden. De *verplichting* om naar de markt te trekken met hun produkten was voor de producenten eerder een ellende. "Markteconomie" was voor hen geen doel maar een laatste, soms wanhopige, uitlaatklep. Alle markten waren om zo te zeggen een soort prondelmarkten; zoals b.v. nu nog steeds bloemenmarkten vooral afzetplaatsen zijn voor goedkope,

maar meestal niet meer zo verse bloemen die de bloemisten in hun winkels (of de bloemenkwekers) niet tijdig hebben aan de man kunnen brengen bij mensen die erom kwamen vragen.

De "overgang naar de markteconomie", blijkbaar in het begin van de moderne tijden, moet een werkelijke omwenteling hebben betekend. Men moet ermee begonnen zijn doelbewust "overschotten" te produceren om ze aan te bieden op de markt, en daar zijn voordeel in te zoeken. Hoe zou het ertoe gekomen zijn? Ofwel heeft men zich aanvankelijk noodgedwongen ingesteld op zo'n markteconomie, ter wille van een feitelijk ontwikkelde (plaatselijke) massale overproductie, en heeft men daarvan een succes kunnen maken dank zij het tegelijk opkomende moderne kredietstelsel (dat er gewoon in bestond de produkten weg te geven tegen een beperkt voorschot, mits duurdere betaling op termijn, zoals we dat ook nu nog kennen) en heeft dat dan aanleiding gegeven tot de nieuwe produktiewijze van de zogenaamde "manufactuur" (wat eigenlijk wel niets anders betekent dan "handwerk"). Ofwel heeft de "opkomst" van de nieuwe produktiewijze van de manufactuur aanleiding gegeven tot de "overgang naar de markteconomie". (De beschikbare historische gegevens kunnen dienen om zowel de ene alsook de andere hypothese te staven.) In ieder geval maakte de produktiewijze van de manufactuur van haar kant de volbewuste overgang naar een om zo te zeggen planmatige markteconomie volstrekt noodzakelijk, of, vanuit het gezichtspunt van de voormoderne economische denktrant, helaas onvermijdelijk. Want de manufactuur produceerde reeds, met een verregaande arbeidsdeling binnen elk bedrijf, "aan de lopende band" en dus zonder te wachten, of ook maar te kunnen wachten, op een voorafgaandelijke vraag of uitdruk-

kelijke bestelling. Ze moest ook ál haar arbeiders bestendig bezig houden, want het wegvallen van één gespecialiseerde arbeider kon de gehele produktie doen stilvallen. Al wat de manufactuur voortbracht, was dus van meet af aan, voorafgaandelijk aan de vraag, bestemd voor de markt, als aanbod. De bedoeling was natuurlijk dóór het aanbod van het produkt op de markt, tegen voordelige prijzen de vraag uit te lokken van lieden die anders hun geld nooit zouden hebben besteed aan het desbetreffend produkt, of het hadden opgespaard om gebeurlijk de aanmaak van een dergelijk produkt in opdracht te geven. Het voordeel bij die laatste handelwijze was natuurlijk dat het stuk kon vervaardigd worden in volkomen overeenstemming met de wensen van de besteller; één van de nadelen was de vereiste wachttijd alvorens het in ontvangst te kunnen nemen. Aan de andere kant kon het manufactuurprodukt natuurlijk enkel beantwoorden aan de vermoedelijke doorsnee-ervachtingen van de kopers, maar het was, op de markt, onmiddellijk beschikbaar, en dit tegen een lagere prijs. (We kennen die verschijnselen allemaal ook nú nog. Veel ambachtelijke bedrijvigheid werkt ook nu nog op basis van een vraageconomie: die van kleermakers ("op maat"), van herstelbedrijven van alle soort (van de loodgieterij tot de autoreparatuur) en zelfs voor een groot deel de bouw. Daarentegen zijn al onze winkelstraten klaarblijkelijk markten, en wat er aangeboden wordt, werd van meet af aan geproduceerd voor de markt. In de "grote industrie" is het weliswaar inmiddels zo dat de ondernemingen eerder enkel plannen, modellen of prototypen op de markt brengen om zodoende een vraag uit te lokken en opdrachten in de wacht te kunnen slepen: een kerncentrale wordt enkel op bestelling gebouwd.)

De markteconomie bestond er dus in uitdrukkelijk en vol-

bewust een manier van handelen te verkiezen, met alle risico's vandien, die vroeger enkel de rol speelde van een laatste uitkomst in het geval van toevallige overproductie. Volbewust en planmatig ging men in zo'n markteconomie ook de *concurrentie* aan, of beter gezegd, bracht men de georganiseerde concurrentiestrijd voor het eerst op gang. Weldra werden bij deze concurrentiestrijd niet enkel de oudere produktiewijzen enerzijds en anderzijds de opkomende manufacturen betrokken, maar vooral de verschillende manufactuurproducenten tegenover elkaar. Uit die concurrentiestrijd blijkt ook dat het niet wezenlijk in de bedoeling lag van manufactuurproductie en markteconomie het aanbod van de desbetreffende produkten uit te breiden maar integendeel enkel, door uitschakeling van de concurrenten, de gehele aanwezige vraag in beslag te nemen voor het eigen produkt (nu door één producent voortgebracht in dezelfde omvang als tevoren door een meervoud van verschillende producenten samen.)

3 *Produktiviteitsverhoging*

Was een verhoging van de produktiviteit, d.w.z. een vermindering van het aantal werkuren vereist om hetzelfde produkt voort te brengen, een normale doelstelling van elke economie? Normaal gezien zal een economie zich tot doel stellen van de beschikbare middelen (arbeidskracht, grondstoffen, werktuigen) zoveel mogelijk te besteden aan het rechtstreeks voortbrengen van levensmiddelen voor de mensen (in de ruime betekenis van al wat nodig is, of tenminste nuttig is, voor "het leven": voeding, maar ook kleding, huisvesting, enz.); en *zo weinig mogelijk* ervan, enkel zoveel als *nodig*, aan het aanschaffen van de daarvoor vereiste produk-

tiemiddelen. Slechts daar waar een echte schaarste optreedt aan levensmiddelen, of daar waar er een echt tekort is aan arbeidskrachten, zal men zich inspannen om zoveel als nodig middelen te besteden aan het voortbrengen van nieuwe produktiemiddelen. "Nieuwe" produktiemiddelen, dat kan betekenen: *bijkomende* produktiemiddelen om de produktie van levensmiddelen op te drijven; ofwel, ter vervanging van oudere produktiemiddelen, nieuwe produktiemiddelen met een *hogere produktiviteit*; dit ofwel om hetzelfde produkt als tevoren te kunnen voortbrengen met minder arbeidskrachten (in het geval van een tekort aan arbeidskrachten), ofwel om met dezelfde arbeidsinzet de produktie van levensmiddelen te verhogen (in het geval van schaarste aan levensmiddelen, b.v. ten gevolge van een aangroei van de bevolking).

> Wat kan de bedoeling zijn wanneer men het opdrijven van de produktiviteit als doel op zich vooropstelt ("op zich", d.w.z. ook zonder dat er een tekort is aan arbeidskrachten en zelfs zonder de noodzaak of het voornemen om de omvang van de produktie nit te breiden) en bijgevolg zoveel mogelijk van de beschikbare middelen besteedt aan de ontwikkeling van de produktiemiddelen en liefst enkel zoveel als absoluut nodig aan het voortbrengen van levensmiddelen voor mensen? De bedoeling kan geen andere zijn dan deze: bij de ruil, bij de afzet van het eigen produkt, voor minder eigen arbeidsinspanningen nog steeds dezelfde tegenprestatie (die dan onder minder eigen mensen moet verdeeld worden); ofwel nog beter, voor een onverminderde eigen arbeidsinspanning nu veel meer aan tegenprestaties in beslag te kunnen nemen, dank zij de uitschakeling van elke concurrentie, ten gevolge van een goedkopere (want meer produktievere) produktiewijze. Op die manier zal men zich kunnen verrijken door nu zoveel mogelijk middelen te be-

→ steden aan de ontwikkeling van nieuwe produktiemiddelen met verhoogde produktiviteit, en enkel zoveel als nodig aan de rechtstreekse produktie van levensmiddelen; de nodige levensmiddelen zullen wel binnenkomen dank zij de voordelige ruil (rechtstreeks of onrechtstreeks, b.v. door graanimporten of door de aanvoer van meststoffen voor de eigen landbouwproduktie). M.a.w. de verhoging van de produktiviteit als doel op zich kan enkel een middel zijn om zichzelf te verrijken ten koste van anderen; weliswaar niet zoveel ten koste van de kopers van het voortgebrachte produkt (die het inderdaad, tenminste tijdelijk, goedkoper zullen krijgen), maar ten koste van de concurrerende maar minder produktieve producenten van hetzelfde produkt; en zelfs ten koste van de minder produktieve producenten van andere produkten (wanneer de kopers in bepaalde van die andere produkten niet langer geïnteresseerd zijn, b.v. in openbaar vervoer, omdat een ander produkt, b.v. de auto, betrekkelijk goedkoop wordt; zelfs in echte regenmantels moeten ze niet langer geïnteresseerd zijn als ze toch over een auto beschikken).

Natuurlijk wordt steeds, ter verdediging van de bevordering van de produktiviteit als doel op zich, het argument ingeroepen dat er misschien wel voldoende arbeidskrachten zouden beschikbaar zijn, maar tegen te hoge loonkosten. Wat betekent dat echter anders dan precies dat het goedkoper en winstgevender is zich met minder of toch niet meer arbeidskrachten te verrijken ten koste van andere, dank zij een verhoogde produktiviteit?

Was het niet net dit wat Marx bedoelde toen hij stelde dat in de economie van de moderne tijden (de benaming "kapitalisme" doet er niet toe) alle produkten van meet af aan werden voortgebracht als "koopwaar", d.w.z. enkel met het oog op hun ruilwaarde? Toch had hij m.i. ongelijk met zijn

bepaling van die ruilwaarde, op basis van het vereiste aantal werkuren om die produkten voort te brengen. Mocht de ruilwaarde van een produkt daadwerkelijk dalen ten gevolge van een verminderd aantal werkuren vereist om het voort te brengen, dan zou elke verhoging van de produktiviteit tot verlies leiden. In feite leidt ze tot winst. Het is helemaal iets anders dat een (althans tijdelijke) prijsverlaging, ter wille van de concurrentiestrijd *mogelijk* wordt gemaakt dank zij een verhoogde produktiviteit.

4 *De machineproductie*

Wat de machineproductie betreft, kan men zelfs twijfelen of die werkelijk kenmerkend is voor de economie van de moderne tijden. Want enerzijds is wat men de eerste "industriële revolutie" is gaan noemen, pas op gang gekomen in de tweede helft van de 18de eeuw, twee of drie eeuwen na het begin van de moderne tijden. Anderzijds werden reeds lang tevoren, op de nodige schaal, machines ingeschakeld in de produktie: door wind of waterkracht aangedreven molens, ook door mankracht of wind aangedreven boten, en verder alle soorten "primitieve" landbouw- en oorlogsmachines, weefgetouwen, enz. Het spreken van een "industriële revolutie" is ook een beetje misleidend: "industrie" betekent eigenlijk niet meer dan "vlijt" of "nijverheid", en nog Adam Smith verstaat onder "industrie" eender welke ambachtelijke bedrijvigheid en zelfs de landbouw; en de stoommachine is eigenlijk niets anders dan een molen, aangedreven door zelfgemaakte wind. Afgezien van de verder opgedreven produktiviteit, is het groot verschil van de stoommachine met de vroeger gebruikte molens enkel dat men van nu af aan begon energie te putten uit eindige en niet hernieuwbare

grondstofvoorraden van de aarde (om te beginnen kolen).

Natuurlijk is het echter wél kenmerkend voor de moderne produktiewijze dat ze op termijn erop *neerkwam* steeds meer te steunen op de aanwending van machinerie, en meer bepaald van machines aangedreven door niet hernieuwbare energiebronnen. Opnieuw moet de vraag gesteld worden of dit beantwoordde aan een normale doelstelling van elke economie die pas in de moderne tijden uiteindelijk op grote schaal kon verwezenlijkt worden. Welnu, alle machinerie (en dit reeds lang vóór het "stoomtijdperk") dient op de eerste plaats om de produktiviteit te verhogen, en in veel mindere mate, indien niet zelfs enkel uitzonderlijk of bijkomstig, om nieuwe produkten voort te brengen die op geen andere manier dan machinaal konden vervaardigd worden; met de enige belangrijke uitzondering van de produktie van nieuwe vormen van energie zelf (door molens, stoommachines, elektro-magnetische dynamo's, enz.). Als dat zo is, kan het antwoord op de daar net gestelde vraag niet anders luiden dan het tevoren gegeven antwoord op de vraag of de verhoging van de produktiviteit zelf een normale doelstelling van elke economie was of is. Daar waar dit laatste niet het geval was, zal men de gebeurlijke noodzaak om een machinerie te construeren, om een tekort aan arbeidskrachten op te vangen of om aan een schaarste van bepaalde levensmiddelen te verhelpen, op de eerste plaats als *verliespost* hebben aanzien; immers, men kon in dit geval een deel van de beschikbare middelen niet langer gebruiken om rechtstreeks levensmiddelen voort te brengen maar moest het aanwenden voor de aanmaak van de machinerie, wat een aanwezige schaarste, althans om te beginnen, nog meer moest aanscherpen.

Slechts vanaf de opkomst van de markteconomie, verbon-

den met de produktiewijze van de manufactuur, werd de aanwending van steeds meer machinerie economisch echt *interessant*, wat dan ook de ontwikkeling van een gehele "mechanical philosophy" (zo noemde Robert Boyle de "moderne wetenschap" waarvan hij één der grondleggers was) geweldig moest stimuleren. Op termijn werd de aanwending van steeds meer machinerie ook *noodzakelijk*, ter wille van de concurrentiestrijd op de markt die een voortdurende verhoging van de produktiviteit noodzakelijk maakte die op haar beurt enkel nog door mechanisering van de produktie verder kon opgedreven worden; en op termijn kon die steeds meer uitgebreide machinerie niet langer aangedreven worden zonder een beroep te doen op de aanzienlijke, maar toch eindige en niet hernieuwbare energiereserves van de aarde.

Een "normale" en oorspronkelijke *doelstelling* van de economie kon deze nieuwe manier om, met behulp van de moderne machinerie, gebruik te maken van duidelijk niet onuitputtelijke natuurkrachten, zeker niet zijn (en is het zelfs heden nog niet); want gedurende duizenden jaren bestond de menselijke economie er net in enkel gebruik te maken van onuitputtelijke natuurkrachten (zoals wind- en waterkracht), en enkel natuurprodukten op te gebruiken die door inzet van de mensen zelf opnieuw konden voortgebracht worden (zoals oogsten, bossen en vee).

5 De monopolisering

Op één vraag die in het voorgaande wel reeds werd aangeraakt, valt nog speciaal terug te komen. De vermeerdering van de produktie van levensmiddelen is natuurlijk wél een normale doelstelling van de economie, zeker daar waar schaarste dreigt ten gevolge van een aangroei van de bevol-

king. Te dien einde moeten de nodige bijkomende produktiemiddelen worden aangeschaft. Kan dat echter niet óók door de ontwikkeling van produktiemiddelen met een hogere produktiviteit, zodanig dat zo'n ontwikkeling eveneens zou aansluiten bij de normale doelstellingen van een economie? Inderdaad, louter *technisch* gezien kan ook een verhoogde produktiviteit bijdragen tot een vermeerderde produktie van levensmiddelen, tenminste als van zo'n verhoogde produktiviteit niet enkel gebruik gemaakt wordt om dezelfde produktie nu voort te brengen met een verminderd aantal arbeidskrachten (of een verminderd aantal werkuren). Er stelt zich echter ook een *economisch* probleem: zal de vermeerderde vraag verbonden zijn met de nodige *koopkracht*? Koopkracht hangt op de eerste plaats af van de werkgelegenheid. Een verhoogde produktiviteit schept echter geen nieuwe werkgelegenheid; in het meest gunstig geval wordt de bestaande werkgelegenheid gehandhaafd; als er bijkomende werkgelegenheid wordt geschapen, betekent dit in feite dat de verhoogde produktiviteit wordt verbonden met bijkomende produktiemiddelen, het ander middel om de produktie zelf te vermeerderen. Bijkomende produktiemiddelen dragen niet enkel bij tot een vermeerdering van de produktie, maar tegelijk tot meer tewerkstelling en bijgevolg tot de nodige verhoging van de koopkracht.

Nu kan wel de koopkracht ook nog langs een andere weg om verhoogd worden, nl. door de levensmiddelen *goedkoper* te maken, en dat maakt een verhoogde produktiviteit inderdaad mogelijk; tenminste eens dat de aangeschafte nieuwe machinerie is betaald, of wanneer de betaling ervan (door kredietopname) wordt uitgesteld. Zo'n prijsverlaging heeft echter tot gevolg dat de concurrerende ondernemingen gedwongen worden hun prijzen eveneens te verlagen, hoewel

hún produktiekosten niet verminderd zijn, met het daaruit voortvloeiend verlies aan inkomen en koopkracht van hun tewerkgestelden; ofwel dat ze failliet gaan, met het gevolg van nog meer koopkrachtverlies voor hen die er tevoren tewerkgesteld waren; ofwel moeten de concurrerende bedrijven trachten door nieuwe produktiemiddelen eveneens hun produktiviteit te verhogen, waarmee dan het gehele verhaal opnieuw begint. Kán dit globaal verlies aan koopkracht bij de tewerkgestelden van de concurrentie *gecompenseerd* worden door de prijsverlaging aangeboden door het bedrijf dat op de eerste plaats zijn produktiviteit kon opdrijven? Dat is op zijn minst gezegd niterst onwaarschijnlijk; want hoe aanzienlijker die prijsverlagingen uitvallen, hoe meer de competitiviteit van de concurrentie in het gedrang komt, en bijgevolg de werkgelegenheid van haar tewerkgestelden en hun koopkracht.

In het begin van deze paragraaf werd gezegd dat louter *technisch* gezien een verhoogde produktiviteit wel ook kan bijdragen tot een vermeerderde produktie van levensmiddelen — “tenminste als van zo'n verhoogde produktiviteit niet enkel gebruik gemaakt wordt om dezelfde produktie voort te brengen met een verminderd aantal werkkrachten”. Die voorwaarde is echter zelf *economisch* van aard. In het kader van een *markteconomie* kan een voortdurende verhoging van de produktiviteit in een bepaald bedrijf enkel de moeite lonen wanneer weliswaar géén (of nauwelijks) werkkrachten worden ontslagen in *dit* bedrijf, wel echter massaal in *andere* bedrijven met lagere produktiviteit; zoals boven beschreven in par. 3, zullen deze anderen gedwongen worden hun produktie te beperken en op termijn stop te zetten, zodanig dat de vermeerderde massa-produktie van het ene bedrijf met verhoogde produktiviteit kan verkocht worden aan zoveel

mogelijk voormalige klanten van de vroeger mede concurrerende bedrijven. In feite kan dus een verhoogde produktiviteit (daar waar ze niet beantwoordt aan een tekort aan werkkrachten of aan een tekort aan levensmiddelen spijs aanwezige koopkracht) *niet*, of slechts uitzonderlijk, leiden tot een vergroting van de produktie zelf.

Wat zich in feite zal afspelen ten gevolge van aanzienlijke verhogingen van de produktiviteit, is veeleer een voortschrijdende *monopolisering* van de produktie van de desbetreffende produkten: binnen één land door een handvol ondernemingen (of zelfs maar één), op wereldschaal door enkele regio's of landen, maar soms eveneens door een heel beperkt aantal (al dan niet multinationale) ondernemingen, soms zelfs door een handvol fabrieken voor de hele wereld.

6 De feiten en hun verklaring

De *feiten* die in het bovenstaande eens te meer ter sprake komen, zijn goed genoeg *bekend*: de tegenwoordige economische wereldtoestand is gekenmerkt door een absurde wanverhouding tussen de beschikbare en steeds verder ontwikkelde produktiemiddelen enerzijds en een onverminderd, indien niet nog steeds aangroeiend tekort aan levensmiddelen anderzijds ("levensmiddelen" in de boven aangeduide ruime betekenis van het woord, waar b.v. ook geneeskundige verzorging en gepast onderwijs bijhoren); door een voortschrijdende uitputting van de energiereserves van de aarde (met de bijhorende vervuiling); door wereldwijde armoede en werkloosheid; en door een ver doorgedreven monopolisering, door enkele regio's van de gehele industriële wereldproduktie (en voor een deel zelfs de landbouwproduktie).

Hier ging het er niet om die feiten eens te meer aan te

halen, maar te trachten ze te *begrijpen*, en dat wil volgens de oude Aristoteles zeggen, ze te *verklaren* uit hun *oorzaken*, oorzaken van dien aard dat de feiten zich *moeten* voordoen zoals ze zich voordoen, en niet anders zouden *kunnen* zijn. (Het Griekse woord voor zo'n *begrijpen* is "episteme", wat we ongelukkig met "weten" of "wetenschap" vertalen, met het noodlottig gevolg dat we niet langer het verschil zien tussen een loutere feitenkennis en een werkelijk *inzicht* in de oorzaken van de feiten.) Gepoogd werd de aangehaalde feiten te verklaren vanuit een drietal specifieke kenmerken van de moderne westerse economie: de markteconomie, de bestendige verhoging van de produktiviteit als belangrijke (indien niet zelfs de belangrijkste) economische doelstelling, en de machine-produktie op basis van niet hernieuwbare energiereserves van de aarde. Als de voorgestelde verklaring opgaat, en als men ze niet kan weerleggen, moet men begrijpen dat niets te veranderen valt aan de aangehaalde feiten die kenmerkend zijn voor onze economische wereldtoestand, zonder aan onze gehele moderne westerse economie te verzaken. Als het echter ook waar is dat onze moderne westerse economie onderscheiden is door heel specifieke kenmerken, moet men haar ook niet gelijkstellen met eender welke "normale" economie en is er een uitzicht om terug te keren naar, of uiteindelijk toch nog terecht te komen bij, een meer economische soort economie.

VRIJHANDEL: BALSEM OF KWAKZALFJE OP DE EKONOMISCHE WONDE?

Ludwig Glabeke

De wereldeconomie is ziek. Daar is vrijwel iedereen het over eens. Over de diagnose bestaat al minder eensluidendheid. En inzake mogelijke remedies heerst de grootste verwarring en duisternis. De manier waarop sommige maatregelen aangekaart worden als wondermiddel dat goed zou zijn voor ongeveer alles, doet eerder middeleeuws aan. Eén van die wondermiddelen die de laatste tijd een luidruchtige propaganda kregen en nog krijgen is vrijhandel.

Sinds de voorbereidingen voor de Uruguaykonferentie in het midden van de jaren '80 beleven wij een hernieuwd georkestreerd pleidooi voor meer vrijhandel, die aan iedereen zou ten goede komen. Uitbreiding van de wereldhandel als magische oplossing om de economie uit het slop te halen.

Daarbij wordt de EEG als voornaamste spelbreker door Amerika en de CAIRNSgroep (pressiegroep van 14 landen voor meer vrijhandel) aangewezen, als grootste obstakel om tot een vrije wereldmarkt te komen. Met name de landbouwpolitiek van de EEG wordt zwaar bekritiseerd en onder druk gezet.

Meer algemeen richt de kritiek zich op de talloze protektionistische maatregelen die in het economische verkeer tussen landen een rol spelen. Deze protektionistische maatregelen kunnen ingedeeld worden in exportsubsidies en invoerbeperkingen, en deze laatste nog eens onderscheiden in tarifaire

en niet-tarifaire belemmeringen.

Enige voorbeelden:

Exportsubsidies zijn agressieve handelspromoties. Men probeert marktaandeelen te veroveren door produkten onder de eigen kostprijs en vooral ook onder de kostprijs van andere producentlanden te verkopen. De EEG bijv. heeft naast boterbergen en wijnplassen ook een forse overproduktie van rundvlees. Met zware subsidies zet Europa dit overschot aan diepgevroren rundvlees ook in Derde Wereldlanden af. Zo wordt in de winkels van Ivoorkust en Senegal vlees aangeboden aan een prijs die beduidend lager ligt dan de prijs voor vers lokaal vlees. Zodat de plaatselijke veetelers in moeilijkheden komen¹. De Verenigde Staten geven zo'n massale subsidies voor de rijstexport dat traditionele rijstproducenten hier niet kunnen tegen opboksen. Eén van de belangrijkste doelwitten is Thailand dat als 's werelds grootste rijstexporteur voor 15% van de exportinkomsten van rijst afhankelijk is. De V.S. proberen een marktaandeel van Thailand af te snoepen door rijst ver onder de kostprijs te verkopen (ongeveer \$140 subsidie per ton). Deze dumpingspraktijk heeft nog meer negatieve effecten op landen die om één of andere reden geen importheffingen kunnen of willen leggen om de eigen produktie te beschermen. Meestal zijn dat de armere Derde Wereldproducenten². De subsidies kosten handen vol geld, iets wat alleen de rijkere handelsblokken zich kunnen veroorloven. Zo dragen zowel de V.S. als de EEG bij aan een ontwrichting van Derde Wereldlanden en een vermindering van hun mogelijke inkomsten.

Als er twee rijkere exporteurs op dezelfde markt aanwezig zijn is er altijd een dreiging van eskalatie van deze ex-

¹ Zuid, p. 14.

² CAP-Briefing 4-5, p. 4.

portsubsidies. Als de V.S. haar subsidies verhoogt, moet de EEG dat ook doen en vice versa om hun respectievelijke marktaandeel te behouden. Vooral toen Reagan aan de macht kwam in 1981 zijn de Verenigde Staten opnieuw een agressievere landbouwhandelspolitiek gaan voeren die tot een nauwelijks verholen permanente handelsoorlog heeft geleid. Ook het landbouwdisput tussen Europa en de V.S. in de GATT-onderhandelingen maakt deel uit van die handelsoorlog.

Een tweede categorie protektionistische maatregelen die meer gericht zijn op de bescherming van de eigen industrie zijn importbeperkingen.

Een eerste vorm zijn de tolheffingen op de import. Zo zijn er in de EEG tal van drempelprijzen (minimumprijzen) waaronder ingevoerde produkten Europa niet binnenkomen. Het verschil tussen de wereldmarktprijs en de hogere EEG-prijs wordt door een invoerbelasting uitgewist. Indien er op granen bijv. geen invoerheffingen zouden geheven worden, zouden miljoenen boeren in de EEG failliet gaan omdat ze niet kunnen concurreren tegen de Amerikaanse en Australische boeren. Importheffingen zijn ook een middel om het effect van exportsubsidies op de eigen binnenlandse markt ten minste teniet te kunnen doen. Invoerheffingen zijn over het algemeen ook veel hoger voor verwerkte dan voor onverwerkte produkten. Voorstanders van vrijhandel wijzen deze importheffingen af omdat ze de konsument hogere prijzen doen betalen dan hij op de wereldmarkt zou moeten betalen³.

³Omdat ik in de verdere tekst hier niet expliciet op inga, een voorafgaandelijke bemerking: vooraleer gekonsumeerd wordt, moet geproduceerd worden. Algemeen genomen is de konsument dus eerst producent. Meer import van goedkopere goederen is op korte termijn alleen gun-

In de laatste decennia zijn de niet-tarifaire handelsbelemmeringen steeds belangrijker geworden: kwantitatieve restricties zoals uni-, bi- of multilaterale quota en "vrijwillige" exportbeperkingen; technische normen en kwaliteitseisen waaraan produkten moeten voldoen, en tenslotte de bureaucratische draaimolen en ambtelijke pesterijtjes zijn maatregelen die in stelling gebracht worden tegen ongewenste invoer⁴.

Het Multivezelakkoord beschermt de textielindustrie in de rijke landen tegen de goedkope invoer uit het Zuiden. Slechts beperkte hoeveelheden (quota) textiel mogen jaarlijks ingevoerd worden. De schattingen over het verlies van inkomsten voor de ontwikkelingslanden als gevolg van dit akkoord lopen uiteen van 11 miljard (Wereldbank) tot 31 miljard dollar per jaar (Unctad). Wanneer de import van kleding toch een gevaar vormt voor de eigen industrie in de rijke landen, kan nog altijd druk uitgeoefend worden om een "vrijwillige" exportbeperking te aanvaarden. Zo werd Mauritius, dat als ACS-land⁵ in principe een vrije invoer van textiel en kle-

stig voor konsumenten die niet in de produktiebranches werken die door de import weggekonkurreerd worden. Importheffingen kunnen dus ook gezien worden als bescherming van het inkomen van bepaalde groepen van producenten. Uiteindelijk zal het effect van liberalisering voor konsumenten afhangen van de veranderingen die optreden in werkgelegenheid, wisselkoers, verhouding prijzen en lonen, koopkrachtverdeling, enz.

Liberalisering zou ook tot een grotere instabiliteit in de prijzen kunnen leiden. Zo zijn de wereldmarktprijzen voor basisvoedsel op de wereldmarkt zeer instabiel, en liberalisering zou kunnen leiden tot toestanden die we nu met de benzineprijs kennen.

⁴ *Zuid*, p.16.

⁵ Met een aantal — hoofdzakelijk zeer arme — ontwikkelingslanden uit Afrika, de Caraïben en de Pacific is het akkoord van Lomé afgesproken. Deze landen mogen een grotere hoeveelheid produkten exporteren

ding in de EEG geniet, een aantal jaren terug dringend verzocht om de export van wollen sweaters naar de EEG in te perken. De produktie in Groot-Brittannië kwam namelijk in gevaar door het succes van de Mauritiaanse truien. Deze kleine Afrikaanse eilandstaat moest zich destijds schikken in een "vrijwillige" exportbeperking⁶.

Maar ook op Japan wordt zware druk uitgeoefend om niet te overdrijven met zijn export van elektronische apparatuur en auto's naar de rest van de geïndustrialiseerde wereld.

Voorstanders van vrijhandel koppelen aan deze voorbeelden direkt de bewering dat van een vrijere markt zonder protektionistisch overheidsoptreden iedereen beter wordt en dat de wereldhandel ook rechtvaardiger wordt.

De huidige liberaliseringsvoorstellen die in de GATT-besprekingen voorliggen zouden een 200 miljard dollar injectie in de wereldeconomie betekenen. En relatief gezien zouden de ontwikkelingslanden er zelfs het meest van profiteren. Waar dit spookbedrag vandaan moet gehaald worden is onduidelijk. En dat bij een vrije markt iedereen beter af is, is op zijn zachtst gezegd nogal vaag.

Hetzelfde is beweerd geworden bij de verdere vrijmaking van de markt binnen de EEG. De handel zou toenemen, en er zou zelfs meer werkgelegenheid komen. Het enige resultaat tot nu toe is dat in een versneld tempo, met de regelmaat van de dagelijkse klok zelfs, afslankingen en afdankingen aangekondigd worden. De werkloosheid in de EEG heeft aan de

naar de EEG tegen verminderde invoerheffingen.

Meer vrijhandel zou voor deze armste landen ook afschaffing van hun preferentiële behandeling betekenen, waardoor ze hun huidige export wel eens verloren zouden kunnen zien gaan aan krachtiger concurrenten uit de Derde Wereld.

⁶ Zuid, p.19.

vooravond van de vrijmaking ongekeerde hoogtes bereikt en de vooruitzichten zijn somber.

Eén en ander moet toch nader bekeken worden. Daarom wil ik eerst de theoretische argumentatie van de vrije marketeers nagaan en vervolgens enkele aspecten belichten met een algemeen overzicht van de huidige GATT-ronde en tenslotte met een voorbeeld uit de landbouw.

1 Theoretische argumentatie i.v.m. liberalisering

De theoretische argumentatie voor liberalisering steunt uiteindelijk op een paar geloofsbelijdenissen: De vrije markt leidt tot een optimaal gebruik van middelen en stemt de produktie het best af op de noden en/of preferenties van de konsument. Dit geloofspunt wordt aangevuld door de theorie van het comparatief voordeel dat stelt dat vrijhandel op wereldvlak zorgt voor specialisatie en een produktieverdeling die een maximale produktie mogelijk maakt en die voor alle partners voordelig is.

Tegen deze stellingnames zijn wel enige bezwaren in te brengen. Misschien stemt de vrije markt de produktie (het best) af op de noden en/of preferenties van de individuele konsumenten. Dat roept het idee op dat we alles zullen kunnen krijgen wat ons hartje wenst. Maar de vrije markt garandeert niemand dat hij/zij (genoeg) geld zal hebben om te kopen wat hij/zij nodig heeft. En zonder geld, zelfs geen eten in de vrije markt. Lappé en Collins schrijven dan ook dat *de eerste tekortkoming van de markt is dat hij niet reageert op individuele voorkeuren of zelfs noden. Hij reageert op geld* (pp. 69-70).

En Samuelson formuleert het als volgt:

In the first place, goods go where there are the most votes or dollars. John D. Rockefeller's dog may receive the milk that a poor child needs to avoid rickets [rachitis]. Why? Because supply and demand are working badly? Quite possibly badly from *ethical viewpoints*, but not from the standpoint of what the market mechanism is alone geared to accomplish.

Functionally, auction markets are doing what they are designed to do — putting goods in the hands of those who can pay the most, who have the most votes (pp. 45-47).

De vrije markt zorgt zelf niet voor een gelijke verdeling van koopkracht. Integendeel: concurrentie leidt tot winnaars en verliezers.

De vrije markt zou ook leiden tot de beste allokatie van produktiemiddelen waardoor een optimale en meest efficiënte produktie zou bereikt worden, d.w.z.: de grootste produktie tegen de laagste kosten. De argumentatie verloopt als volgt: De vrije prijsvorming en de concurrentie zorgen ervoor dat kostenbesparende produktiemethoden toegepast worden, waardoor de beschikbare produktiemiddelen zo optimaal mogelijk gebruikt worden. De vrije markt maakt een onmiddellijke reactie op marktsignalen (meer bepaald het prijssignaal) mogelijk. Bij hogere prijzen van een bepaald produkt (wat wijst op een verhoogde vraag) zullen investeringen in de produktie ervan gedaan worden. Bij lagere prijzen zal overgeschakeld worden naar andere produkties. Tenslotte zorgt concurrentie ervoor dat degene die met de laagste kostenstructuur kan werken een groter marktaandeel verovert. Wat de anderen verplicht om ook meer kostenbesparende methodes te gebruiken of uit het marktsegment te verdwijnen.

Maar zo ideaal is het in werkelijkheid helemaal niet. Ten eerste is er een time-lag tussen markt/prijssignalen en in-

vesteringen en produktie. Cacao bijv. is een plant die zes tot zeven jaar moet groeien voordat hij echt begint te renderen. Voorzien hoe de vraag naar cacao-producten er over zeven jaar zal uitzien, is een gok. Toch moet de cacao-producent nú beslissen of hij gaat investeren in extra produktie die pas over zeven jaar op de markt komt. Op het moment zelf het aanbod aan de vraag aanpassen is moeilijk. Meer produceren op korte termijn is onmogelijk. Inkrimpen kan nog wel, door het vernietigen van de planten of de oogst⁷. In theorie althans: ook bij instorting van de prijzen zitten de cacao-boeren nog aan de produktie vast. Beter toch zoveel mogelijk produceren, om tenminste nog een deel van de geïnvesteerde kosten en arbeid eruit te halen. Eenzelfde verhaal kan voor koffie verteld worden. Maar ook bij andere landbouwprodukten die niet zoveel jaren voorbereiding vergen en per seizoen geteeld kunnen worden zit de boer toch voor een langere periode aan zijn keuze vast. De specialisatie als gevolg van de konkurrentie en relatieve prijsverlagingen door de overheid nagestreefd⁸, heeft de individuele boer in de EEG bv. doen investeren en lenen voor machines, gebouwen en grond die hij soms slechts aan het einde van zijn loopbaan kan hopen af te betalen. Vanwege lage prijzen machines weggoeien en andere kopen kan hij niet. Zijn enige mogelijkheid is om juist nog meer te produceren en dan maar te hopen toch zo nog hetzelfde inkomen te halen.

Lagere prijzen leiden dus niet automatisch tot minder pro-

⁷ Zuid, p. 44.

⁸ De prijs die de boer voor zijn produkten krijgt is systematisch minder snel gestegen dan de algemene inflatie. Deze "prijs af boerderij" is uiteraard niet de uiteindelijke voedselprijs die de konsument betaalt. De konsumentenprijs volgt wel min of meer de algemene inflatie. (C.E.E.: *De l'agriculture au consommateur, Europe Verte* 1/90, tabel 4, p. 10).

duktie. Wel integendeel, voor wie vastzit aan een produkt, leidt het in eerste instantie tot meer produceren. Alleen (groot)handelaren kunnen min of meer soepel op het prijs-signaal reageren⁹. Producenten veel minder.

En ook als een nieuwe technologie een produkt substitueert komt het marktsignaal te laat. Technologische vernieuwingen kunnen in een vrije markt tot ware ravages leiden. Zoals in het geval van suiker: Negros, een eiland van de Filippijnen, staat bekend als het suikereiland. Uitgestrekte plantages suikerriet, bijna allemaal bestemd voor de export naar Amerika (vnl. voor Coca Cola). Toen Coca Cola overstapte van suikerriet naar een nieuw zoetmiddel uit maïs (High Corn Fructose Sirope) viel Negros van het ene op het andere jaar praktisch zonder inkomsten¹⁰.

In een vrije markt zijn grondstoffen, hele fabrieken en arbeiders wegwerpprodukten.

Meer algemeen: hogere prijzen kunnen inderdaad leiden tot meer investeringen. Elke individuele investeerder zal proberen een marktvoordeel of een groter marktaandeel af te dwingen. Daarvoor is hij ook verplicht een grotere produktiekapaciteit uit te bouwen. Met als gevolg dat er altijd een punt van globale overcapaciteit komt, overaanbod en in een vrije markt tenslotte een prijsinstorting.

In de grondstoffensektor bijv. komt dit vrij algemeen voor. In de jaren '60 was de vraag naar grondstoffen sterk. De prijzen piekten vrij hoog en er werd, ook op aandringen van internationale instellingen zoals het IMF, zwaar in de grondstoffensektor geïnvesteerd. Toen in de periode 1979-1982 de groei in de westerse wereld terugviel, viel dat samen met

⁹Voor zover slechts een klein gedeelte van hun kosten naar opslag- en transportkapaciteit van zeer specifieke produkties gaat.

¹⁰Oogst uit het lab, pp. 33-34.

een groter aanbod van grondstoffen; de gedane investeringen begonnen te "renderen". De grondstoffenprijzen zakten algemeen in elkaar¹¹.

Samenvattend: *de vrije markt leidt tot structurele overcapaciteit. In plaats van evenwicht leidt de vrije markt tot opeenvolgende schokken.*

Maar ook om andere redenen kunnen we ons afvragen of de vrije markt tot een optimaal gebruik van middelen leidt.

Produktiemiddelen zijn volgens de klassieke theorie: natuurlijke grondstoffen, arbeidskracht en kapitaal. Welnu, het menselijk potentieel wordt niet benut in twee betekenissen. Er is de grote werkloosheid¹² en er is de ver doorgedreven arbeidsspecialisatie die zeer eenzijdig van het menselijk vermogen gebruik maakt. Mogelijkerwijs is het beperken van de activiteit tot een hersendodende, eenvoudige maar jachtige herhaling efficiënter en goedkoper, maar het blijft een geweldige onderbenutting van de menselijke mogelijkheden.

Arbeitsplaatsen, zinvolheid en kwaliteit van de arbeid, een behoorlijk inkomen, een ekologisch en menselijk gezonde produktie, voedselveiligheid en voorziening op langere termijn zijn in een vrije markteconomie allemaal hooguit bijprodukten die er wel of niet kunnen zijn. En die gemakkelijk geofferd worden aan korte-termijn voordelen, winstmarge, konkurrentievermogen en "marktstrijd".

De vrije markt is voor de ondernemers ook een paraplu waaronder ze vrijwel alle sociale aansprakelijkheid kunnen ontvluchten. Veranderde marktomstandigheden zullen wel ingeroepen worden als reden waarom 1/5e van de westerse

¹¹ Zuid, p. 40.

¹² Voorstanders van liberalisering en vrije markt, zullen beweren dat de te hoge lonen de reden voor de werkloosheid zijn. We gaan hier wat verder in de tekst op in.

bedrijven zich zelfs niet houdt aan recentelijk gedane investeringsbeloften, toen hnn de vette brokken van de DDR-ekonomie in de schoot werden geworpen. Zoals onlangs de uitverkoopsorganisatie Trenhand Anstalt zelf moest vaststellen.

De instabiliteit van de vrije markteconomie moedigt het op lange termijn denken en handelen bepaald niet aan. In een onzekere en wispelturige markt is voor een individuele ondernemer korte-termijn winst geboden. Zelfs plannen op middellange termijn blijft een gok.

Heel de moderne landbouw is een voorbeeld van het korte termijn handelen. De zogenaamde efficiëntie van de moderne landbouw zit hem er gewoon in dat die grootschalige landbouw zonder bodem-conservatie en milieubewarende maatregelen goedkoper is dan een landbouw waarin meer rekening zou gehouden worden met erosie en milieubelasting. In die zin kan onze moderne landbouw gerust betiteld worden als een rooiflandbouw¹³

In het vrije-marktmechanisme is de verrekening van werkelijke kosten maar zeer gebrekkig. Alleen de direkte aanmaakkosten van een produkt tellen, niet de indirekte gevolgen van aanmaak of gebruik. Milieukosten stroomafwaarts van de produktie kunnen via het vrije marktmechanisme nauwelijks verrekend worden in de produktiekosten. Algemeen moet iets schaars (in de betekenis van ofwel zeldzaam, tekort, of niet voor iedereen toegankelijk) worden om in het

¹³De moderne, grootschalige landbouw met zijn monocultures leidt o.a. tot vermindering van de bodemvruchtbaarheid, toenemende erosie en tot een grotere gevoeligheid van de teelt voor ziekten en plagen (wat dan weer met meer pesticiden moet worden opgelost). Een overzicht van die problematiek kan gevonden worden in mijn licentiaatsverhandeling: *De Landbouwproblematiek*, pp. 36-54.

prijsmechanisme gewaardeerd te worden. Kosteloze zuivere lucht of zuiver water is niets waard in een vrije markt. Het vrije marktmechanisme reageert enkel ekologisch als het te laat is en dan nog zeer gebrekkig. Zuiver water krijgt maar een prijs als eerst vervuild water gezuiverd, moet worden.

Samenvattend — de voorgaande beschouwingen plaatsen vele vraagtekens *zowel bij de doelstellingen* die met een vrije markteconomie kunnen bereikt worden, als *bij het verstandig gebruik van middelen* (milieu, arbeidskracht).

Maar er kan ook nog een meer filosofische kanttekening geplaatst worden bij het gebruik van het begrip vrije markt en vrije markteconomie. Ook slaven werden vroeger letterlijk op de “vrije” markt aan de meestbiedende verkocht. Het begrip vrije markt suggereert de bedrieglijke illusie van gelijke kansen en gelijke toegang voor iedereen, niet alleen als konsument, maar ook als producent. Deze mythe wordt dan nog versterkt door verhaaltjes in de trant van “van krantenjongen tot krantenmagnaat”. Oftewel: iedereen krijgt de kans een grote jongen te worden. Deze verhaaltjes lopen spaak als men zich gaat afvragen wat er gebeurt als alle krantenjongens krantenmagnaten zouden zijn geworden en er geen krantenjongens meer zijn. Uitzonderingen zijn mogelijk, maar alleen en slechts als het uitzonderingen blijven. En tenslotte heeft een beheerder van een holding of bankconcern nog altijd meer mogelijkheden om het tot krantenmagnaat te schoppen dan een loketbediende of de befaamde loopjongen bijv.

Het is ook onzin een kleine boer (in een Derde Wereldland of hier) ééNZelfde macht en keuzevrijheid toe te dichten als een multinational. Lappé en Collins noemen dit het *gebrek aan economische democratie* (p. 4). Dit gebrek is al opvallend in het prototype van onze economie: de fabriek. De fa-

briek is één van de meest autoritaire en ondemokratische instellingen. En de beslissingsbevoegdheden van een manager of bedrijfsleider zijn op geen stukken na vergelijkbaar met die van een arbeider. Een arbeider wordt, eens het kontrakt getekend, gereduceerd (gedegradeerd) tot louter uitvoerend produktiemiddel. De “gespecialiseerde” (d.w.z. steeds dezelfde) monotone handelingen en het zenuwslopend ritme in een moderne spinnerij en weverij bijv. zijn — voor wie het ooit gezien heeft — verbijsterend. Hoe kunnen we ons geciviliseerd noemen zolang onze beschaving op zulke produktiemethoden steunt?

En zonder wettelijke beperkingen om nog enkele uitwassen tegen te gaan zou de situatie wellicht nog belabberder zijn. Zo worden bijv. de wettelijke minimumlonen nogal eens op de korrel genomen juist door voorstanders van meer “vrije” markt¹⁴, en nooit omdat die te laag zouden zijn en men graag meer zou willen betalen.

Maar ook buiten de fabriek zijn de machtsverhoudingen zeer ongelijk.

Het marktmechanisme genereert machtsongelijkheid. De ekonomie draait niet alleen om produktie (of om winst, wat al iets helemaal anders is), maar evenzeer om beslissingsmacht. Het is evenzeer een strijd om controle en beheersing van de ekonomische bronnen en processen. Konkurrentie draait om uitschakeling van konkurrenten en daarom zit in het vrije marktmechanisme concentratie en centralisatie, een streven naar een groter marktaandeel en naar meer greep op de produktieprocessen, en het verhinderen van de toegang tot de markt voor nieuwe konkurrenten ingebakken. *Een vrije markt leidt tot zijn eigen opheffing.*

¹⁴Zie bijv.: Friedman, pp. 268-270.

Het is tekenend dat in de aanloop naar een verdere "vrijmaking" van de markt binnen de EEG de activiteit van reorganisaties, fusies en overnames in de bedrijfs wereld een koortsachtig hoogtepunt bereikt heeft. Hoe dit de keuzevrijheid van het gros van de werknemers en konsumenten ten goede moet komen is moeilijk in te zien.

Ekonomische maatregelen (bv. liberalisering) alleen beoordelen aan de hand van een markttheorie die fundamenteel gebaseerd is op een theoretisch randgeval van een fiktieve vrije markt, is waanzin. Zonder machtsanalyse kunnen we geen inzicht krijgen in de werkelijke uitwerking van economische maatregelen, noch in hun effectiviteit ten opzichte van gestelde doelen¹⁵.

Het is een misvatting dat vermindering van overheidsop treden automatisch zou leiden tot meer "vrijheid". Vrijheid voor wie? De wereldhandel in granen bijv. is in handen van vijf grote bedrijven. Liberalisering van de landbouwhandel geeft alleen meer vrij spel aan die bedrijven. En het is twijfelachtig dat konsumenten en boeren meer greep op die multinationals zouden kunnen hebben dan op de overheid.

Hiermee zijn we bij de wereldhandel en de pleidooien voor vrijhandel tussen landen.

¹⁵Kategorieën als "de" arbeiders, "de" konsumenten, "de" ondernemers zijn hierbij te ruim. In een machtsanalyse moeten de speelruimte van de verschillende aktoren, de machtsposities en machtsmechanismen onderzocht worden en de invloed van voorgestelde maatregelen hierop. Een aanzet tot zo'n machtsanalyse is te vinden in Glabeke: *De Landbouwproblematiek*, hfdst. 4: Belangengroepen en machtsvorming in de landbouw.

2 *Vrijhandel*

Paradepaardje is hier de wet van het comparatief voordeel (zie appendix), die voor het eerst in de 19de eeuw door Ricardo geformuleerd werd, en regelmatig terug van stal wordt gehaald. De theorie komt erop neer dat door specialisatie tussen landen — net zoals door specialisatie tussen mensen — gezamenlijk meer geproduceerd kan worden.

Of zoals Samuelson het uitdrukt:

“De basis voor vrijhandel ligt in de grotere produktiviteit die door internationale specialisatie volgens de wet van het comparatieve voordeel mogelijk is geworden. Dit schept de mogelijkheid tot grotere wereldproduktie en tot een hogere levensstandaard voor alle landen. Handelsverkeer tussen landen met een verschillende levensstandaard zal waarschijnlijk beiderzijds extra winstgevend zijn” (p. 724).

Opdat dit eventueel zo zou zijn, moet evenwel aan heel wat voorwaarden voldaan zijn.

De theorie van het comparatief voordeel gaat o.a. uit van situaties van volkomen concurrentie, van situaties waarin geen chronische werkloosheid optreedt, van volkomen flexibiliteit van arbeidskrachten, en van wisselkoersen die de koopkrachtpariteit weerspiegelen.

De flexibiliteit van arbeidskrachten betekent bijv. dat een landbouwer op zeer korte tijd textielarbeider, computerspecialist, of onderhoudsdeskundige en omgekeerd zou moeten kunnen worden, al naargelang de vereisten van produktieverschuivingen door specialisatie¹⁶.

We leven al wereldwijd in een situatie van chronische werk-

¹⁶We kunnen hierbij de kanttekening plaatsen dat het werk blijkbaar niet aan mensen aangepast hoeft te worden, maar dat mensen ondergeschikt worden gesteld aan het werk.

loosheid. Produktiviteitsstijgingen in een vrije markt of bij vrijhandel leiden in zo'n situatie tot meer werkloosheid. F. Hartog: "Als er arbeid over is heeft het weinig of geen zin de welvaart op te voeren door een gegeven hoeveelheid goederen met zo weinig mogelijk arbeid voort te brengen. Daar wordt de werkloosheid alleen nog maar hoger door" (p. 185).

De kern van het probleem zit in de koopkracht én de koopkrachtverdeling. Alle voorbeelden van de wet van het comparatief voordeel vertrekken vanuit de veronderstelling dat er een grote koopkrachtige vraag is, waaraan in de afzonderlijke landen niet kan voldaan worden. Als er relatief weinig aanbod is, maar een grote vraag naar goederen, stijgt de prijs van die goederen. Als het aanbod van een produkt stijgt, kan de prijs dalen. Vrijhandel en specialisatie tussen landen zou in zo'n situatie tot een grotere produktie en eventueel prijsdaling kunnen leiden. Maar we zitten wereldwijd in een situatie waarin het aanbod van massagoederen de *koopkrachtige* vraag ruimschoots tegemoet komt. We zitten met meer dan genoeg voedsel, staal, auto's, kleding, ...
footnoteDat wil niet zeggen dat alle behoeften gedekt worden. Maar de (al of niet vrije) markt voorziet enkel in de behoeften die kunnen betaald worden. Zo kan het gebeuren dat er in India op grote schaal ondervoeding optreedt, terwijl het land tegelijkertijd een marktoverschot aan granen uitvoert. Voor toeristen is het ook geen probleem om in India aan voedsel te komen. De winkels zijn vol. Maar naast de winkel kan er iemand liggen sterven bij gebrek aan geld.. Meer werkloosheid betekent ook dat de vraag naar een aantal van die produkten zal dalen, zodat de produktie verder moet ingekrompen worden, wat weer meer werkloos-

heid betekent¹⁷. Bovendien ontstaat er in zo'n toestand van internationale werkloosheid bij toenemende vrijhandel ook een extra druk om de lonen te verlagen om werk in eigen land te houden.

Zo krijgen we een onzalige combinatie van herstructureeringen met afdankingen en produktiviteitsstijging én tegelijk voor de overblijvers lagere lonen.

Tenslotte wordt de prijs van een produkt in de internationale handel ook door de wisselkoers bepaald. In de wet van het comparatief voordeel gaat men ervan uit dat de wisselkoers uiteindelijk de koopkrachtpariteit zal weerspiegelen. Dat wil zeggen dat met eenzelfde hoeveelheid geld overal in de wereld ongeveer hetzelfde pakket goederen kan gekocht worden. Neem bijv. dat er alleen brood en broeken zouden bestaan. Dan kan brood in het ene land iets duurder zijn en broeken in het andere land, maar met 1000 fr. zou men in beide landen ongeveer evenveel brood en broeken kunnen kopen. Ook aan deze voorwaarde is niet voldaan. Iedereen die naar een Derde Wereldland reist kan vaststellen dat hij daar met eenzelfde hoeveelheid geld veel meer kan kopen dan in eigen land. Ook de "schommelingen" van de dollar in de laatste tien jaar (tussen 27 en 70 fr.) kunnen moeilijk als een gelijkschakeling van de koopkracht in de wereld gezien worden. De wisselkoersen worden tegenwoordig meer

¹⁷Werkloosheidsuitkeringen kunnen een deel van die verzwakkende vraag opvangen. Maar ook de sociale voorzieningen komen tegenwoordig meer onder druk te staan. Tegelijk wordt wereldwijd meer terngbetaald aan rente op staatschulden dan het overheidstekort oploopt, waardoor er een verschuiving van koopkracht optreedt naar de reeds meer begoeden. Zij gebruiken dit geld niet voor uitbreiding van hun konsumptie maar voor herinvestering in staatsschulden en in lucratieve spekulatieobjecten zoals Van Goghs. Het gevolg is een onvervalste recessie.

bepaald door de grote hoeveelheid internationaal vlottend kapitaal, dat daar naar toe trekt waar de meeste winst te halen valt. Dit vlottend kapitaal is op korte termijn gemakkelijk om te zetten in andere munteenheden, wat de speculatie ten zeerste bevordert. De recente muntkrisissen hebben aangetoond dat geen enkele centrale bank nog tegen die speculatie opgewassen is. Geruchten zijn al voldoende om een speculatiegolf op gang te brengen, en de speculatie kan zo'n grote kapitaalstromen los slaan dat de economische politiek van willekeurig welk land kan ondermijnd en gedwarsboomd worden. In Derde Wereldlanden heeft de speculatie tegen de munt vaak rampzalige gevolgen. Een voorbeeld: de kapitaalvlucht uit Latijns-Amerika steeg op het einde van 1987 tot ongeveer 150 miljard dollar. Venezuela, nochtans een relatief rijk land omdat het eigen oliebronnen heeft, kampt met grote problemen. De buitenlandse schuld bedroeg 37 miljard dollar. Daartegenover staat dat de waarde van de Venezolaanse overzeese holdings op 58 miljard dollar werd geschat¹⁸.

Wie kan brengt dus zijn geld naar het buitenland. Waar door tegelijk de eigen koopkracht tegen een eventuele depreciatie of devaluatie van de Venezolaanse munt beschermd wordt en de speculatie tegen die munt op gang wordt gebracht. Na een devaluatie is de elite er allesbehalve armer op geworden, maar wie geen geld in het buitenland kon veiligstellen verliest in koopkracht. Tenslotte kunnen de Venezolaanse overzeese holdings nog eens hun geld aan dure voorwaarden aan de Venezolaanse regering lenen om de staatsuitgaven te bekostigen. Al met al heeft het veel weg van een holdup. Dit zou enkel tegengegaan kunnen worden door

¹⁸ *WWI*, p.215.

strengere beperkingen op het vrije kapitaalverkeer. Maar dat is voor vrijhandel-voorstanders uiteraard taboe.

Meer vrijhandel in de huidige situatie betekent dat de mogelijkheden om korrigerend op te treden in de ongewenste gevolgen van de "vrije" markt sterk ingeperkt worden. In plaats van een onzalige uitverkoop van goederen met subsidies en subsidieopbod, krijgen we een uitverkoop van sociale politiek en van loontrekkenden en een opbod van loonsverlagingen en ontslagen.

Het steeds terugkerende refrein dat het de te hoge lonen zijn die verantwoordelijk zijn voor de werkloosheid klopt niet. Ten eerste is er wereldwijd werkloosheid, en niet in het minst in de lage loonlanden. Ten tweede zijn het de loonverschillen die al of niet een concurrentievoordeel uitmaken. Als het loonpeil overal hetzelfde zou zijn (in de zin van evenveel loon voor evenveel produktie, loon in verhouding tot de produktiviteit), zouden lonen geen rol meer spelen in de concurrentiestrijd. Niet het absolute loon telt, maar de relatieve lonen. Relatief lagere lonen kunnen de werkgelegenheid wel naar één gebied verschuiven, ten koste van een ander gebied op de werldebol. Maar dat fleurt globaal de werkgelegenheid niet op. Integendeel, een handelsoorlog met als inzet lagere lonen is nog noodlottiger dan een handelsoorlog met exportsubsidies om elkaar markten af te snoepen.

Bij vrijhandel zijn niet de goederen, maar de arbeidslonen in de uitverkoop.

Alle tekenen en onrustige bewegingen tot nu toe op markten die in aanmerking komen voor een verdere vrijmaking, wijzen eerder naar een verdieping van de recessie dan naar een heropleving. Naar het zich laat aanzien zullen alleen een selekte groep kapitaalbezitters en groothandelaren/multina-

tionals hier voordeel uit halen.

Eens te meer dringt zich hier een machtsanalyse op om de gevolgen van vrijhandel in te schatten. Daarbij kan opgemerkt worden dat een redenering in termen van *landen* volstrekt onvoldoende is.

Algemeen wordt ervan uit gegaan dat een toenemende export van Derde Wereldlanden naar de industrielanden onverdeeld gunstig is. Meer export betekent immers meer toevloed van kostbare deviezen. Waarmee de grote schulden kunnen gekort worden, of nieuwe investeringsgoederen aangetrokken voor verdere economische ontwikkeling. Economische ontwikkeling en groei betekenen echter nog niet meer welvaart voor het gros van de bevolking. Zoals in het geval van Brazilië blijkt. Een voorbeeld van reeds bestaande vrijhandel vormen de graanvervangende veevoerders (o.a. soja en tapioca). Onder druk van de V.S. (die daarmee hun toenmalige belangen op het oog hadden) kunnen deze veevoedergrondstoffen al sedert het ontstaan van het Europese gemeenschappelijk landbouwbeleid onbelemmerd de EEG binnen. Het gevolg is dat in verschillende Derde Wereldlanden een geweldige exportproduktie op gang is gekomen. Zo ook in Brazilië. Sinds de jaren '60 is massaal overgeschakeld op soja, dat voordien bijna niet geplant werd. Midden de jaren '80 is het exportprodukt nr. 1 geworden. Veel kleine boeren verdwenen omdat ze failliet gingen door de hoge pachtprizen en grote schulden of — vaak met geweld — van hun land werden verdreven. De overschakeling op moderne, kapitaalintensieve landbouwmethodes zorgde ook voor een grote uitstoot van landarbeiders. Een desastreuze ontvolking van het platteland en verstedelijking waren het gevolg. Ook de ondervoeding is toegenomen: van één derde van de bevolking begin de jaren '60 tot twee derde in de

vroege jaren '80. Veel voormalige landarbeiders proberen zich een levensbestaan te verschaffen in het Amazonewoud, waardoor ook het regenwoud in versneld tempo verdwijnt¹⁹. De sociale ongelijkheid in Brazilië is bijzonder groot. Naar schatting ontvangen de 40% armsten slechts 7% van het nationaal inkomen en de 20% rijksten 67%. Op het platteland controleren 2% van de landeigenaren meer dan 60% van de vruchtbare gronden. Intussen hebben een handvol grote multinationals (Bunge, Anderson Clayton, Cargill, Continental Grain, Dreyfus) een sterke greep weten te krijgen op de afzet, verwerking en export van de sojaproductie en ook op de toelevering van kunstmest en bestrijdingsmiddelen voor de sojabonen en op het kredietwezen. Vrijhandel is hier dan ook alleen voor een kleine Brazilaanse elite en voor een handvol multinationals gunstig geweest²⁰.

Globale handelscijfers per land, in een argumentatie pro of contra vrijhandel zijn zo goed als waardeloos.

Een stijging van de wereldhandel en de nominale handelsomzet garandeert geenszins een stijging van de koopkracht en levensstandaard voor het gros van de bevolking.

Dat een vrije markt en vrijhandel automatisch in het algemeen belang werken is een mythe.

Tenslotte kan onbezonnen vrijhandel en overspecialisatie ook negatieve ekologische en politieke gevolgen hebben.

Is een toenemend heen en weer gezeul van goederen over de wereld wel ecologisch verantwoord? Ook bij transport

¹⁹Het valt niet te betwijfelen dat deze invasie in het Amazonewoud, eens regenwouden economisch gezien voldoende schaars geworden zijn, met harde hand gestopt zal worden en het resterende woud door economisch sterkeren zal ingepalmd worden.

²⁰Deze informatie over Brazilië is bijeengesprokkeld uit: Lappé en Collins: pp. 32-35, p. 76; BBL, pp. 18-20; *Ending Hunger*, p. 170; Vidal, p. 10, tabel 5.

worden grondstoffen verbruikt, wat milieubelastend werkt. Ook de produktiemethodes die door vrijhandel gestimuleerd kunnen worden zijn niet altijd onverdeeld gunstig. Vrijhandel zal bv. de landbouw nog verder en sneller duwen in de richting van grootschaligheid, specialisatie en zo groot mogelijke opbrengsten op korte termijn, ten koste van bewaeringsmaatregelen die meer op lange termijn gericht zijn²¹.

Met het aanvaarden van de regels van vrijhandel wordt het voeren van een streng nationaal milieubeleid bemoeilijkt. Weliswaar kan een land in een ruime interpretatie van de bestaande GATT-regelingen de invoer van schadelijke produkten verbieden. Maar nu al leidt dit tot betwistingen door landen die lagere produktnormen voorstaan.

Met vervuulende produktieprocessen ligt het nog moeilijker. Een bedrijf dat in een land milieuvriendelijker moet produceren en hierdoor op grotere kosten komt, kan hierdoor een konkurrentienadeel krijgen ten opzichte van een vervuilend bedrijf in een land waar om één of andere reden de maatregelen niet zo streng kunnen zijn²². Zonder de mogelijkheid van invoerbelemmeringen komen milieu- en werkgelegenheidsbemannissen hierdoor hlnrecht tegenover elkaar te staan.

²¹Overigens moeten we ons geen illusies maken over het huidige landbouwbeleid dat in de meeste staten gevoerd wordt. Ook dit werkt in de richting van een grootschalige roofoandbouw, zij het dat het wat geleidelijker en met enige korrekties verloopt. Maar belangrijk is dat vrijhandel een ekologische en ook sociaal verantwoorde landbouwpolitiek onmogelijk maakt. De beweging voor vrijhandel gaat in tegen en doorkruist alle voorstellen die bijv. de groenen op dit vlak geformuleerd hebben.

²²In de eerste plaats zullen vooral een aantal Derde Wereldlanden geen hogere milieunormen kunnen opleggen, omdat ze gebrek aan expertise, geld en economische macht hebben. Zie ook: *Zuid*, pp. 63-69.

Een ander bezwaar tegen ondoordachte vrijhandel is de strategische en economische kwetsbaarheid die kan ontstaan.

Strategisch: in een niet ondenkbeeldige oorlogssituatie kan het zijn dat een land dat zijn basisbehoeften niet minimaal gedekt heeft met eigen produktie, zijn vitale aanvoer afgesneden ziet. "Oorlogssituaties" mag hier ruim opgevat worden. Toen Allende democratisch aan de macht kwam in Chili werd zijn regime ten val gebracht door de (aktieve) tegenwerking van Amerikaanse multinationals en door het inhouden van alle voedselexporten naar dat land. Na de staatsgreep door Pinochet stroomde binnen de kortste keren goedkoop voedsel Chili weer binnen.

Inzonderheid afhankelijkheid van voedsel is een enorm politiek drukkingsmiddel. Egyptes buitenlandse politiek ten opzichte van Israël wordt mede bepaald door de enorme toevloed van goedkoop Amerikaans graan in het kader van voedselhulpprogramma's²³.

Overdreven specialisatie en grote exportgerichtheid houden dan weer het gevaar van economische kwetsbaarheid in. Kleine en arme landen zijn hier het meest kwetsbaar. Oeganda, Burundi, Rwanda en Ethiopië — vier toch al straatarme Afrikaanse landen — zijn voor hun export sterk afhankelijk van koffie. De bijna halvering van de koffieprijzen in 1989 na de opschorting van het internationaal koffieakkoord, betekende dan ook een ramp voor die landen. Burundi is overigens ook een zeer kleine koffieproducent. Met zijn 0,88% van de wereldexport heeft het geen enkele invloed op de prijs, terwijl het wel afhankelijk is van koffie voor 85 tot 90% van zijn exportinkomsten²⁴.

²³Zie hiervoor o.a.: Raikes, pp. 121, 181, 186, 201; Lappé en Collins, p. 95.

²⁴Brazilië is 's werelds grootste producent met bijna een kwart van de

Reeds eerder werd het voorbeeld gegeven van substitutie van suikerriet door een zoetmiddel uit maïs en de gevolgen ervan voor de Filippijnen. Dit zoetmiddel is nog maar één van de eerste nieuwe biotechnologische toepassingen. Ook cacao en bepaalde tropische plantenextracten voor geneesmiddelen staan hoog op het lijstje van westerse onderzoeksprojecten om door een substituut vervangen te worden²⁵.

Concentratie op handel met het buitenland heeft ook een effect op de concentratie van de economische bedrijvigheid en van de bevolking in en rond steden die bij belangrijke transportwegen liggen. De opeenhoping van mensen en de onvermijdelijke instabiliteit van een vrije markteconomie en nog meer van de internationale handel maken dit ook tot een explosief politiek probleem.

Inzonderheid in Derde Wereldlanden met een weinig ontwikkelde binnenlandse markt en gebrek aan geld om grote infrastructuurwerken uit te voeren is deze scheef trekking tussen megasteden en achtergebleven gebieden ontstellend. Maar ook rijkere landen kampen met soortgelijke problemen. Zelfs in België moet al aan bedrijven een extra steun gegeven worden om zich in de Limburg te vestigen bv.

Nu al woont een groot deel van de wereldbevolking in kustgebieden. Als het broeikas effect de zeespiegel met een halve meter zou laten stijgen, zal dit dramatische gevolgen hebben. Redenen genoeg om zich af te vragen of een politiek gericht op een lokaal gespreide stabiele economie niet verstandiger zou zijn dan een ongebreidelde internationalisering waar niemand nog vat op heeft.

wereldproductie. Maar toch kan het land een prijsdaling beter verteren, want koffie staat slechts in voor 10% van de exportinkomsten (*Zuid*, pp. 37-39).

²⁶Hobbelink, pp. 29-37.

Tot zover de eerder theoretische benadering van het vrijhandelsvraagstuk. Tijd om één en ander eens te bekijken in het licht van de huidige GATT-onderhandelingen.

3 De GATT-onderhandelingen

Het meest in het oog springende is ongetwijfeld het landbouwdispuut. Maar er zijn ook andere economische sectoren in de onderhandelingen betrokken waar nog grotere belangen op het spel staan. Zo maakt de dienstensektor 20% van de wereldhandel uit, tegenover ongeveer 10% voor de landbouw²⁶. Diensten zijn bijv. financiële diensten (bank- en verzekeringswezen), sloop- en luchtvaart, telekommunikatie, marketing, toerisme en hotelwezen.

De onderhandelaars proberen zoveel mogelijk openingen op andermans markten te forceren en tegelijk uitzonderingen voor belangrijke binnenlandse kwetsbare sectoren te bedingen. Zo maken de V.S. bezwaren tegen een te grote liberalisering in de sectoren sloop- en luchtvaart en telekommunikatie. In de luchtvaart bijv. wordt Europese concurrentie bemoeilijkt door beperkte landingsrechten in de V.S. voor de Europese luchtvaartmaatschappijen. Tegen de invoer van Japanse chips worden strategische belangen ingeroepen: het kan niet dat de Amerikaanse elektronische defensie volledig zou moeten steunen op Japanse chips. In de autosektor hebben verschillende Europese landen en Amerika buiten de GATT-onderhandelingen "vrijwillige" exportbeperkingen van Japan bedongen. Japan maakt op zijn beurt bezwaren tegen de volledige vrijhandel in financiële diensten.

In de onderhandelingen is de economische macht van de

²⁶ *De Standaard*, 2/12/90.

verschillende landen- en handelsblokken en vooral de grootte van de binnenlandse markt doorslaggevend.

Ekonomisch grote landen zijn immers gemakkelijker in staat om maatregelen tegen te houden of repressailles te nemen. Zo is het geen toeval dat de EEG en de V.S. de belangrijkste figuranten in het landbouwdispuut zijn. De stem van de ontwikkelingslanden wordt in deze nauwelijks gehoord. Hoewel er vele ontwikkelingslanden zijn die om diverse redenen geen baat hebben bij een liberalisering van de wereldlandbouwhandel, een aantal van de armste landen die nu een voorkeursbehandeling genieten in het kader van het akkoord van Lomé met de EEG, maar ook landen die zelf ook hun markt afschermen om een eigen landbouw en voedselvoorziening te ontwikkelen. Bij liberalisering is ook het gevaar van prijsschokken niet denkbeeldig, wat dan weer landen die sterk afhankelijk van voedselimporten zijn in de problemen kan brengen.

De ideologie van vrijhandel wordt enkel ingeroepen door een land als het de sterkste konkurrent is en verwacht zelf de grootste voordelen uit een vrijmaking van de wereldmarkt te slepen, of als markten in het Zuiden zouden kunnen veroverd worden.

Zo probeert Amerika in de landbouwsector de liberalisering van de graanhandel te forceren, en houdt het in dezelfde sector tegelijk vast aan beschermende maatregelen voor zijn tabak, pindanoten, katoen en suiker²⁷.

Zoals het zich laat aanzien zal *de liberalisering zeer gedeeltelijk zijn en vooral de zwakkere broertjes treffen.*

Zo is het multivezelakkoord in het voorjaar van 1991 vlot weer met zeventien maand verlengd. Het eerste multive-

²⁷ CAP- Briefing 20, maart 1989: Kevin Watkins, p. 7.

zelakkoord dateert al van 1974 en was speciaal bedoeld om de rijkere industriestaten af te schermen van de goedkopere textiel uit de lage loonlanden (vnl. Derde Wereldlanden en Oost-Europa). Onder elkaar is de handel in textiel tussen de industrielanden wel volledig vrij. Hiermee wordt één van de grondregels van de GATT met voeten getreden: als er een maatregel afgesproken wordt, moet die voor alle landen gelden²⁸.

Intussen staan de ontwikkelingslanden wel onder sterke druk om hun markten te openen op het gebied van diensten en investeringen. Het recht op vrije vestiging van banken, ondernemingen en hotels, en op vrij verkeer van kapitaal (voor investeringen en terugvloeiing van winsten) en personeel vormen hierbij de sleutelwoorden.

Met vrij verkeer van personeel wordt niet bedoeld dat arbeiders uit de ontwikkelingslanden werk kunnen komen zoeken in het Noorden, want dat wordt als migratie bestempeld. Vrij verkeer betekent vrije toegang voor hooggeschoolde consultants uit het Noorden. Verschillende Derde Wereldlanden proberen door marktbescherming een eigen dienstensektor op te richten, en door het stellen van voorwaarden aan buitenlandse investeerders de buitenlandse investeringen in te passen in een nationaal economisch beleid. Zo verplicht India dat een bepaald deel van het geïnvesteerde bedrag uit

²⁸In de meer dan 20 jaar bescherming is de industrie in het Noorden intussen grondig gemechaniseerd en anders gestructureerd. Zo is er het systeem van subcontracting: het arbeidsintensieve deel van de produktie wordt uitbesteed aan illegale of semi-legale kledingsateliers in het westen, waar in slechte arbeidsomstandigheden tegen lage lonen wordt gewerkt, of is al verplaatst naar ontwikkelingslanden. Eén en ander maakt dat grote delen van de textielindustrie uit het Noorden wel al de konkurrentie met de lage loonlanden aan zouden kunnen. Maar voorlopig wordt de boot afgehouden (*Zuid*, pp. 20-23).

lokaal kapitaal moet bestaan. Met als doel joint ventures met lokale bedrijven en overdracht van technologie te bevorderen.

Deze mogelijkheid om een eigen economisch beleid te voeren willen de geïndustrialiseerde landen nu juist onderuit halen. Vrijer kapitaalverkeer zal vooral de holdings en multinationals ten goede komen.

De verschillen in ontwikkeling tussen de dienstensektoren in het Noorden en het Zuiden zijn zo groot dat de lokale dienstensektor in het Zuiden bij liberalisering voor een belangrijk deel weggevaagd wordt²⁹.

Waar liberalisering aan de orde van de dag is, staat meer op het spel dan marktaandeelen. Dat komt omdat in het debat en de voorliggende voorstellen in het GATT geen onderscheid gemaakt wordt tussen invoerbepkeringen en exportsubsidies. Exportsubsidies zijn louter bedoeld om markten en inkomsten te veroveren ten koste van anderen. Een opbod in exportsubsidies leidt inderdaad tot een regelrechte handelsoorlog die alleen de rijkste landen zich kunnen veroorloven. Invoerbepkeringen dienen echter een ander doel. Ze kunnen ook bedoeld zijn om het eigen bedrijfsleven of de werkgelegenheid te beschermen. Maar bovenal zijn ze nodig om een substantieel eigen politiek-economisch beleid te kunnen voeren i.v.m. milieu, koopkrachtspreiding en sociale problematiek, economische structuur en geografische spreiding van economische activiteiten, voedselveiligheid en voorziening, enz.

Zonder de mogelijkheid van invoerbepkeringen worden alle pogingen om een effectief beleid op die punten te voeren zwaar gehypothekeerd en ondermijnd.

²⁹ Zuid, pp. 29-32.

Dat is dan ook de werkelijke draagwijdte van liberalisering.

Een voorbeeld. Japan is geen subsidiërende exporteur van rijst. Overproductie wordt binnen de perken gehouden met strikte produktieregels. In die zin is Japan dan ook geen konkurrent van Amerika op de wereldmarkt. De landbouwpolitiek is gericht op zelfvoorziening en relatief kleinschalige landbouwbedrijven. Toch willen de V.S. in dit systeem inbreken. Importbeperkingen zijn een noodzaak voor de overleving van de Japanse landbouwbedrijven. Omdat ze in een vrije konkurrentie niet opgewassen zijn tegen de grotere boerderijen in Europa en de V.S. die met minder arbeidskrachten en arbeidskosten per eenheid produkt werken.

Kevin Watkins zegt hierover:

The US assault on Japan at the GATT has raised issues which go far beyond narrow trade concerns. Fundamentally, it represents a threat to the rights of countries, including developing countries, to pursue farm policies directed towards the maintenance of small scale family farming and politically determined levels of food self-sufficiency. The attempt to use the GATT as a mechanism for subordinating national political processes and deliberations to the edicts of multilateral trade rules premised upon the free market, marks a departure with important implications for sovereignty in farm policy. It also calls into question the prospects for the survival of small-scale farming worldwide, since open competition and rapid liberalisation would add to already intense pressures upon more marginal producers³⁰.

Uiteindelijk wordt een politiek-ekonomisch beleid sterk afhankelijk gemaakt van en ondergeschikt aan de (winst)belangen van een bedrijfs- en financiewereld die overigens zeer snel verder internationaliseert.

³⁰ *CAP-Briefing* 20, p. 7.

Er is een sterk onevenwicht in de internationale regelingen van de economie. De GATT regelt enkel de vrijhandel. Het ondernemersgedrag is buiten schot gebleven. De relaties tussen handel en milieu, technologie en werkgelegenheid worden ook buiten de discussie gehouden. Over arbeidsnormen, kwaliteit van de arbeid en bescherming van werknemersbelangen wordt niet gepraat³¹. Terwijl de armsten in de ontwikkelingslanden, maar uiteindelijk ook arbeiders over de hele wereld toch niet gebaat zijn bij het behoud van kostenvoordelen gebaseerd op regelrechte uitbuiting (kinder- of dwangarbeid), diskriminatie of de afwezigheid van tegenmacht in de vorm van vakverenigingen³².

Tijdens de conferentie van de GATT in Brussel in december 1990, die normaal de slotzitting van de Uruguayronde had moeten worden, werd er in de Europese hoofdstad ook een schaduwconferentie gehouden onder de toepasselijke naam Operatie GATTastrote. Daarin zaten ontwik-

³¹Zie ook: *Zuid*, pp. 97, 103-108. Internationale verdragen over minimumnormen inzake arbeid en milieu zijn overigens niet de oplossing. Elke streek zou de mogelijkheid moeten hebben om sterkere normen aan te leggen en de politieke instrumenten om die effectief te maken. Inzake milieunormen bijv. komt het voorstel van de V.S. in de GATT hier allerminst aan tegemoet. De V.S. stellen voor dat maatregelen tegen invoer op basis van milieunormen slechts kunnen als er eerst een wereldwijd akkoord over minimumnormen is. Zo wordt zelfs het opleggen van minimumnormen vertraagd, terwijl de hoogte of laagte van normen uiteindelijk weer afhankelijk gemaakt wordt van de belangen van de sterkere industrieën/handelsblokken. (Zie ook *Zuid*, p. 65). In het huidige systeem blijft het overigens hoe dan ook behelpen. Het kapitalisme deugt niet, omdat het niet primair gericht is op levensbelangrijke doelstellingen zoals voedselveiligheid, behoud van milieu, kwaliteit van arbeid en leven voor iedereen.

³²*Zuid*, p. 89. Het roept allemaal parallellen op met de eenzijdigheid van de vrijmaking van de markt binnen Europa: de financiële eenmaking van het verdrag van Maastricht en het sociaal deficit.

kelingsorganisaties, de arbeidersbeweging, linkse groepen en de milieubeweging³³.

De onderhandelingen van de GATT zijn een ondemokratisch onderonsje van overheden, geruggesteund en geduwd door machtige industriële lobbies. In de onderhandelings-teams zitten trouwens industriële vertegenwoordigers. Zo is de topambtenaar voor landbouwzaken van de V.S. lange tijd Daniel Amstutz geweest, ex-direkteur van Cargill, zowat de grootste graanhandelaar ter wereld³⁴.

Het is overigens een misvatting te denken dat liberalisering om de afschaffing van elk overheidsoptreden in de economie zou draaien. Op de overheid wordt sterk gerekend om de grote infrastructuurwerken te verzorgen, de opleiding van arbeidskrachten te verzekeren, het onderzoek te subsidiëren en de eigendomsrechten te beschermen. Zonder grote infrastructuurwerken zou de wereldhandel trouwens nauwelijks van de grond komen. Het transport van voedselhulp naar afgelegen rampgebieden bijv. kost door het gebrek aan wegen vaak meer dan de aankoopprijs van het voedsel.

Inzake de bescherming van eigendomsrechten ligt in de GATT een zeer belangrijk dossier op tafel over bescherming van merknamen, designs, auteursrechten en patenten. Denken we bv. aan goedkope imitaties van merktextiel of aan het zwarte circuit van CD's, cassettes en video's. De Verenigde Staten alleen al zouden aan het ontduiken van copyrights en octrooien zo'n 60 miljard dollar per jaar ontlopen. Vooral in de Derde Wereld is de bescherming van het intellectuele eigendom van Amerikaanse bedrijven niet zo sterk. De voorstellen in het GATT hebben een uitbreiding van de bescherming van patenten en tegen namaak tot doel. Op

³³ Knack, 21 nov. 1990: *In naam van de Europese boeren*.

³⁴ CAP- Briefing 15-17: Mark Ritchie, p. 16; okt. 88.

het eerste zicht valt hier wel iets voor te zeggen: men zal geen duur innoverend onderzoek beginnen als uiteindelijk een ander met de vruchten gaat lopen. In de praktijk ligt de situatie toch enigzins moeilijker. Grootste vragende partij in dit dossier zijn de multinationals. Nu al hebben ze meer dan 80% van de brevetten in landen van de Derde Wereld in handen. En 95% hiervan wordt niet gebruikt om in deze landen te produceren³⁵.

Eén bedrijf met een belangrijk patent kan dus beslissen waar wat en hoeveel geproduceerd wordt. Ook dat is een vorm van produktiebeheersing. De mogelijkheid van produktiebeheersing die zo fel gekontesteerd wordt als het om overheden gaat, wordt hier wel aan afzonderlijke bedrijven gegeven.

Bovendien treedt ook hier weer een scheeftrekking tussen Noord en Zuid op. Onderzoek vergt hooggeschoold en gespecialiseerd personeel en is duur. Er is geen enkel bedrijf dat de opleiding van dit personeel en het onderzoek volledig zelf wil of kan betalen. Alleen de rijke landen en in sommige domeinen enkele rijkere of grotere ontwikkelingslanden zijn in staat opleiding en onderzoek te financieren³⁶.

Kortom: alle retoriek over liberalisering ten spijt, gaat het in de GATT-onderhandelingen om een strijd tussen sterkere en zwakkere economische blokken/landen en onder die paraplu nog tussen sterkere bedrijven die hun belangen willen

³⁵Zie: Zuid, p. 30; *Le Soir*, 4 dec. 90: *L'Uruguay Round à Bruxelles* (2); D.S. 29/11/90: "We zullen Uruguay-ronde niet opofferen aan landbouw."

³⁶Als voorbeeld kan het onderzoeksgeld voor de nieuwe biotechnologie genomen worden. In *Oogst uit het lab* wordt helder uiteengezet hoe in Nederland de openbare fondsen voor biotechnologisch onderzoek via diverse wegen uiteindelijk voor het grootste deel aan enkele multinationals ten goede komen (pp. 45-47).

veilig stellen en zo mogelijk uitbreiden.

Het levert een mengelmoesje van belangen op waarin nationale overheden tegelijk gebruikt worden om maatregelen van andere overheden die tegen eigen bedrijfsbelangen ingaan te ondermijnen en waar nodig toch op die overheid te steunen voor bescherming van eigen belangen.

4 Landbouw in de GATT

Een laatste illustratie hiervan willen we geven aan de hand van een bespreking van de situatie in de granensektor in de landbouw. Een belangrijke sektor om meer dan handelsredenen alleen, want granen (tarwe, rijst, ...) vormen het basisvoedsel voor de wereldbevolking. Ook soja en graanvervangende veevoeders zullen we in de bespreking moeten betrekken omwille van de heel uitzonderlijke wereldmarktsituatie op dit gebied.

Landbouw valt maar in beperkte mate binnen de GATT-regelingen. Bij het ontstaan van de GATT na Wereldoorlog II werd deze sektor bijna geheel buiten de algemene regelingen gehouden, omdat het Amerikaanse Congres geen akkoord wilde goedkeuren dat zou raken aan het Amerikaanse landbouwbeleid. Van deze uitzonderingsclausules hebben intussen hele landenblokken gebruik kunnen maken om hun landbouw ook op de één of andere manier te beschermen. Zolang niet al te rechtstreeks Amerikaanse belangen in het spel waren, kwam hier geen groot protest tegen. Zo werd bij de totstandkoming van de EEG afgesproken dat Europa zijn landbouw kon beschermen in ruil voor één grote uitzondering: een onbeperkte invoer van plantaardige oliën en vetten en graanvervangende veevoeders, die een groot stuk van de Amerikaanse uitvoer naar de toenmalige landen van

de EEG uitmaakten. Vooral de bescherming van de Amerikaanse soja-export werd hiermee beoogd. Uit soja wordt olie geperst en de overblijvende pulp is een goedkope eiwitrijke voederstof. Daardoor is de produktie van plantaardige oliën en vetten en graanvervangende veevoerders in de EEG nooit goed van de grond kunnen komen, terwijl in de sektor van de dierlijke vetten (boter, kaas) er al geruime tijd een forse overproduktie is, mede gestimuleerd door de goedkope invoer van krachtvoerders (op basis van soja-eiwit) voor melkkoeien en de konkurrentie van margarine (waarin sojaolie verwerkt zit).

Telkens de EEG iets aan deze onevenwichtigheid wil doen, dreigen de V.S. onmiddellijk met een totale handelsoorlog³⁷.

Intussen is de V.S. toch een gedeelte van zijn exporten naar de EEG kwijtgeraakt aan Derde Wereldexporteurs. De EEG voert jaarlijks nog ongeveer hetzelfde volume soja in, maar nu komt een gedeelte ook uit Brazilië en Argentinië.

De omschakeling naar veevoederproduktie voor de export is in Brazilië bijv. de voedselvoorziening van de eigen bevolking bepaald niet ten goede gekomen, zoals eerder is be-

³⁷Ook de uitbreiding van de EEG heeft telkens tot nieuwe wrijvingen met Amerika geleid. Toen Spanje en Portugal tot de EEG toetraden werd op de valreep een totale handelsoorlog vermeden toen Europa een extra-toegang garandeerde voor de 2 miljoen ton maïs en 300.000 ton sorghum die Amerika voorheen jaarlijks in Spanje en Portugal kon afzetten (Kevin Watkins, *CAP-Briefing* 20, p. 7). Dit akkoord liep in 1991 af en Carla Hills, Amerikaans toponderhandelaar in de GATT, dreigde met onmiddellijke tegenmaatregelen als er geen nieuw gunstig akkoord uit de bus kwam. In de sektor van plantaardige oliën wegen ook de belangen van het Brits-Nederlandse Unilever zwaar door, dat de markt van niet-sojaoliën (palmolie, ...) beheerst. Unilever is sterk gekant tegen elke vorm van belasting op plantaardige oliën, omdat dit de konkurrentiepositie van margarine ten opzichte van boter zou kunnen verzwakken.

schreven.

Ook op de wereldmarkt van granen voor menselijke consumptie is veel veranderd. De grootste koopkrachtige landen en handelsblokken zijn zelfvoorzienend geworden en hebben, met uitzondering van Japan, zelfs een overproduktie. Ook hier zag de V.S. zijn aandeel op de wereldmarkt achteruitgaan (ten voordele van andere exporteurs zoals de EEG).

De overschotten worden met forse subsidies gedumpt op de wereldmarkt. Vooral in de Reaganperiode is de subsidieoorlog geëskaleerd. Volgens cijfers van de CAIRNSgroep (een groep van 14 landen die in de GATT pleiten voor vrijhandel), spendeerde de V.S. in 1980 2,7 miljard dollar aan de landbouw, en in 1986 reeds 26 miljard dollar. In de EEG waren de landbouwsubsidies in 1986/87 opgelopen tot 23 miljard dollar (een boekhoudkundig landbouwjaar begint in de EEG ongeveer halverwege het jaar)³⁸.

De afzet van de graanoverschotten ver onder de kostprijs heeft diverse gevolgen voor Derde Wereldlanden.

Voedselimporterende landen hebben er op korte termijn baat bij. Maar op lange termijn is deze voedselafhankelijkheid een riskante zaak. Een omschakeling van de landbouwpolitiek van de marktleider of een paar tegenvallende oogsten kunnen een scherpe prijsstijging veroorzaken. In landen die de eigen voedselproduktie niet kunnen of willen afschermen van de wereldmarkt gaat het eigen landbouwsysteem kapot. Zo is Marokko verplicht geworden in ruil voor een lening van de Wereldbank zijn steun aan de eigen graantelers te ontmantelen³⁹.

³⁸Roger Farrell in *CAP-Briefing* 4-5, dec. 87, p. 13. Het betreft hier wel alle landbouwsubsidies en niet enkel de exportsubsidies in de graansektor.

³⁹Ritchie in *CAP-Briefing* 4-5, p. 5. Deze zware voorwaarde kwam

Derde Wereldlanden die zelf exporteerden, kunnen niet opboksen tegen het subsidieopbod van de rijkere exporteurs uit het Noorden en zien hun markten verloren gaan. De subsidies zijn overigens ook in het Noorden zwaar op het budget gaan wegen, zodat in de graansektor de EEG bijv. al halfslachtige quotaregelingen (regelingen voor produktiebeperkingen) heeft moeten aannemen.

De laatste decennia is de voedselsituatie in veel Derde Wereldlanden verder verslechterd. Oorzaken zijn o.a. burgeroorlogen, onoordeelkundig overplanten van westerse kapitaalintensieve landbouwmethodes, het onevenwicht stad-platteland, ongelijke grond- en inkomensverdelingen en overschakeling op exportlandbouw, mede onder impuls en druk van Wereldbank en IMF⁴⁰.

tot stand onder druk van de agressievere handelspolitiek van het Reagan-Amerika.

⁴⁰Bevolkingsgroei kan slechts met de nodige kwalifikaties als oorzaak aangewezen worden. China met zijn 1 miljard inwoners kan zijn bevolking voeden. In Brazilië met heel wat meer vruchtbare landbouwgrond per inwoner is de ondervoeding toegenomen. Bevolkingsgroei is vrijwel nooit de reden op zich. Sociale en economische ongelijkheid, ongelijke koopkracht en ongelijke toegang tot landbouwgrond, afbraak van de traditionele sociale netwerken zijn meer onmiddellijke oorzaken van de toenemende ondervoeding. Men kan zich overigens ook afvragen of de economische situatie geen invloed heeft op het groeiritme van de bevolking. Het groeiritme ligt in de meer welvarende landen in het Noorden beduidend lager dan in veel landen in het Zuiden. Voor wie toch bevolkingsgroei per se als primaire en belangrijkste oorzaak wil afzonderen, een citaat: "China quite literally cannot feed more people ... There can be no way out. Here men and women, boys and girls, must starve as tragic sacrifices on the twin altars of uncontrolled human reproduction and uncontrolled abuse of the land's resources." Dit werd door William Vogt in *Road to Survival* in 1948 geschreven, voor de kommunistische machtsovername, toen China volop voedselhulp uit het Westen nodig had (geciteerd in Bradford: *How Deep is Deep Ecology?*, p. 55)

Sedert de jaren '80 komt daar nog eens een verhoogde druk van de Verenigde Staten bij tegen landbouwbeschermingsmaatregelen die de Amerikaanse export zouden kunnen hinderen. De Amerikaanse minister van landbouw John Block vatte het als volgt samen: "We moeten eens af van het romantisch anachronisme dat ontwikkelingslanden moeten streven naar zelfvoorziening in voedsel"⁴¹. Toen Nigeria in 1988 tijdelijk een rem zette op de tarweimport, dreigde de Amerikaanse overheid, op aandringen van Cargill, met sancties tegen Nigeriaanse textiel⁴².

De Amerikaanse landbouwpolitiek in de jaren '80 kan niet ten volle begrepen worden zonder de rol van de internationale soja- en graanhandelaars te vermelden. De agressieve Rambo-handelspolitiek van de V.S. kwam tot stand toen Daniel Amstutz hoofd van de internationale en binnenlandse handelsafdeling van het landbouwdepartement was. Amstutz was voorheen een executive van Cargill. En Cargill is zowat de grootste wereldhandelaar in graan en soja en beheerst met vier andere giganten de wereldmarkt in die sektor. Ook het liberaliseringsvoorstel inzake landbouw van de V.S. op de GATT is van de hand van Daniel Amstutz, die hiervoor overigens een oud plan van de graanmultinationals afstofte. Geen wonder dat de voorstellen zo goed overeenkomen met de belangen van de multi's en vooral van Cargill.

Voor internationale graanhandelaren zijn een groot aanbod van goedkope grondstoffen en een zo groot mogelijke wereldhandel van primordiaal belang. De huidige situatie op de wereldmarkt en de verwachtingen zijn voor hen weinig hoopgevend. Zonder drastische politieke veranderingen

⁴¹ *Zuid*, p. 26; zie ook: *CAP- Briefing* 4-5, p. 5.

⁴² *Zuid*, p. 29.

gen is de rek uit de markt. De toenemende zelfvoorziening en overproductie in koopkrachtige landen en de insolventie van de importerende landen laat in de toekomst eerder een krimpende wereldmarkt verwachten. Hier en daar kan een ontwikkelingsland nog gedwongen worden om zijn landbouwmarkten ten nadele van de eigen producenten te openen. Maar de moeilijkst te nemen koopkrachtige bastions zijn wellicht Europa en Japan.

Ondanks de verschillen in landbouwstructuur is in de subsidieoorlog tussen de V.S. en Europa een patstelling bereikt, waarbij geen van beide partijen de ander op zijn knieën kan krijgen terwijl de kosten voor beiden ondraaglijk hoog oplopen. Wat op de duur de druk in beide blokken doet toenemen om toch maar sluitende produktiebeperingen in te voeren. En kwotaregelingen zijn nu juist de ergste gruwel voor landbouwhandelsmaatschappijen. Bovendien zijn de prijzen, ondanks overproductie en exportsubsidies nog te hoog voor een veralgemeende biotechnologische aanwending van landbouwprodukten (gedacht wordt bijv. aan de omzetting van graanoverschotten in energie: de groene olie. Technisch realiseerbaar, maar economisch nog te duur). De speelruimte voor de handelsmaatschappijen is dus, ondanks hun overwicht op en beheersing van de wereldmarkt, relatief beperkt.

Het liberaliseringsvoorstel voor de landbouw van de V.S. in de GATT komt nu wonderwel tegemoet aan zowel het streven van de Amerikaanse overheid om verloren exportmarkten te heroveren als van Cargill om grotere exportmogelijkheden en meer speelruimte te forceren. Officieel is het de bedoeling om alle subsidies die de produktiehoeveelheden beïnvloeden af te schaffen. De te hoge interne prijzen van landbouwprodukten in de grootste producentenlanden wor-

den verantwoordelijk geacht voor de overproduktie. Indien deze prijzen op korte termijn naar beneden zouden vallen, zou de prikkel tot overproduktie wegvallen, is de redenering. Zonder één of andere vorm van steun zouden bij zo'n drastische prijsvermindering echter bijna alle landbouwers ter wereld in de problemen komen, zelfs in de V.S. En dat zou een vloedgolf van faillissementen teweegbrengen. Uiteindelijk zouden hier niet alleen landbouwers de dupe van zijn. Ook de toeleverende industrie en de banken, die grote bedragen aan landbouwers geleend hebben, zouden getroffen worden.

In die vorm is het voorstel dus onverteerbaar. Daarom is het aangevuld met de mogelijkheid om rechtstreekse inkomenssteun aan de landbouwers te geven, los van de produktie: de fameuze de-coupling. De huidige steunmechanismen berusten vrijwel allemaal op één of andere vorm van prijsondersteuning. De prijzen van de landbouwprodukten zouden nu moeten losgelaten worden, en de steun losgekoppeld van de produktie. Onafgezien van hun produktie, zouden de boeren dus steuntrekkers worden (net als werklozen)⁴³.

Dit voorstel rammelt aan alle kanten.

Lagere prijzen in de landbouw leiden niet tot een lagere produktie. Wie zijn produktie kan opvoeren zal dit doen in de hoop de lagere prijzen en inkomsten per eenheid produkt door meer produktie te kompenseren. Wie geen uitbreidingsmogelijkheden heeft, gaat failliet. Maar de vrijgekomen grond en produktie zal door andere boeren overgenomen worden. De hoogte van de direkte inkomenssteun zal dus bepalend zijn voor de uitval van landbouwers, terwijl de overproduktie niet zal gestopt worden door de lage prij-

⁴³Over de-coupling, zie Ritchie in *CAP-Briefing* 4-5, pp. 5-7 en *CAP-Briefing* 15-17, p.16.

zen. In feite zal door rechtstreekse inkomenssteun in plaats van exportsubsidies de wereldmarktprijs evengoed kunstmatig laag gehouden worden onder de kostprijs. Wat aanleiding zal geven tot een nieuwe subsidieoorlog. Voor boeren in landen die zich geen voldoende inkomenssteun kunnen veroorloven betekent het oneerlijke concurrentie, waar ze niet tegen opgewassen zijn. Temeer daar alle andere beschermingsmaatregelen voor de eigen landbouw (bv. importheffingen) verboden zouden worden. Hoe meer landbouwers een land heeft, hoe meer inkomenssteun er nodig is. Het voorstel treft dus in de eerste plaats Derde Wereldlanden die meestal zo al in betalingssmoeilijkheden zitten en in verhouding veel meer landbouwers hebben dan de geïndustrialiseerde wereld. In deze landen zou een dergelijke GATT-regeling tot ware ravages leiden. Maar ook in de EEG zouden enige problemen ontstaan. In de EEG verschaft de landbouw werk aan 11 miljoen boeren, terwijl de V.S. slechts twee miljoen boeren moet ondersteunen. In de V.S. zijn er 4 boeren per 1000 ha landbouwgrond tegen in de EG 69. Om gelijke tred te houden met de V.S. zou de EEG veel meer inkomenssteun moeten betalen en de landbouw versneld saneren (dit is: kleine en middelgrote landbouwers eruit jagen). Een zware en sociaal niet te verantwoorden klus. Ook politiek zou het de EEG verzwakken. De landbouwers zijn namelijk zeer ongelijk gespreid over de EEG en nu al is er een grote interne onenigheid over de kosten van het landbouwbeleid, de verdeling van de subsidies en de bijdragen van de afzonderlijke lidstaten.

Kortom: het voorstel is op maat van de V.S. gesneden en zou de wereldeconomie danig ontwrichten. Aangezien het de EEG, als één van de belangrijkste handelsmogendheden in de wereld, ook treft, maakt het gelukkig geen enkele kans

om in die vorm aanvaard te worden.

In de GATT-besprekingen is er dan ook een verschuiving te zien geweest van schermutselingen rond dit voorstel naar de meer traditionele twistpunten over marktaandeelen.

Het laatste landbouwakkoord tussen de V.S. en de EEG houdt de belofte in dat Europa 21% minder granen zal uitvoeren en zelf 15% minder soja zal produceren.

Daarmee zouden de Verenigde Staten politiek bereiken, wat hen economisch niet lukte; een herovering van een stuk van de wereldmarkt.

En tegelijk wordt de zoveelste poging van de EEG om iets te doen aan het onevenwicht in de landbouwvoorziening en de importen van veevoeders geblokkeerd. De EEG probeerde namelijk met zware subsidies een eigen sojaproductie op poten te zetten, om toch een — nog altijd klein — gedeelte van de krachtvoedergrondstoffen zelf te produceren. Ook deze uitweg zou nu afgesneden worden. Het valt nog te bezien of deze duidelijke concessies aan de V.S. uiteindelijk politiek te verteren vallen voor de verschillende lidstaten. De gevolgen zijn namelijk voor de lidstaten onderling sterk uiteenlopend. In de eerste plaats wordt vooral Frankrijk als graanland getroffen. Voor Nederland is het voorstel op korte termijn gunstig. Nederland heeft als gespecialiseerd melkveeland baat bij de goedkope invoer van krachtvoeders. Bovendien betekent een afbouw van subsidies voor een eigen Europese sojateelt (die toch aan andere lidstaten en vooral aan Frankrijk en Italië ten goede kwam) dat de druk vermindert om sterk in te grijpen in de hoge kosten die de overproductie van boter en melkpoeder veroorzaakt (iets waar Nederland dan weer meer van profiteert). Het is geen toeval dat de Nederlandse EG-kommissaris Andriessen, die overigens mede-toponderhandelaar was, de meest uitgesproken

voorstander van het akkoord is in de EEG.

In dit kluwen van belangen, berekeningen en machtongelijkheden zijn we dus veraf van een bezinning over een gezonde, sociaal en ekologisch evenwichtige landbouw die in de eerste plaats zou moeten dienen voor een toereikende voeding voor iedereen en als stabiel draagvlak voor een lokaal gespreide economische ontwikkeling.

5 *Besluit*

Aan de huidige internationale economische orde schort heel wat. Maar noch een onbezonnen vrijhandel, noch de manier waarop de liberaliseringsidee gebruikt wordt in de GATT-onderhandelingen laten veel beterschap vermoeden.

Het ziet er naar uit dat de balans verder aan het verschuiven is naar de rijkere industrielanden en daarbinnen naar de sterkere bedrijven en de kapitaalkrachtige groepen. Ten koste van een groot deel van de bevolking uit de Derde Wereld, maar ook van de minderbegoeden en werklozen in het Noorden.

In dit systeem zijn de kansen op een spoedige en effectieve oplossing van de honger of van het milieuprobleem, op economische democratie en op economische stabiliteit sterk gehypothekeerd.

Literatuur

- Bradford, George: *How Deep is Deep Ecology?*. Times Change Press, California, 1989.
- (BBL) Bond Beter Leefmilieu: *Landbouw en milieu: Naar een duurzame landbouw?* Brussel, 1988.

- *CAP-Briefing*: tijdschrift rond de Europese landbouw-politiek (Community Agricultural Policy), nrs. 1-20, CIIR, London, okt. 87-maart 1989.
- (Ending Hunger) Hunger Project, the: *Ending Hunger: An Idea Whose Time Has Come*. Praeger, New York, 1985.
- Friedman, Milton en Rose: *Aan ons de keus*. Acropolis, Brussel, 1981.
- Glabeke, Ludwig: *De landbouwproblematiek*. Licentiaatsverhandeling wijsbegeerte, RUG, 1990-91.
- Hartog, F.: *Zicht op Economie*. Elsevier, Amsterdam/Brussel, 1980.
- Hobbelink, Henk: *Nieuwe hoop of valse belofte: biotechnologie in de wereldlandbouw*. NCOS, ICDA, Brussel, 1989.
- Lappé, Frances Moore & Collins, Joseph: *World Hunger: 12 Myths*. Earthscan Publications, London, 1988.
- (Oogst uit het lab) Schenkelaars, Piet; De Vriend, Huub & Lucassen, Vincent: *Oogst uit het lab: biotechnologie, voedselproductie*. Wageningen, 1988.
- Raikes, Philip: *Modernising Hunger: Famine, Food Surplus & Farm Policy in the EEC & Africa*. CIIR, Heinemann, London/Portsmouth, 1988.
- Samuelson, Paul: *Economics*. Mc Graw-Hill Book Comp., 9th edition, 1973.
- Samuelson, Paul: *Handboek Economie*. Het Spectrum, 1978 (vertaling van 1976 editie).
- Vidal-Naquet, Alain: *Situation de la faim et de la malnutrition dans le monde: Rapport de 1988*. WFC pa-

pers 1 & 2 op Wereldvoedseldag, Univ. Gent, 16 okt. 1988.

- (WWI) Brown, Lester e.a.: *Hoe is de wereld eraan toe? 1990: Een rapport van het World Watch Institute over de vooruitgang naar een duurzame samenleving toe.* WWI, Pauli Publishing, Keerbergen, 1990.
- '(Zuid) *Het Zuiden op de Wereldmarkt. Voorwaarden voor duurzame internationale handel.* HIVOS, NCOS, NIO, Novib, sept. 1991.

Appendix — De wet van het comparatief voordeel

Traditioneel wordt het volgende vereenvoudigd voorbeeld gegeven.

Twee landen (Amerika en Europa) produceren twee producten (voedsel en kledij). In beide producten is Amerika produktiever. Amerika heeft in beide producten een absoluut voordeel. Om 1 eenheid voedsel voort te brengen is maar 1 arbeidsuur nodig in Amerika en zijn er 3 arbeidsuren in Europa nodig. Aan 1 eenheid kledij besteedt men in Amerika 2 arbeidsuren, in Europa 4 arbeidsuren. Toch zal handel tussen beide landen mogelijk en voordelig zijn. Europa zal zich specialiseren in kledij en Amerika in voedsel. Hoezo? Omdat Amerika 3 keer produktiever is in voedsel en slechts twee keer in kledij. Amerika heeft een relatief (comparatief) voordeel in voedsel, Europa in textiel, beet het dan. Als we aannemen dat in beide landen in een situatie zonder handel alle beschikbare arbeid gebruikt werd, dan is bij vrijhandel in totaal een grotere produktie mogelijk. Zo kan de welvaart in beide landen toenemen.

Maar zo eenvoudig als het lijkt, is het niet. Om maar

één ding te noemen: uit het voorbeeld kunnen we de *indruk* krijgen dat Amerika in beide produkten goedkoper is. En welke handelaar zal in naam van een comparatief voordeel duurdere textiel in Amerika invoeren om daar te verkopen? Amerika zal beide produkten uitvoeren en Europa niets. Het kan ook omgekeerd: stel dat de lonen in Amerika 4 dollar per arbeidsuur bedragen en de Europese lonen (omgerekend) 1 dollar. In dit geval zijn alle Europese produkten op de wereldmarkt goedkoper en zal Europa beide produkten uitvoeren en Amerika niets. In dit laatste geval zullen voor de wederzijdse uitwisseling van goederen, of de Amerikaanse lonen of de koers van de dollar moeten dalen (of omgekeerd de lonen in Europa of de Europese munten moeten stijgen).

Overigens zijn lonen, produktiviteit en wisselkoers niet de enige factoren die de prijs van een produkt, en hiermee de mogelijke handelsstromen, bepalen.

De prijs van een produkt hangt (vereenvoudigd) af van de bedrijfskosten, gedeeld door produktiviteit, plus de winstmarge enerzijds en anderzijds van de verhouding tussen het aanbod van een produkt en de koopkrachtige vraag naar dat produkt (althans op een vrije markt waar niemand aan prijszetting kan doen). Bij internationale handel komen daar nog eens de wisselkoersen van de verschillende munten en de transportkosten bij. De bedrijfskosten zijn (eveneens vereenvoudigd) de lonen + interesten op leningen + aankoopkosten van grondstoffen en energie + belastingen. Inkomensverdeling en koopkrachtspreiding oefenen dan weer invloed uit op de omvang van de vraag naar afzonderlijke produkten.

Zo krijgen we een heel scala van op elkaar inwerkende elementen die allemaal een rol spelen.

Het is dan ook niet vanzelfsprekend dat vrijhandel tot een

grotere produktie én veralgemeende welvaart leidt. Daartoe zal aan zeer stringente voorwaarden voldaan moeten worden. Voorwaarden die niet alle even realistisch zijn. In de propaganda voor vrijhandel wordt hier helaas al te vaak aan voorbijgegaan.

FUKUYAMA — DE TRIOMF VAN DE GESCHIEDENIS EN DE LAATSTE MARXIST

Luc Vanneste

1 Inleiding

In 1989 publiceerde ene Francis Fukuyama een artikel onder de titel *The end of history?*. Het deed zoveel stof opwaaien dat de auteur het nodig achtte zich wat omstandiger uit te drukken. Dat werd een boek dat in het Nederlands zo'n 400 bladzijden bevat. Het heet "Het einde van de geschiedenis en de laatste mens" (uitg. Contact, 1992). Het is zo'n echt boek, weet je wel. Met een prachtige overvloed aan voetnoten en literatuurverwijzingen. En het eigenaardige is dat zo'n kanjer ook nog lijkt te verkopen. Er bestaat kennelijk vraag naar iemand die het einde van de geschiedenis vaststelt. Of niet? Ligt de aantrekkingskracht niet eerder in zijn vaststelling van het einde van de ideologische strijd? De liberale ideologie heeft al zijn tegenstanders tegen de vlakke gekregen en steekt in een eenzaam meesterschap de hand in de lucht. Het is een triomferend boek. Om de haverklap herhaalt Fukuyama dat er nu toch wel een algemene consensus over bestaat dat de liberale democratie de enige goede staatsvorm is. Eindelijk kan de liberaal fier uit zijn hoek komen. Al die rooie ratten mogen ze oprollen. Enfin, dat zegt hij wel niet zo brutaal. Hij gaat nergens rechtstreeks in de clinch. Maar Fukuyama heeft op de koop toe het lef

terug te grijpen naar één van de bronnen van het marxisme. Hij haalt inderdaad Hegel vanonder het stof. Of beter: hij trekt hem uit de handen van Marx, om aan te tonen hoe onvermijdelijk de moderne democratie is geweest. Even lijkt het erop of het een sprookje wordt. Maar die oude Nietzsche komt toch weer roet in het eten gooien. Aan het einde van de menselijke evolutie komt de laatste mens toch niet helemaal tot rust. Hij had volmaakt tevreden kunnen zijn. Maar precies de rust is er te veel aan. De laatste mens wil niet gelijk zijn, hij wil opnieuw superieur zijn. Er zijn gelukkig wat uitlaatkleppen. Hij kan manager zijn of politieker. Sport is ook goed. Of hij kan zich gewoon in het verenigingsleven storten. Maar helemaal op zijn gemak is Fukuyama toch niet. Als die sublimaties niet voldoende blijken, zou de geschiedenis toch weer eens kunnen herbeginnen!

Zo zou ik het boek heel grof willen omvatten. Laat me echter toe de opvattingen van Fukuyama toch wat systematischer weer geven. Heel veel plaats is er eigenlijk niet voor nodig. Wie het inleidende hoofdstuk leest weet eigenlijk al wat Fukuyama op de markt aanbiedt. Ik zal daarna proberen de kwaliteit van zijn produkten te beoordelen.

2 *Stellingen van Fukuyama*

2.1. *De geschiedenis leidt onvermijdelijk naar het punt waar we nu gekomen zijn: het mondiaal liberaal economisch systeem.*

2.1.1. Iedereen moet meedoen met de technologische ontwikkeling, omdat anders het gevaar te groot is dat hij militair onder de voet gelopen wordt.

2.1.2. De wetenschappelijke ontwikkeling leidt tot uniforme produktiemethoden en sociale ontwikkelingen over de hele

wereld. Het kapitalisme is gewoon efficiënter gebleken dan de planeconomie.

2.2. *Er is geen ideologisch alternatief meer voor het kapitalisme.* De vermeende alternatieven (fascisme en kommunisme) zijn gewoon door de mand gevallen. Dat was vooral een zaak van onvoldoende legitimiteit, het was een crisis in de ideeën.

2.3. *De economie is een onvoldoende verklaring voor de democratie.* Er is immers een hoog economisch peil denkbaar, zonder democratie. Geen democratie zonder democratische mensen.

Toch is de weg naar de democratie moeilijk te vermijden. Om dat duidelijk te maken kan Hegel helpen. Voor Fukuyama is dat dan Hegel, zoals Alexandre Kojève hem in de tijd begrepen heeft. Zijn "Introduction à la lecture de Hegel" uit 1947 is inderdaad Fukuyama's sleutel. Hij vindt hoe dan ook de vraag of zijn lezing de juiste is niet zo relevant. Het komt aan op datgene wat hij met behulp van zijn terminologie verwoordt. Het komt aan op de ideeën, niet op de filosofen (p. 170). En eigenlijk heeft hij maar een heel beperkt stuk nodig: de meester-slaaf-geschiedenis.

2.4. *Hegel.*

2.4.1. De mens wil erkend/gewaardeerd worden. Hij is van meet af aan sociaal. Alleen de mens kan verlangen naar zaken die biologisch niet strikt nodig zijn: hij verlangt er dan naar omdat een ander ze begeert.

2.4.2. Het echt menselijke ligt in het op het spel zetten van zijn leven, in het overwinnen/negeren van het instinkt tot levensbehoud.

2.4.3. Omdat de mens als mens erkend wil worden, ontstaat een strijd op leven en dood om het prestige: ieder probeert de ander te dwingen hem te erkennen.

2.4.4. In die strijd zijn er mensen die niet tot het uiterste gaan, die toch gehoorzamen aan het instinkt tot zelfbehoud. Deze slaven onderwerpen zich aan de meesters.

2.4.5. Maar de meester vindt het geluk niet, omdat hij niet door een mens, maar door een slaaf erkend wordt.

2.4.6. De slaaf is eerst ongelukkig, maar vindt uiteindelijk toch de vrijheid door zijn arbeid: hij beseft dat hij de natuur — ook die van zichzelf — kan veranderen.

2.4.7. In de liberale staat is de erkenning universeel geworden: er is een onderlinge afspraak van gelijke burgers om elkaar te erkennen. Dat is meteen het einde van de geschiedenis.

2.5. De geschiedenis is ten einde. *Er zullen geen nieuwe tegenstellingen meer ontstaan*, waardoor er nog een fase na komt. Dat betekent uiteraard niet dat er niets meer zou kunnen gebeuren. Bedoeld is de geschiedenis als één enkel samenhangend evolutionair proces. Het eindpunt is o.k.

2.6. Of niet? Dan is niet gerekend met *Nietzsche*. De megalothymia — het verlangen zich te onderscheiden, meer te zijn — is niet zo maar te onderdrukken? Of zijn de sublimaties voldoende: management, politiek, sport, sociale verenigingen? Het probleem van de ongelijkheid zal een zeer zware beproeving zijn. Fukuyama is heel onzeker of uiteindelijk toch weer geen meesters zullen opstaan.

3 *Kommentaar*

3.1

Is het mondiaal karakter van het kapitalisme inderdaad een feit? Het is kenmerkend voor Fukuyama's triomfalisme dat hij bijvoorbeeld China niet echt meer ziet als een afwijkend

ekonomisch systeem. Ook China heeft voor hem gekozen voor de vrije markt en zal binnenkort wel helemaal kapitalistisch zijn. De vrije markt is trouwens het fundamentele kenmerk van een liberale ekonomie. En dat slaat dan op partikulier bezit en partikulier initiatief. Daarachter mag gerust een grote verscheidenheid schuil gaan: het systeem Reagan, dat van Thatcher, de skandinavische sociaal-demokratieën en zelfs Mexico en India (p. 70). Fukuyama doet wijselijk geen enkele poging om die verschillen te waarderen. Ze zijn allemaal kapitalistisch en dus goed. Of toch niet allemaal even goed. Zo blijkt wanneer hij eventjes in zijn kaarten laat kijken:

“Het pleit niet voor de ekonomische efficiëntie van demokratieën dat ze zich te veel bemoeien met de markt in het belang van de welvaartsspreiding en het consumptieniveau, (...)” (p. 149-150).

Wanneer de staat zich met welvaart en sociale rechtvaardigheid bemoeit zit zij fout. Wanneer ze zich toelegt op het stimuleren van ekonomische groei zit zij goed. De zin die ik daarnet afbrak gaat immers verder als volgt:

“(...), maar anderzijds bemoeien ze er zich weer onvoldoende mee.”

Zo kon Taiwan — met behulp van de overheid — gemakkelijk overschakelen van lichte industrieën als textiel naar meer geavanceerde industrieën, zonder zich om werkloosheidsproblemen te bekommeren. In de Verenigde Staten zou dat heel wat moeilijker geweest zijn.

Wat gebeurt hier eigenlijk? Fukuyama heeft een net uitgeworpen met heel fijne mazen. Hij haalt een vangst boven

waarin vanalles door elkaar krioelt. Hij trekt aan zijn pijp en mompelt: vis! Maar in zijn binnenste denkt hij: er is toch vis én vis!

Heel ernstig kan men dit niet noemen.

3.2

Louis Tobback liet vorig jaar een gesprek optekenen over socialisme en staat. Ik wou dat hij Engels gesproken had, want dan stuurde ik zijn *Afscheid van een stiefzoon* naar Fukuyama. Tobback ontkent dat we alvast in ons land in het kapitalisme zouden leven. Ons systeem is dat van de sociaal-democratie:

“Vergelijk 1885 met 1985, de resultaten van honderd jaar sociaal-democratie, en dan zie je toch dat we van een puur kapitalistische sameleving naar een samenleving geëvolueerd zijn met algemeen stemrecht, met arbeidswetgeving, met sociale rechten, met sociale zekerheid, met een totale ommezwaai in de besteding van de belastingen en de herverdeling van de rijkdom” (Kritak, Leuven 1991. p. 25).

Fukuyama zal wellicht beweren dat ook zo'n sociaal-democratisch systeem valt onder zijn definitie van een liberale democratie. Maar met Tobback vind ik toch dat er een essentieel verschil bestaat tussen een economisch systeem dat sociaal gekorrigeerd wordt en het systeem van het wilde westen. De sociaal-democratie is niet zo maar een variante. Zij kent ook de vrije markt, maar hanteert niet louter economische criteria. En van mijn kant constateer ik dat de sociaal-democratie zeker niet mondiaal verspreid is. Aan Fukuyama vraag ik: waarom leidt de geschiedenis in het éne geval naar sociaal-democratie en in het andere naar mexicaanse of indi-

aase sociale wantoestanden? De geschiedenis gaat misschien haar gang, maar of ze overal dezelfde weg volgt?

3.3

Maar goed, ik wil niet te streng zijn en erken dat het kapitalisme toch wel een grote verspreiding kent. Of dat te maken heeft met de gang van de geschiedenis? Volgens Fukuyama is de geschiedenis doelgericht. Wat heet dat anders dan dat een doel van bij het begin gegeven is? Ik ga doelgericht naar Gent, als ik eerst het plan opvat om daarheen te gaan. Ik kom toevallig in Gent terecht na een willekeurige omzwerving. Was het kapitalisme van bij het begin bedoeld?

Het mechanisme dat de gang van de geschiedenis bepaalt heet eerst wetenschap, moderne natuurwetenschap wel te verstaan. Zij is kumulatief en doelgericht en heeft over de hele wereld hetzelfde effect. Hetzelfde effect ja, maar was dat bedoeld van bij het begin? Dat begin situeert Fukuyama in de zestiende-zeventiende eeuw. Zat de liberale samenleving toen reeds in de geest van de nieuwe wetenschappers? Of hebben zij een mechanisme gestart, dat daarna zijn eigen weg gegaan is? Een mechanisme dat juist aan de macht van zijn ontwerpers ontsnapt is? Of hebben zij helemaal geen mechanisme gestart en hebben zij alleen nieuwe brandstof geleverd voor een mechanisme dat al draaide?

Nadat Fukuyama de wetenschap een hoofdrol heeft toebedeeld, geeft hij plots toe dat die wetenschap *beslist niet de grondoorzaak van de verandering* kan zijn (p. 104). Trouwens die wetenschap *kan maar de laatste vierhonderd jaar van de menselijke geschiedenis verklaren* (p. 160).

Wat is dan wel de grondoorzaak? En is deze doelgericht? Met de woorden van Fukuyama zelf:

“De mens wordt door zijn verlangen aangezet deze mogelijkheden (bedoeld zijn de technologische mogelijkheden die door de wetenschap zijn bepaald -iv) te benutten: niet het verlangen om een beperkt aantal ‘natuurlijke’ behoeften te bevredigen, maar een *hoogst elastisch verlangen waarvan de grenzen aan wat mogelijk is voortdurend worden verlegd*” (p. 157 - mijn onderstreping).

Wetenschap bepaalt plots alleen de technische mogelijkheden. De motor, de grondoorzaak is een *onbevredigbaar verlangen*. Fukuyama noemt die grondoorzaak economisch. Hij vindt dat hij een essentieel economische interpretatie geeft van de geschiedenis, *een soort marxistische geschiedenisinterpretatie* die tot een volstrekt niet-marxistische konklusie leidt (idem).

En hij heeft in elk geval in zoverre gelijk dat Marx het kapitalisme precies gedefinieerd heeft als een eindeloze jacht naar ruilwaarde. Die ruilwaarde maakt abstraktie van alle concrete eigenschappen van een objekt, bekommert zich in gene mate om de bevrediging van een andere behoefte dan deze naar de vermeerdering van kapitaal. En ook in de visie van Marx leidt die jacht onvermijdelijk naar het kapitalisme. Maar waar Marx dit kapitalisme slechts het voorlaatste stadium vond, vindt Fukuyama het een ideaal economisch systeem:

“Maar anders dan Marx beweerde is het soort maatschappij dat mensen in staat stelt de grootst mogelijke hoeveelheid produkten op de meest egalitair mogelijke basis te produceren en te consumeren, niet een communistische maar een kapitalistische maatschappij” (idem).

Maar als dat zo zou zijn, vanaf welk moment is dat systeem bij manier van spreken gekoncipieerd? In de zestiende-

zeventiende eeuw, op hetzelfde moment als de moderne natuurwetenschap? Of heel wat vroeger? We hebben er het raden naar.

In elk geval werd het systeem flink door die moderne wetenschappen geholpen. Geen maatschappij kon zich aan de moderne oorlogstuigen onttrekken die door die wetenschappen mogelijk gemaakt werden. En de wetenschappen zorgden ook voor een toepassen van de technologie op het productieproces, voor een rationele sociale organisatie en voor een rationele arbeidsdeling. Waarom zou men echter moeten aannemen dat de effecten van die verschijnselen op voorhand gegeven zouden zijn? Kan men niet evengoed aannemen dat zij het — toevallige — resultaat zijn van een systematisch toepassen van die wetenschappen? Vooral als men — zoals Fukuyama — aanneemt dat de wetenschappen kumulatief zijn. Kumulatief hoeft helemaal niet samen te gaan met doelgerichtheid! Kumulatief betekent gewoon dat de ene stap na de andere gezet wordt. En men gaat vooruit juist omdat de tweede stap na de eerste komt. Alleen hoeft dat nergens naar toe te leiden. En als men al ergens terecht komt, het hoeft zeker het paradijs niet te zijn. We zien dan ook hoe het kapitalisme teert op de uitputting van grondstoffen, het milieu ondergraaft en parasiteert op de derde wereld. Een veralgemening van het grondstoffen- en energieverbruik zou onvermijdelijk leiden naar de ondergang van het systeem!

Een economisch systeem dat gebaseerd is op een onbevredigbaar verlangen moet uiteindelijk aan zichzelf ten onder gaan. Als er iets van bij het begin gegeven is, dan toch dat: het funktioneringsprincipe zelf is autodestruktief. Maar om dat in te zien heeft men de uitdrukking doelbewustzijn helemaal niet vandoen.

3.4

Fukuyama heeft het echter niet graag over de minder prettige aspecten die met het kapitalisme verbonden zouden kunnen worden. Milieuproblemen bijvoorbeeld noemt hij neveneffecten (p. 140). De achterstand van derde wereldlanden lijkt voor hem ook geen verband te houden met de economische uitbuiting door het westen. Zij moeten in elk geval niet wanhopen:

“Geen enkel onderontwikkeld land in de derde wereld is in het nadeel alleen omdat zijn groeiproces later dan dat van Europa aanving, en ook kunnen de gevestigde industriële mogelijkheden de ontwikkeling van een laatkomer niet blokkeren, mits het land in kwestie het spel volgens de regels van het economisch liberalisme speelt” (p. 127).

Zijn grote voorbeelden zijn de zgn. nieuw geïndustrialiseerde landen. Andere Afrikaanse landen dan Zuid-Afrika lijkt hij niet te kennen. De derde wereld vertegenwoordigt gewoon een vroeger stadium van de mensheid (p. 155). De geschiedenis leidt onvermijdelijk naar een liberale economie. De miljoenen en miljoenen mensen die dat laatste stadium nooit zullen bereiken hebben pech. Wat een redenering! Ik voorspel dat jullie allemaal het groot lot zullen winnen. Wanneer dat geluk maar voor één blijkt weggelegd, blijf ik toch mijn geluk volhouden. Die éne heeft het lot toch gewonnen! En alle anderen hadden maar geen lot moeten kopen!

Overdrijf ik? Ja, zo cynisch is Fukuyama natuurlijk niet. Om te verklaren waarom dat kapitalisme van hem toch niet veralgemeend wordt, grijpt hij terug naar kulturele obstakels en zoiets als een merkantilistische traditie (p. 128 e.v.). Maar overtuigend zijn die argumenten toch niet van iemand die het voor het overige heeft over de gang van de geschiedenis.

Die struikelt dan toch heel makkelijk!

3.5

Is er geen *ideologisch alternatief* meer voor het liberalisme? Dat is inderdaad een zere teen voor diegenen die nog wel een alternatief zonden willen. Maar systematisch het reëel bestaande kommunisme identificeren met een linkse ideologie zonder meer is niet fair. Al heel lang is ook vanuit linkse hoek kritiek op het Sovjet-systeem gegeven. Al heel vlug is erop gewezen dat de kommunistische bureanokratiën niet konden doorgaan als idealen. Maar al te fel hebben ook linksen de kampen in het kommunistische blok veroordeeld.

Maar het is waar dat de linkse ideologie toch nog een flinke deuk gekregen heeft door het ineensstorten van het Sovjet-regime. Had Gorbatsjov dan nog maar kunnen rechtblijven. Hij bleef socialistische idealen nastreven. Maar zijn die idealen gesneuveld omdat ze verkeerd waren? Of omdat de economie ze niet vlug genoeg kon realiseren? Ook Fukuyama moet erkennen dat de fundamentele zwakte van het sovjet-systeem economisch van aard was: het systeem putte zijn legitimiteit uit de belofte de levensstandaard te vergroten. Dat lukte maar niet vlug genoeg. Maar blijkbaar slaagt ook het kapitalisme er toch niet zo vlug in die belofte over te nemen!

Volgens Fukuyama konden onze grootouders nog dromen van het socialisme, nu weten we allemaal dat onze wereld de beste is. De arrogantie waarmee hij deze overtuiging beleidt grenst aan het onvoorstelbare. Het is misschien een beetje lang, maar ik kan toch niet nalaten enkele zinnen te citeren:

“Tegenwoordig daarentegen kunnen we ons nauwelijks een wereld

voorstellen die veel beter is dan de onze, of een toekomst die niet wezenlijk democratisch en kapitalistisch is. (...). We kunnen ons ook een toekomstige wereld voorstellen die aanzienlijk slechter is dan deze, (...). Maar we kunnen ons geen wereld indenken die wezenlijk verschilt van de huidige en tegelijk beter is. Ook in andere tijden, waarin minder werd nagedacht, heeft men gemeend dat die tijd de beste was, maar wij komen als het ware uitgeput tot deze conclusie, moe van alle alternatieven die we hebben beproefd omdat we dachten dat ze wel beter moesten zijn dan de liberale democratie" (p. 72).

In een voetnoot bij deze passage voegt hij hier nog aan toe dat na zijn artikel uit 1989 allerlei verontwaardigde reacties alternatieven hebben aangewezen:

"(...) islamitisch fundamentalisme, nationalisme, fascisme en een aantal andere mogelijkheden. Maar de critici geloven geen van alle dat de genoemde alternatieven superieur zijn aan de liberale democratie (...)" (p. 368).

Maar ondanks de consensns waar Fukuyama zich op beroept, zijn er nog die een alternatief niet alleen belangrijk vinden, maar zelfs levensnoodzakelijk om zelfs maar op half-lange termijn te kunnen overleven. Misschien heeft Fukuyama ondertussen het zogenaamde tweede rapport van de klub van Rome gelezen. Ik kan er hier uiteraard niet uitvoerig op ingaan, maar wil er toch op wijzen dat volgens Meadows en Randers dat zo efficiënte kapitalistische systeem de grenzen van de duurzaamheid overschreden heeft. Dat wil zeggen dat het kapot gaat als het niet vlug de grenzeloze groei van het grondstoffen- en energieverbruik aanpakt. Maar dat kan alleen als overgeschakeld wordt op een *duurzame samenleving* (*De grenzen voorbij, een wereldwijde catastrofe of een duurzame wereld* (1991). Het Spectrum,

Utrecht 1992). Een duurzame samenleving kan alleen maar fundamenteel verschillend zijn van de huidige, die precies in haar diepste wezen gemotiveerd wordt door een onbevredigbaar verlangen, dat meesleurt in een oneindige wedloop naar ruilwaarden. Eindige behoeften, te bevredigen door gebruikswaarden moeten in de plaats komen.

Ik denk dat er nog een ideologisch alternatief is. *En als dat er niet zou zijn, dan gaan we nu inderdaad heel ras naar het einde van de geschiedenis, maar dan het absolute einde.*

3.6

Om aan te tonen dat de geschiedenis ons onvermijdelijk voert naar de liberale economie hanteert Fukuyama een marxistische geschiedenisinterpretatie. Daarmee bedoelt hij dat voor hem, net als voor Marx, de economie doorslaggevend is. Maar met die economie kan hij de democratie niet verklaren. En toch zou hij graag aantonen dat we ook onvermijdelijk naar de democratie geëvolueerd zijn. Daarvoor grijpt hij terug naar Hegel. Begrijpt hij Hegel goed? Het heeft weinig zin daarover een polemiëk aan te gaan. Fukuyama dekt zichzelf op voorhand in: het gaat niet over filosofen, het gaat over ideeën. En eigenlijk kan ik in die redenering wel een beetje inkomen. Ik probeer hierna *Fukuyama-Kojève-Hegel* te wegen en zal dat verder afkorten tot *Fu-Ko-He*.

Fu-Ko-He vindt dat het wezenlijk is voor de mens dat hij wil erkend/gewaardeerd worden. Onaannemelijk lijkt dat niet. Maar waarom zou dat moeten leiden naar een strijd van de één tegen de ander? Omdat de mens nog een andere wezenlijke trek heeft, antwoordt Fu-Ko-He: hij heeft het vermogen om zijn leven op het spel te zetten. Ik ontken dat niet, maar vraag me toch af: waarom zou dat vermogen

om risico's te nemen moeten leiden naar een strijd van de één tegen de ander? Ik kan me voorstellen dat iemand risico's neemt, juist om de ander te beschermen en daardoor zijn waardering te krijgen. Ja, repliceert Fu-Ko-He, maar het gaat erom dat men probeert de ander te dwingen u te erkennen. En dat leidt tot een gewelddadige strijd louter om het prestige. Maar waarom zou men de ander moeten dwingen? Misschien is hij zo ook wel bereid tot erkennen. Ja, horen we opnieuw Fu-Ko-He, maar het gaat toch niet om alleen maar erkenning: de ander moet erkennen dat ik bereid ben om mijn leven op het spel te zetten. Op die manier ben ik vrij en echt menselijk. Maar moet ik vechten opdat de ander zou erkennen dat ik bereid ben mijn leven op het spel te zetten? Opnieuw: kan hij dat niet erkennen doordat ik bijvoorbeeld mijn leven op het spel zet om hem te helpen? Fu-Ko-He komt er maar niet uit. Hij wil per sé de strijd van allen tegen allen tonen. Maar met de thymos alleen gaat het niet. Hij moet zich behelpen met een bijkomende trek van de mens: megalothymia, het verlangen erkend te worden als superieur. En wanneer dat verlangen de vorm aanneemt van een verlangen om door al de anderen erkend te worden, krijgt men het verlangen om te overheersen. Fu-Ko-He heeft het een hele tijd over de thymos, maar ik vond slechts één duidelijke passage waarin hij toegeeft dat hij eigenlijk megalothymia bedoelde:

"De geschiedenis is dus op een heel andere wijze te lezen, niet als een verhaal over het ontstaan van de moderne natuurwetenschappen of over de logica van de economische ontwikkeling, maar als de opkomst, de groei en de uiteindelijke ondergang van de *megalothymia*" (p. 215).

In de daaropvolgende zin heeft hij het alweer over de thy-

mos:

“De huidige economische wereld kan pas ontstaan nadat het verlangen als het ware was vrijgemaakt en de *thymos* was onderdrukt. Het historische proces dat begint met het bloedige gevecht van de meester, eindigt in een zeker zin met de hedendaagse *bourgeois* van de moderne liberale democratieën, die liever materieel gewin dan eer zoekt” (onderstreping van Fukuyama).

Als het werkelijk gaat over megalothymia en niet over thymos, is de vraag of het verlangen om te overheersen wel noodzakelijk is. Blijkbaar niet, want Fu-Ko-He onderscheidt nog een *isothymia*, een verlangen erkend te worden als gelijke. Fu-Ko-He wilde eigenlijk aantonen dat de mens onvermijdelijk verwickeld moet raken in een strijd van allen met allen. Daarvoor gaat hij ervan uit dat de mens wezenlijk verlangt om erkend te worden. Maar met die trek komt hij er niet. Hij vindt dan een tweede uit: de mens wil zijn leven op het spel zetten en wil daarvoor erkend worden. Nog gaat het niet en daarom wordt maar een derde wezenstrek uit de mouw gehaald: de mens wil eigenlijk erkend worden als superieur aan de anderen. Zo krijgt men inderdaad gelijk.

Maar daarmee is de kous nog niet af. We hebben nu een strijd van allen tegen allen, er moet ook een eind aan komen. Maar iedereen moet blijven leven. Niet moeilijk: in die strijd krijgt één van de strijdende partijen plots angstzweet in de handen. Hij kiest eieren voor zijn geld en geeft toch toe aan zijn instinkt tot zelfbehoud. Hij verloochent zijn fundamenteel mens-zijn, dat juist verband houdt met het op het spel zetten van zijn leven. Hij gedraagt zich als een slaaf en leeft in droefenis. Maar ook de overwinnaar is niet gelukkig. Hij had willen erkend worden door een mens,

door een gelijke (?) en hij wordt door een slaaf erkend. Zo kan men niet vrij zijn. Uiteindelijk zal de slaaf er nog het best van afkomen. Hij moet arbeiden voor de meester, maar zal daarin zijn vrijheid ontdekken. Ter wille van het werk leert hij immers zijn verlangens te onderdrukken en ontstaat zijn arbeidsethos. Ook krijgt hij het besef dat de natuur — ook zijn eigen natuur — te veranderen is. De vrijheid is in eerste instantie een idee en daarom een hogere vorm van bewustzijn dan bij de meester. Die idee zal werkelijkheid worden in de moderne liberale staat, waarvan de basis een onderlinge afspraak van gelijke burgers is om elkaar te erkennen. Of hoe Fu-Ko-He een dubbeltje kan laten rollen.

In de liberale democratische staat is de thymos (die eigenlijk megalothymia is) aan banden gelegd: “De huidige economische wereld kan pas ontstaan nadat het verlangen als het ware was vrijgemaakt *en de thymos was onderdrukt*”. Iedereen erkent iedereen. Maar erkent iedereen iedereen als superieur? Daarom was het toch te doen? Wanneer iedereen iedereen erkent, kan het toch alleen gaan om een wederzijdse erkenning van gelijkheid? Om isothymia? Maar als de mens wezenlijk erkend wil worden (als superieur) en daarvoor bereid is zijn leven op het spel te zetten, dan is hij toch zijn mens-zijn verloren op het moment dat hij tevreden is met gelijke erkenning? Hoe overstijgt hij zijn slaaf-zijn in de moderne liberale democratie? Door zijn arbeid, is het antwoord van Fu-Ko-He. In de arbeid ervaart de slaaf dat hij de natuur in de hand heeft. Maar daarmee heeft hij toch nog niet de anderen in de hand en ging het niet daarover? Trouwens over welke arbeid heeft Fu-Ko-He het eigenlijk? Ondervindt de fabrieksarbeider aan de lopende band een machtsgevoel? Heeft die arbeider echt de indruk dat hij de natuur verandert? Vraag hem eens, als hij 's avonds naar

huis gaat, in welke mate hij zichzelf de voorbije dag veranderd heeft! Waar moet ik ten andere het hele verhaal van Fu-Ko-He historisch situeren? En waar zijn de meesters eigenlijk gebleven?

Fu-Ko-He rijdt zichzelf gewoon vast. Op het einde van zijn boek loopt hij dan ook niet toevallig in de handen van Nietzsche, die zijn samenleving precies een slavenmaatschappij vond. Nadat Fu-Ko-He zo de loftrompet heeft laten schallen over de moderne liberale democratie, zien we hem vertederd flirten met Nietzsches aristokratische idealen. Niet dat hij er echt voor gaat pleiten, nee hij vreest alleen maar dat de megalothymia weer de kop zou kunnen opsteken. En dan plots blijkt de megalothymia eigenlijk nooit verdwenen. Zij werd *gesublimeerd tot economische activiteit* (p. 291). Of toch niet alleen tot economische activiteit. Men herkent haar in de manager, maar ook in de politiker of sportmens. Ze kan zelfs ook in meer alledaagse vormen bevestiging vinden: het verenigingsleven op subnationaal niveau (p. 345). Ja, ja de liberale democratie is toch wel het beste systeem:

“Ze is op papier misschien niet het beste systeem, maar in de praktijk wel. Want zoals Hegel ons leert, is het moderne liberalisme niet zozeer gebaseerd op de afschaffing van het verlangen naar erkenning als wel op de omvorming ervan tot een meer rationele vorm” (p. 360).

Het hele verhaal van de slaven die de (megalothymia) overwonnen hebben was kennelijk overbodig. We zijn de meesters helemaal niet kwijt. Alleen zijn het niet langer koene veldheren die elkaar met het blote zwaard te lijf gaan. De oorlogen zijn metaforisch geworden, stijl bedrijfsadvokaten en effectenmakelaars (p. 351). Of deze tevreden zullen blijven met die schijngevechten? Fu-Ko-He twijfelt:

“Maar als ze wegzinken in het zachte leer van hun BMW, zullen ze ergens in hun achterhoofd wel beseffen dat er echte revolverhelden en heersers op deze wereld hebben bestaan, die niets dan minachting zouden hebben voor de kleinzielige deugden die nodig zijn om rijk of beroemd te worden in het moderne Amerika” (idem).

Het zou zelfs wel eens kunnen dat men op de duur gaat vechten om te vechten, vechten uit verveling:

“De ervaring leert dat de mensen als ze niet voor een rechtvaardige zaak kunnen vechten omdat die al door een eerdere generatie gewonnen is, tegen die rechtvaardige zaak zullen vechten. Ze zullen vechten om te vechten. Ze zullen, met andere woorden, vechten uit verveling, want ze kunnen zich niet voorstellen dat ze in een wereld zonder strijd leven” (353).

We hebben het volgens Fu-Ko-He al een paar keren meegemaakt. Mei '68 in Frankrijk bijvoorbeeld. Maar bij nader toezien: ook de eerste wereldoorlog!

Uiteindelijk had Fu-Ko-He de democratie willen verklaren. Daarvoor moest duidelijk gemaakt worden waarom de strijd van allen tegen allen beslecht werd op het moment van de universele erkenning van gelijkheid. Dan delfde de meester het onderspit voor de slaven, die hun menselijkheid op hem veroverden. Maar eigenlijk werd de meester helemaal niet verslagen. Hij deed zich enkele vermommingen aan en loert sindsdien vanachter de hoek op zijn kans om in de openbaarheid terug te keren. Fu-Ko-He verklaart met andere woorden de democratie — de universele wederzijdse erkenning van gelijkheid — helemaal niet. Zijn zogenaamde gelijke samenleving zit nog altijd vast in dezelfde strijd van meesters en slaven.

4 *Besluit*

Fukuyama probeert de algemene verspreiding van het kapitalisme te verklaren. Hij roept daarvoor de wetenschap te hulp, maar sjoemelt behoorlijk met zijn bepaling van wat dat kapitalisme dan is. Tegelijk doet hij alsof dat liberaal economisch systeem aan ieders verwachtingen voldoet. Toch geeft hij toe dat het basismechanisme ervan een onbevredigbaar verlangen is. Alleen wil hij niet erkennen dat zo'n mechanisme principiëel autodestructief is.

Daarna probeert Fukuyama duidelijk te maken waarom de democratie onvermijdelijk was. Maar eigenlijk kan hij niet verbergen dat wat hem betreft de aristocratie niet overwonnen is. Men krijgt zelfs de indruk dat Fukuyama heimwee heeft naar een maatschappij waarin de megalothymia zonder vermomming kan opereren. Het is niet helemaal duidelijk, want Fukuyama wil zich sympathiek voordoen. Hij wil het liberalisme, maar ook de democratie verdedigen. Tegelijk geeft hij echter schoorvoetend toe dat liberalisme wel staatsinterventie verteert, doch enkel in functie van economische doeleinden. Een sociale verdeling van de welvaart is niet zo efficiënt! Fukuyama lijkt me daarom een wolf in schapevacht. Hij probeert met Hegel aan te tonen dat de megalothymia overwonnen is, maar kan nauwelijks verhullen dat hij de revolutietijd best wel leuk vond.

In zijn hoofdstelling beweert Fukuyama dat de geschiedenis ten einde is. Alle tegenstellingen zijn opgelost. Uiteindelijk blijkt binnen zijn eigen denken de tegenstelling meester-slaaf helemaal niet overwonnen. Maar dat betekent dat binnen dat denken de geschiedenis helemaal niet ten einde kan zijn. Alle triomfalisme van Fukuyama ten spijt, is het de geschiedenis die triomfeert!

Ik zou echter willen eindigen met een positieve noot. Ik kan de indruk gewekt hebben dat het boek van Fukuyama niet de moeite waard zou zijn. Dat is het zeker wel en niet alleen omdat zijn ideeën representatief zijn voor een bepaalde rechterzijde. Het kost niet veel moeite om te zien hoe Fukuyama toch een vinger op de zere wonde legt, hoe hij een beetje ondanks zichzelf de auto-destructiviteit van het kapitalisme aantoonst. In dat opzicht loopt hij heel erg in de voetsporen van Marx. Het zou te ver voeren om hier uitvoerig op in te gaan, maar ook Marx worstelde ermee om het principe dat het kapitalisme beweegt helemaal bloot te leggen. Maar hij stootte op datzelfde onbevredigbaar verlangen. Precies in dat "ondanks zichzelf" ligt het interessante. Het toont hoe een realiteit zich opdringt. En precies daardoor wordt die realiteit zichtbaar. Op het moment dat steeds meer mensen Marx beschaamd willen vergeten, blijft het belangrijk te beleven hoe men maar in diezelfde put blijft vallen.

Ook de schatplichtigheid van Fukuyama aan Hegel-Kojève opent interessante perspectieven. Alleen mag men zich niet blind staren op de meester-slaaf-teenstelling. Er is een veel vruchtbaardere invalshoek: de mens wil niet erkend worden als superieur, hij wil gewoon wat de ander wil. Zo ontstaat een strijd om dezelfde objecten, zo ontstaat schaarste. Een liberale economie is fundamenteel een schaarste-economie. Ik kan hier opnieuw niet verder op ingaan. Men zal begrepen hebben dat ik nu verwijs naar Achterhuis en Girard. Maar ik wil toch benadrukken dat ook Kojève al de triangulaire structuur van de begeerte heeft aangeduid. Fukuyama zelf verwijst er naar:

"In de woorden van Kojève kan alleen een mens verlangen naar 'een voorwerp dat uit biologisch oogpunt volalagen nutteloos is (zoals een

medaille of de vlag van de vijand)'; hij verlangt niet naar die voorwerpen om zichzelf maar omdat andere mensen ernaar verlangen" (p. 172).

Ik raad iedereen aan het boek van Fukuyama te lezen. De man doet zo ontzettend zijn best, dat het bijna ontroerend wordt. En hij toont eigenlijk vrij precies waar het schoentje wringt. Dat het ondanks hemzelf is moet men er dan maar bijnemen.

KANTTEKENINGEN BIJ DE IDEOLOGIE VAN HET AUTOSYSTEEM

Roland Rosseel

1 Inleiding

We zijn goed op weg om de blauwe planeet "aarde" voor alle levende wezens onbewoonbaar te maken. Grauwe afvalbergen, dodelijke bodemgiften en een verkillende lelijkheid van de leefomgeving zijn allemaal symptomen van een diepe milieukrisis. De auto draagt in aanzienlijke mate bij tot deze sociaal-ekologische problematiek. Het verkeer verandert onze leefomgeving in een betonnen woestijn en doodt in een hallucinant tempo mens en natuur. In de eeuw van de automobiel kwamen 25 à 30 miljoen mensen om het leven bij een verkeersongeluk. Smog, bodemverzuuring, lucht- en waterverontreiniging dreigen het leven in dit ondermaanse, in het bestek van enkele generaties, finaal te diskwalificeren. Het fenomenale succes van het geïndividualiseerd personenvervoer deed de automobilititeit als een kankergezwel uitzwermen over de planeet. We rijden met zijn allen richting catastrofe.

De kracht en het fanatisme waarmee aan deze 19de-eeuwse uitvinding wordt vastgehouden, staaft het vermoeden dat het hier om meer gaat dan een louter pragmatische keuze. De auto is een kultuursymbool, beladen met wensen en gevoelens. Er gaat een enorme aantrekkingskracht uit van

de machine die zijn bezitter tot meester van tijd en ruimte maakt. De auto is wellicht een instrument voor persoonlijke realisatie, een sedativum tegen de reële angst en frustraties van het industrialisme.

In een samenleving geskulpteerd op maat van het autoverkeer is de auto een evidentie geworden. Een groot deel van de industriële maatschappij draait rond de produktie en de konsumptie van auto's. Het industrieel kompleks spuwt wereldwijd miljoenen voertuigen uit en ondersteunt deze economische noodwendigheid krachtig met een bijpassende ideologie. De auto is hierin het vehikel voor geluk en vrijheid; autorijden staat voor het lidmaatschap van een autofiele maatschappij. Hij is de fetisj, het gouden kalf van een samenleving die draait rond chaotische, onophoudelijke beweging. Mijn auto is mijn vrijheid . . .

In deze tekst worden de ideologische achtergronden van het autogebruik belicht. Tal van publikaties stimuleerden het nodige denkwerk, de belangrijkste inspiratiebron echter was het ideeëngoed van de Duitse kultuurfilosoof *Wolfgang Sachs*¹.

2 *Historiek*

2.1 De periode vóór 1890

De snelheid waarmee de mens zich voortbeweegt is van de tijd van de oudste beschavingen tot aan het stoomtijdperk vrijwel onveranderd gebleven. De postkoetsen ten tijde van Napoleon gingen even snel als de hoodschappers in de Ro-

¹Wolfgang Sachs, *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* (Reinbek: Rowohlt Verlag, 1984), 2de druk, 1990.

meinse tijd. In 1782 had een "diligence" bijna een week nodig om van Parijs naar Toulouse te rijden². De grote verandering kwam er met de spoorweg. Rond 1855 haalde de trein gemiddelde snelheden van bijna 100 km/uur. Binnen het bestek van één generatie werd de gemiddelde afstand die elke Fransman per jaar aflegde honderd maal vergroot³.

De beperking van het spoorvervoer was echter dat de trein maar kon komen waar er rails zijn en dat die infrastructuur vrij kwetsbaar is. De militaire overheden broedden dan ook allerlei plannen uit voor meer flexibele alternatieven. Op het kontinent had vooral Frankrijk grote militaire interesse voor vervoer zonder rails. Reeds in de 18de eeuw was men begonnen met het aanleggen van wegen die een snelle verplaatsing van het rollend wapenmaterieel mogelijk maakten; tegen het eind van de 19de eeuw was het Franse wegennet dan ook het beste van de wereld⁴. De idee was zeker niet nieuw. Projecten voor individueel lange-afstandvervoer hadden reeds een lange voorgeschiedenis. De idee van zichzelf voortbewegende voertuigen gaat terug op speculaties van *Roger Bacon* en *Leonardo da Vinci* in de 13de en 15de eeuw. In China zouden de missionarissen *Verbiest* en *Grimaldi* in 1665 enkele primitieve stoomvoertuigen in mekaar hebben geknutseld⁵. In de daaropvolgende eeuwen doken opmerkelijke voertuigen op, allen voortbewogen door stoomkracht. In 1769 ontwierp de Zwitser *Cugnot* in Frank-

²Ivan Illich, *Energieverbruik en Maatschappelijke Tegenstellingen, Onze verkeerde wereld*, vertaald door D. Willekes (Baarn: Het Wereldvenster, 2de druk 1980), p. 41.

³Ibidem, p. 42.

⁴James J. Flink, *The Automobile Age* (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1988), p. 1.

⁵Ibidem, p. 2.

rijk een voertuig dat kanonnen kon verplaatsen⁶. Stilaan werd de kennis ook aangewend voor publieke doeleinden. In de 19de eeuw verschenen er in Groot-Brittannië en de USA allerlei ambitieuze, stoom-aangedreven rollende machines, niet als hoofdfunctie het transport van vrachten over lange afstand. Door het geringe rendement van die tuigen, hun broze mechaniek en de slechte staat van het wegennet konden ze het echter niet opnemen tegen het treinvervoer en bleef de interesse voor individueel gemotoriseerd personenvervoer relatief gering.

Er was een nieuwe uitvinding nodig om het publiek warm te maken om op eigen houtje de veilige omgeving voor nieuwe horizonten in te ruilen. *Pierre Michaux* zorgde in 1860 voor die vondst met de ontwikkeling van de fiets⁷. Vanaf de Parijse tentoonstelling in 1867 veroverde de "vélocipède" Europa en de USA. Met de ontwikkeling van de "veiligheidsfiets" — een tweewieler met kleine wielen — door *James Kemp Starley* in 1885 was er geen houden meer aan. De fiets kende een onvoorstelbaar succes en in 1893 telde Frankrijk reeds 150.000 fietsers⁸. *William Plowden* schrijft dat in Groot-Brittannië de wegen gonsden van het doorgaand verkeer en dat misschien voor het eerst de idee opkomt van reizen voor het plezier⁹.

De interesse voor individueel lange-afstand verkeer kwam in elk geval van de grond. De fiets opende meteen de weg voor de ontwikkeling van de automobiël. Bekende autobouwers als *Peugeot*, *Opel*, *Rover*, *Morris* e.a. waren oorspronke-

⁶Ibidem, p. 1.

⁷Ibidem, p. 4.

⁸Ibidem, pp. 4-5.

⁹William Plowden, *The Motorcar in Politics* (London: The Bodley Head, 1971), p. 24.

lijk fietsenmakers. In het begin van de ontwikkeling werd er heel wat spitstechnologie uit de rijwielindustrie gekopieerd door de nieuwe automobielkonstruktors¹⁰. In die pioniertijd diende nog uitgemaakt te worden welke krachtbron de auto zou aandrijven. Er werd druk geëxperimenteerd met verschillende technieken. Vlug werd echter duidelijk dat elektro-motoren en stoommotoren het zouden afleggen tegen de relatieve efficiëntie en gebruiksvriendelijkheid van de explosiemotor. De viertaktmotor¹¹ zoals we die nu nog kennen werd ontwikkeld door de Duitser *Nicolaus Otto*¹². *Maybach* en *Daimler* verfijnden Otto's principe en bouwden in de tachtiger jaren enkele functionele prototypes. Het was *Carl Benz* die de eerste commerciële successen behaalde, hij werd de eerste "captain of industry" in de automobielbranche¹³.

De nieuwe baby was goed en wel ter wereld gekomen. Op de Parijse wereldtentoonstelling van 1889 maakt het grote publiek voor het eerst kennis met de automobiel en vanaf dat ogenblik is zijn opgang onstuitbaar.

¹⁰Enkele voorbeelden hiervan zijn de kettingaandrijving, het buisframe, de rubberband. Vermeld in James J. Flink, o.c., p. 5.

¹¹De Otto-motor komprimeert een lucht-brandstofmengsel binnen de cilinder. Dit mengsel wordt tot ontploffing gebracht door een vonk; de energie van de ontploffing beweegt een as die in verbinding staat met de aandrijfwielen.

¹²De viertakt-motor heeft meerdere intellectuele vaders. Het theoretisch principe werd in 1862 reeds gekoncipieerd door de Fransman Alphonse Beau de Rochas. De Belg Etienne Lenoir konstrueerde in 1860 de eerste tweetakt-motor en ontwierp in 1883 een viertakt-versie. In James J. Flink, o.c., p. 11.

¹³James J. Flink, o.c., p. 11.

2.2 De periode 1890–1925

De auto bracht tegenover het spoorverkeer een extra kwaliteitselement aan, namelijk het minder gebonden zijn aan tijdschema's en ruimtelijke beperkingen. De treinreiziger werd immers in zijn individuele mobiliteit beperkt door uurregelingen en vaste spoorverbindingen; de automobilist daarentegen kon zowat overal heen reizen op het tijdstip dat hem best uitkwam. Het ligt voor de hand dat deze vrijwel onbeperkte mobiliteit zeer aantrekkelijk was. Auto's knoopten op die manier aan bij de aloude traditie van de paardenkoets. Dit transportmiddel was op het eind van de 19de eeuw in de verdrukking geraakt, het snelle spoorverkeer liep vlotter en vooral sneller. Voor de beter gesitueerden was dit een doorn in het oog. De rijke diende zich, wilde hij ook snel en efficiënt reizen, naar het station te begeven, tussen het gewone "reizigersvolk". Noodgedwongen maakte hij deel uit van een massatransportmiddel¹⁴. Voor de konservatieven betekende dit het einde van een era van distinktie en sociaal isolement. *Otto Julius Bierbaum*, een publicist van rond de eeuwwisseling, had dan ook weinig waardering voor het treinreizen:

"De vrijheid werd opgeofferd aan snelheid ... Het treinticket wordt niet enkel met geld maar ook met een tijdelijk opgeven van het zelfbepalingsrecht betaald. Elke reis met de trein is een gevangenen-transport ..."¹⁵

¹⁴Wolfgang Sachs, *Die Liebe zum Automobil, Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* (Reinbek: Rowohlt Verlag, 1984), 2de druk 1990, p. 17.

¹⁵Otto Julius Bierbaum, *Yankeedoodlefahrt und andere Reisegeschichten* (München: 1910), p. 467, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 18.

Bierbaums citaat uit 1910 illustreert het restauratieve karakter van dit nieuwe vervoermiddel. De trein had een democratiserend karakter en reduceerde de beter gesitueerde burger a.h.w. tot gewoon transportgoed. Met de uitvinding van de auto keerde de oude tijd van het standen-gescheiden reizen volop terug. Daarenboven droeg de gemotoriseerde koets het aura van de vooruitgang met zich mee. Het tijdsgewricht was zwanger van moderniseringsideeën en nieuwe technologieën werden in hoge mate gewaardeerd. De auto was het zichtbare symbool van technisch kunnen en toekomstdenken. De combinatie van wetenschappelijke innovatie en sociale restauratie zorgde er dan ook voor dat de geldkraan ruim opengedraaid werd voor een snelle ontwikkeling¹⁶. Met de auto konden de "upper ten-thousand" hun onafhankelijkheid van tijd en ruimte ostentatief demonstreren. In de *Allgemeine Automobil-Zeitung* van 1906 klinkt het poëtisch (parafraze):

"Met de auto wordt de mens heerser over ruimte en tijd, door de snelheid van voortbeweging ..."¹⁷

Reeds in deze ontwikkelingsfase werd de klemtoon op snelheid gelegd. Het temmen van de explosiemotor onder de lange motorkap maakte de chauffeur tot een machtig en succesvol persoon. De aristocratie en de hoog-burgerij drukten in het vermogen en de snelheid van hun automobiel macht en sociaal overwicht uit. Om het in psychologisch jargon uit te drukken: de rijken konden hun territorium, letterlijk en

¹⁶Wolfgang Sachs, o.c., p. 18.

¹⁷*Allgemeine Automobil-Zeitung*, 1906, nr. 17, p. 33, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 19.

figuurlijk, ongebreideld vergroten.

Alles duidt er dus op dat van bij het prille begin van de auto-era de componenten macht, onafhankelijkheid van ruimtelijke beperkingen én snelheid aanwezig zijn. Op het eind van onze eeuw hebben deze elementen trouwens nog niets van hun belang verloren.

De auto werd hét status-symbool bij uitstek. Het valt trouwens op dat het voornamelijk de financiële haute-bourgeoisie was die zich toen van de auto bediende: de nieuwe heren van de sociale konstellatie illustreerden hun superioriteit door uitdrukking te geven aan hun macht over ruimte en tijd. In die eerste ontwikkelingsperiode werd ook het gevecht beslecht over het meesterschap over de openbare weg. Het probleem van de technische ontwikkeling van de auto ging gepaard met een wegenprobleem en het probleem van de verhouding van de auto met de leefomgeving. *Wolfgang Sachs* onderstreept dan ook dat de geschiedenis van de automobiel er één is van de verhouding van de auto tot mens en milieu¹⁸. In 1908 reeds werd in het Pruisisch parlement het probleem van de verkeersdoden aangekaart. Door roekeloos en te snel rijden telde men op korte termijn tientallen doden¹⁹. In 1912 waagde *Michael Freiherr von Pidoll* zich aan een protest, dat niets van zijn aktualiteitswaarde heeft ingeboet:

“De aktuele ‘verkeersonaangepastheid’ van het publiek dateert eerst van bij de opkomst van de auto. Staat de gehele bevolking dan in dienst van deze laatste? Waar haalt de automobilist het recht om de weg, die de gehele bevolking toebehoort, op te eisen? (...) Moet

¹⁸ Wolfgang Sachs, o.c., p. 24.

¹⁹ *Allgemeine Automobil-Zeitung*, 1908, nr. 5, p. 33, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 26.

men de openbare weg 'mensenvrij' maken?"²⁰

Pidoll is een van de eerste auteurs die de sociale impact van het snelle autoverkeer duidt. Met de komst van de auto worden de zwakke verkeersdeelnemers naar de rand van de openbare weg gedrukt en worden meer en meer wegen gemonopoliseerd door het snelverkeer. *Pidoll* en zijn medestanders hebben de strijd echter verloren. Het recht voor elke burger om veilig en ongestoord deel te kunnen nemen aan het sociaal verkeer in de dorpsstraten, werd geofferd aan het auto-verkeer.

De discussie over het nut van de auto kreeg al gauw een makro-sociale dimensie. De voorstanders brachten economische en nationalistische motieven aan. De autobranche zou een hoeksteen worden in de industriële ontwikkeling van de natie en men kon die lukratieve sektor niet in handen geven van het buitenland. De sociale schade, aangericht door de auto, werd als irrelevant beschouwd tegenover de economische belangen. De protesten van de tegenstanders werden gesmoord en de auto muteerde van een kunstzinnige spelerei voor rijken naar een gebruiksbaar in een expanderende economie. De automobiel werd dus een konsumptiegoed. Eens het fenomeen belangrijk genoeg was, werd het een middel om winst te genereren. Het lijkt plausibel te stellen dat in dit stadium een begin werd gemaakt met de autoproduktie omwille van de produktie. De begeleidende ideologie was er een van geluk door materiële vooruitgang, het niet kunnen tegenhouden van de menselijke inventiviteit en vernieuw-

²⁰Michael Freiherr von *Pidoll*, *Der heutige Automobilmus. Ein Protest und Weckruf* (Wien, 1912), p. 36, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 27.

ingskracht en een kwasi religieuze gelatenheid tegenover het technologisch-onvermijdelijke:

“De mechanische wagen is er nu eenmaal (...) en hij is het logische gevolg van de wetenschappelijke vooruitgang en de noden van deze tijd (...) Er zich tegen verzetten is even nutteloos dan zich te verzetten tegen de tijd, de menselijke geesteskracht, de eeuwige beweging en de natuurkrachten die op ons inwerken ...”²¹

De auto wordt hier de fetisj van de industriële ontwikkeling, een staal van het nationaal wetenschappelijk en technisch kunnen.

2.3 De periode 1925–1950

De jaren '20 kenden een sterke economische opbloei. De automobiel kwam in het bereik van goedverdienende handelaren, vrije beroepen en technici. De auto, als symbool van de moderniteit, bezorgde hen de nodige dramatiek om de nieuw verworven status te onderstrepen.

In de Roaring Twenties legde de automobiel definitief zijn verwantschap met de paardenkoets af. De barokke vormen uit de vorige periode moesten wijken voor een functioneel design. Ornamenten en nutteloos details werden vervangen door gladde lijnen en geometrische vormen. Het ideeëngoed van de “Neue Sachlichkeit” vond ingang bij de autodesigner. De karrosserieën werden lang en golvend gestileerd, de modellen straalden kracht en snelheid uit. De vorm volgde de functie. Om het enigszins gespierd uit te drukken: de auto droeg in zijn nieuwe uitmontering de hoop van een nieuw

²¹L. Baudry de Saunier, *Grundbegriffe des Automobilismus* (Wien, 1902), p. 7, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 40.

tijdsgewricht uit, een era waarin alle burgers konden genieten van de weldaden van de techniek. De auto, als parastuk van de moderniteit, werd er enkel nog populairder door.

Het was echter nog lang niet zover dat elk gezin over een wagen kon beschikken, bij het begin van de jaren '30 bezat slechts één op honderd mensen een auto. Stilaan echter veranderde het beeld van de auto van een onbereikbaar lukseprodukt tot een komfortgoed voor elkeen. In de Verenigde Staten liep de Ford T reeds in massaproductie en ook op het oude kontinent gingen er stemmen in die zin op:

“De dag is nabij, vlugger dan vele denken, dat elkeen onder zijn huis een garage heeft (...) waarin men zijn auto stalt — men haalt zo de snelheid in huis —, net zoals men over water, gas, stroom, badkamer en centrale verwarming beschikt ...”²²

De auteur schetst een toekomstbeeld waarin elkeen over een heuse automobiel beschikt, net zoals men gebruik maakt van andere komfortgoederen. De moderne mens stalt lichtvoetig “snelheid” in zijn garage. Die prachtige metafoer toont aan dat in de tijdspanne van één generatie vrijwel elkeen zich de waarden en symbolen van de moderniteit eigen heeft gemaakt. In Europa kreeg het voorbeeld van *Henry Ford* navolging²³. *André Citroën* konstrueerde in 1919 het Type A, de eerste Europese auto die in serie werd geprodu-

²² *Automobil-Revue*, nr. 7, 1923, p. 126, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 56.

²³ Henry Ford voerde in 1913–1914 de transportband in, samen met de 8-uren/5 dollar werkdag. Hierdoor werd er meer geproduceerd en konden de arbeiders, die relatief goed betaald werden, meer consumptiegoederen aanschaffen.

ceerd. Het succes was enorm: in 1922 liepen er reeds 300 per dag van de transportband²⁴. De weg lag ruim open voor de konsumptiemaatschappij:

“Snel, goed en economisch efficiënt produceren wordt een noodzaak, wanneer men de prijs wil drukken en de productie in het bereik van een zo groot mogelijk aantal consumenten wil brengen.”²⁵

De jaren '30 waren de jaren van de massamotorisering. Het probleem was echter dat de wegen en straten geenszins voorzien waren op dit snelverkeer. Het bestaande wegennet beantwoordde aan een geheel andere ruimtelijke voorstelling. De weg was berekend op langzaam verkeer en liep smal kronkelend tussen nabijgelegen doelen. De auto verbond verafgelegen plaatsen en funktioneerde op een geheel ander snelheidsniveau. Vanaf deze periode ging men de wegeninfrastructuur grootschalig aanpassen aan de behoeften van de auto. Het langzaam verkeer kwam in de verdrukking en de middeleeuwse stadskernen werden opengelegd. De kracht van de snelheids- en vooruitgangsideologie was blijkbaar reeds zo sterk, dat overheden een herosche poging ondernamen om het eeuwenoude patrimonium aan te passen aan de noden van de automobiël. Een visionair exponent van de radikaal vernieuwende stroming was *Le Corbusier*. Als oplossing voor het chaotische verkeer in de stratenspaghetti in Sao Paulo stelde hij voor om een raster van viadukten en loodrecht op elkaar staande boulevards aan te leggen

²⁴ Enrico De Vita e.a., *Milleruote, Grande Enciclopedia dell'Automobile* (Milano: Editoriale Domus - Quattroruote, 1974), volume 4, pp. 105 e.v.

²⁵ “André Citroën: L'aventurier de l'industrie”, *L'histoire*, nr. 56, 1983, p. 13, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 57.

waardoor het verkeer "over de stad zou rollen"²⁶. Dit megalomaan projekt kwam, letterlijk en figuurlijk, niet van de grond.

In het Duitsland van de jaren '30 werden in een strak tempo nieuwe autosnelwegen aangelegd. In de gezwollen retoriek van het Duitse fascisme zag men de nieuwe autosnelwegen als de slagaders van de natie. *Adolf Hitler* beloofde alle Duitse gezinnen een "Volkswagentje" waarmee ze letterlijk hun horizon konden verruimen. Het pulseerende Autobahn-net vol "kevertjes" was een metafoor voor een samenleving waarin naar alle windstreken het uniformiserende ideeëngoed wordt uitgevoerd. Over die betonnen aders zouden kort daarna de tanks — de produktie van de Volkswagentjes kwam er pas na de oorlog — naar Parijs rijden ... Aan Hitlers economische politiek heeft Duitsland zijn autosnelwegen-net overgehouden; snel zouden de andere geïndustrialiseerde landen volgen.

2.4 De periode 1950-1970

Na de wereldbrand in de jaren veertig herstelde het oude kontinent langzaam van de verwoestingen. In de jaren '50 kwam de heropleving goed op gang. Oude slogans en ideologieën weken voor de reclameslogans voor konsumptiegoederen. Het bezit van gadgets en lukseprodukten zou het leven van de burger prettiger, lichter en gelukkiger maken. De stijgende produktiecijfers leken een maat voor het geluk van het grootste aantal mensen. *Sachs* heeft het in dit verband over een dogmatisch vooruitgangsoptimisme²⁷, een blind ge-

²⁶Le Corbusier, *Feststellungen zu Architektur und Stadtebau* (Frankfurt, 1969), p. 222, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 62.

²⁷"Fortschrittsoptimismus". Wolfgang Sachs, o.c., p. 88.

loof in de vruchten van een steeds meer goederen uitstotend produktieapparaat. De vrijheid bestond uit het vergaren van een bonte verzameling konsumptiegoederen, waarbij de auto bovenaan het lijstje staat. De massamotorisering was niet meer te stuiten. Tussen 1960 en 1973 verviervoudigde in de Duitse Bondsrepubliek het aantal auto's, het aantal gereden kilometer verdrievoudigde en het aantal kilometer autosnelweg verdubbelde²⁸. De rest van de westerse wereld kende een vergelijkbare ontwikkeling, met de USA als koploper. Vooruitgangsoptimisten voorspelden reeds de totale motorisering van de gezinnen:

“Eenmaal de ontwikkeling gestart is, kan je dit niet meer tegenhouden. (...) Daarom gaat deze conjunkturstijging door totdat elkeen, die ervoor in aanmerking komt, een auto bezit.”²⁹

De toename van de produktie wordt hier voorgesteld als een evidentie, als een onvermijdelijk en noodzakelijk kenmerk van het moderne produktieapparaat. Blijkbaar staat de auteur er zelfs niet bij stil dat er überhaupt geen plaats is om al die voertuigen te stallen, laat staan ermee te rijden.

De aantrekkingskracht van dergelijke auto-mobiele levensstijl werd ondersteund door een democratiseringsargument: elkeen heeft recht op dezelfde mogelijkheden, in dit geval op persoonlijke mobiliteit³⁰. De achterliggende idee is dat geluk zich herleidt tot het bezit van bepaalde goederen.

Nadat de meeste gezinnen in de mogelijkheid waren gekomen om een auto aan te kopen, probeerde de auto-industrie

²⁸Wolfgang Sachs, o.c., p. 92.

²⁹*Auto, Motor und Sport*, nr. 18, 1962, p. 25, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 97.

³⁰Wolfgang Sachs, o.c., p. 97.

steeds duurdere modellen te slijten. De techniek werd in de USA ontwikkeld door *Alfred Sloan* en zorgt ervoor dat de modellen van een automerk hiërarchisch worden gedifferentieerd. De modellenreeksen zelf ondergaan elk jaartje kleine stijlwijzigingen zodat het uitzicht van de auto's snel gedateerd geraakt. Bovendien wordt de duurzaamheid van het produkt bewust beperkt opdat de koper snel aan vervanging toe zou zijn³¹. Elk merk heeft een stijgende lijn van "zwaardere" en duurdere auto's. De koper grijpt, wanneer zijn inkomen over de jaren stijgt, naar grotere types en etaleert daarmee zijn maatschappelijk succes. Stilaan zie je ook dat bepaalde fabrikanten zich richten tot specifieke kopersgroepen: BMW voor de succesvolle carrièremensen, Mercedes voor gearriveerde burgers ... Aan dat merkimago zit uiteraard een flink prijskaartje vast. In de jaren '60 was het zich "opwerken" sowieso een leitmotiv. De automobielenindustrie bood aan de burger het passend tuig om zijn plaats in de maatschappelijke pikorde te dokumenteren. De auto's werden groter en sneller³².

2.5 De periode na 1970

In de jaren '70 was het plots uit met het vooruitgangsoptimisme. De auto, tot dan toe vrijwel onaangevochten, begon hevige kritieken uit te lokken. *Ilich* wees erop dat de auto de mobiliteit blokkeert door het milieu vol te proppen met voertuigen en wegen. Het verkeer verandert het grondgebied in een netwerk van circuits die, op grond van snelheidskriteria, van elkaar afgesloten zijn³³.

³¹Vance Packard noemde deze methodes "verouderingstechnieken".

³²Wolfgang Sachs, o.c., p. 101.

³³Ivan Illich, o.c., p. 72.

Het werd duidelijk dat de auto stinkt, mensenlevens in gevaar brengt en een aanslag pleegt op de leefkwaliteit van de burger. *John Jerome* werd de protagonist van een "dood aan de auto literatuur" (parafrase):

"Het is onwaarschijnlijk dat de pnblicke controle sterk genoeg wordt om de automobiel te doden, zolang er nog winst mee valt te behalen [door de autobouwers, RR]. Maar zoals de techniek gesofistikeerder wordt, wordt ook de (boekhouders)techniek om de kosten aan te rekenen beter. En de nieuwe kosten — sociale — worden sneller verrekend dan dat er door de autobranche nieuwe winstgebieden worden ontdekt (...) De automobiel moet verdwijnen."³⁴

Vanuit de USA waaide naar het oude kontinent het groeiend bewustzijn over dat de auto een belangrijke bron van luchtverontreiniging is. In de USA werd de automobiel al vlug het voorwerp van regulering. In Californië werd in 1965 de Motor Vehicle Air Pollution and Control Act aangenomen. Deze wetgeving legde de autobouwers grenswaarden op voor de motor-emissie van koolwaterstoffen en van koolstofmonoxide³⁵. In 1970 werden de voorschriften nog stringenter in de federale Clean Air Act³⁶. Meerdere wetten zouden volgen. Steeds was er fel protest van de konstruktors, maar toch slaagden ze er telkens in om redelijk binnen de norm te blijven. De auto werd alsmaar komplexer, zui-niger én duurder. De auto-industrie hield verbeteren vast aan de 19de-eeuwse uitvinding van *Lenoir* en *Otto*. In plaats van te investeren in de ontwikkeling van nieuwe krachtbronnen, werd een konservatieve lijn gevolgd. Men ging stapsgewijs

³⁴John Jerome, *The Death of the Automobile: The Fatal Effects of the Golden Era, 1955-1970* (New York: Norton, 1972), pp. 13-18.

³⁵James J. Flink, o.c., p. 216.

³⁶Ibidem, p. 216.

de ontploffingsmotor schoner en zuiniger maken. De motoseringsvloedgolf had ook andere, onaangename gevolgen. Het fenomeen file deed zijn intrede. Het antwoord in de jaren '70 was het massaal aanleggen van nieuwe wegen. Het kongestieprobleem werd er alleen maar erger door.

Op het eind van de twintigste eeuw ontwikkelt de auto-industrie slechts moeizaam een leefmilieu-bewustzijn. Ondanks enkele publiciteitsvriendelijke ontwerpen in de richting van elektrische auto's en recycling, blijft men stomweg goochelen met meer vermogen, meer comfort en hogere topsnelheden. De personenwagen naar aloud concept, wordt nog steeds lineair verder ontwikkeld. Ondertussen rijden er op de planeet een half miljard van deze "reptielen" rond. Kwa gewicht, ruimtebeslag, verbruik en vermogen zijn ze hun oorspronkelijke doel — het transporteren van mensen — ruimschoots voorbij geschoten. Na honderd jaar ontwikkeling zijn we in de krankzinnige situatie verzeild, waarbij mensen in onpraktische, peperdure, vervuilende race-wagens over weg scheuren en hierdoor mens, dier en milieu in gevaar brengen.

De doodsklokken uit de zeventiger jaren, die het einde van de auto aankondigden, zijn anno 1993 enigszins verstomd. Het lijkt vrij waarschijnlijk dat de auto ook in de 21ste eeuw een dominant transportmiddel zal zijn. Een *MIT*-rapport voorspelt dat er tegen de volgende eeuwwisseling 536 miljoen auto's zullen rondtoeren³⁷.

Ondanks de indrukwekkende vooruitgang in de automobieltechnologie is er vooralsnog geen efficiënt alternatief voor de klassieke ontploffingsmotor. Het verbranden van fossiele brandstoffen — en alle bevoorradings- en vervuilingaspek-

³⁷Massachusetts Institute of Technology. James J. Flink, o.c., p. 475.

ten die daarmee gepaard gaan — zal in de volgende decennia voor enorme ekologische problemen zorgen.

Indien de MIT-prognoses kloppen, blijft de automobielin-dustrie 's werelds grootste producent van consumptiegoede-ren. De economische trend is er trouwens één naar steeds machtiger mega-producenten. Waar er nu wereldwijd een 20-tal grote autokonstrukteurs zijn, zullen er in de volgende eeuw slechts een handvol overblijven³⁸. Geen enkele natio-nale regering zal die supra-kontinentale kapitalistische gigan-ten kunnen controleren. Om de sociale problemen van het verkeer in de 21ste eeuw — o.m. vervoersongelijkheid, onvei-ligheid, pollutie, olieconsumptie — efficiënt aan te kunnen pakken, rijst dan ook de nood aan supranationale instellin-gen of wereldregeringen als tegengewicht voor de hegemonie van de automobiel-molochs. De inzet is groot, de leefbaar-heid van de planeet zal immers in belangrijke mate bepaald worden door het succesvol temmen van het zo populaire au-totje.

3 Referentiekader

De idee van leven als permanente beweging is uiteraard niet nieuw. Bij het begin van de Moderne Tijden formuleerde *Thomas Hobbes* (1588-1679) een mechanistisch mensbeeld met als basispostulaat het bewegingsbeginsel. In de *Leviathan* neemt hij stelling tegen de klassieke idealen, waarin geluk gelijk staat aan het bereiken van de hoogste deugd en perfectie. Het ideaal van een innerlijke tevredenheid, een toestand van onverstoorbare rust, wordt afgewezen. Een le-venspraktijk gericht op kontemplatie komt volgens Hobbes

³⁸Ibidem, p. 476.

niet overeen met de menselijke natuur. Leven is beweging³⁹, geluk houdt voortdurende verandering in. Volgens *Hobbes* is vrijheid het ontbreken van belemmeringen voor de beweging⁴⁰. Deze invulling van vrijheid vinden we ook terug in de levenswijze van de moderne mens, idem dito voor zijn relatie tot mobiliteit. Het Hobbesiaanse individu uit de Nieuwe Tijden heeft geen ultiem doel, zijn verlangen gaat steeds van het ene object naar het andere. De maatschappij is een amalgaam van rusteloos strevende individuen. De angst om hetgeen bereikt werd te verliezen is de onderliggende drijfveer.

Macpherson heeft overtuigend aangetoond dat dit mens-type slechts mogelijk is binnen een kapitalistische markteconomie, waarin de mensen gekenmerkt worden door een bezitsindividualisme⁴¹. Belangrijk hier is dat het fenomeen zowel een individueel-psychologische als een maatschappelijke dimensie heeft. Die dubbele dimensie zal ook ter sprake komen bij de beïnvloeding van de koper door de industrie. De konsumptiedrift van de mensen groeit uit een innerlijke nood, die dan gretig ingevuld wordt door het productieapparaat.

Het probleem is echter dat de techniek de mens boven het hoofd is gegroeid. Waar de techniek in de 19de eeuw nog emancipatorisch werkte, zit de 20ste eeuwse narcist gevangen in een eskalerend proces van productie en konsumptie.

³⁹Thomas Hobbes, *Leviathan*, ed. C.B. Macpherson (Harmondsworth: Penguin Books, 1968), I, 11, pp. 160-161.

⁴⁰Bertrand Russell, *Geschiedenis der Westerse Filosofie, in samenhang met politieke en sociale omstandigheden van de oudste tijden tot heden*, vertaald door Rob Limburg (Katwijk aan Zee: Servire, 6de druk, 1981), pp. 500-502.

⁴¹C. Macpherson, *The Political Theory of Possessive Individualism* (London: Oxford University Press, 1962), p. 52.

Foucault wees er reeds op dat de mensen zich hieraan nauwelijks kunnen onttrekken⁴². Overheersend is de angst om achter te blijven in de grote concurrentieslag. *Ronald Commers* typeert dat als een machiavellistisch thema⁴³:

“Het leven is verlangen en verlangen roept de angst op geen of voldoende middelen te hebben voor de bevrediging van die verlangens (...) en die angst ligt aan de basis van een veralgemeend machtsstreven dat geen eindpunt kent ...”

De aktuele konsumptivist past in dit denkkader. De homo “sapiens, faber et consumens” zit gevangen in een dynamiek van onontwikkbare verlangens. Hij heeft angst voor een niet bevrediging van die verlangens en bevindt zich in een permanente toestand van oorlog met de anderen als gevolg van de schaarste van de middelen. Zijn vrijheid bestaat in het nastreven van gemeenschappelijk begeerde objekten. De uni-dimensionale mens, zoals hij door *Marcuse* geportretteerd werd, wordt overladen met konsumptiegoederen, die hem dan een gelukkig bewustzijn moeten verschaffen⁴⁴. Dramatisch is dat niemand die objekten echt nodig heeft, in de zin van basisbehoeften zoals voeding of onderdak. De stijgende mobiliteitsbehoeften zijn “onecht” omdat ze heteronoom zijn, bepaald door externe krachten. De bevrediging ervan mag dan nog wel als aangenaam worden ervaren door

⁴²M. Foucault, *Histoire de la Folie à L'age classique* (Paris: Gallimard, 2de druk, 1972), geciteerd in Hans Achterhuis, o.c., p. 63.

⁴³Ronald Commers, *Ethische Stelsels*, Niet uitgegeven syllabus, Universiteit Gent, Sectie Wijsbegeerte, 1987, p. H-11.

⁴⁴Herbert Marcuse, *De een-dimensionale mens, studies over de ideologie van de hoog-industriële samenleving*, vertaald door Paul Brand Werkgroep 2000 (Antwerpen: Unieboek België, 12de druk, 1980), p. 27.

het individu, in werkelijkheid betekent het een beperking van de menselijke mogelijkheden. Door het radicale monopolie van de vervoerindustrie⁴⁵ wordt vrijwel elkeen verplicht om zich een auto aan te schaffen. Dit beperkt de aangeboren spontane mobiliteit van mensen en dwingt hen tot het gebruik van een verbruiksartikel om aan de verplaatsingsbehoeften te voldoen.

4 *Moraal-psychologische aspecten*

De auto is meer dan een prozaïsch vervoermiddel. Hij is hét symbool van de moderniteit, een materiële exponent van een kulturele identiteit. De vrij algemene verdwazing en het dwepen rond dit objekt illustreren dat het om meer gaat dan een inventieve combinatie van staal, rubber en kunststoffen. De auto overstijgt het materiële en appelleert aan diverse wensen, verlangens en aspiraties. Technieken ontwikkelen zich immers in relatie tot kulturele waarden. Hierbij versterken cultuur en techniek zich wederzijds⁴⁶. Ingenieurs en ontwerpers geven vorm aan ideeën en visies die op een bepaald moment in zwang zijn. Omgekeerd ontwikkelen en evolueren leefstijlen zich rondom bepaalde technische innovaties. Ook met de ontwikkeling van de "benzinekoets" gebeurde iets gelijkaardig. De uitvinding was een antwoord op specifieke maatschappelijke noden, zoals de wens van de bourgeoisie om zich snel en autonoom te kunnen verplaatsen. Eenmaal achter het stuur, doken er bij de bezitters snel nieuwe behoeften op: de drang naar snelheid, extreme mobiliteit e.d. De automobiel werd een krachtig uitdrukingsmiddel voor de bezitters en hij veroverde in snel tempo

⁴⁵Ivan Illich, o.c., p. 52.

⁴⁶Wolfgang Sachs, o.c., p. 109.

de openbare ruimte. Dat de auto een fascinerend object is, blijkt uit de tijdsbesteding van de gebruiker. *Ilich* berekende dat de doorsnee Amerikaan meer dan 1500 uur per jaar aan zijn auto besteedt⁴⁷. Dit is meer dan vier uren per dag, zeven dagen in de week. In die tijdspanne rijdt hij met de auto of werkt hij om de autokosten te kunnen betalen. Een kwart van de tijd dat hij wakker is, spendeert hij aan zijn automobiel⁴⁸.

In de eeuw van de automobiel⁴⁹ werd de westerling gefascineerd en betoverd door de personenauto. Het gebruik van deze heilige koe is een evidentie geworden en het grote publiek legt alle manifeste nadelen naast zich neer.

Deze kwasi religieuze band bracht *Roland Barthes* ertoe de auto te omschrijven als de gotische kathedraal van de moderniteit⁵⁰. Beide creaties, auto en kathedraal, overstijgen immers het materiële en ze staan symbool voor een bepaalde maatschappelijke ordening. In ons tijdsgewricht is de auto het object van verering. De automobiel, als prominente vertegenwoordiger van het technologisch optimisme, is een fascinans. De pogingen om het kult-object te desakraliseren hebben dan ook iets heroïsch. Het gaat om meer dan een banale afweging van pro en contra, het inperken van de automobilititeit impliceert een wijziging van een kulturele leefstijl. Niet zelden bekijken de tegenstanders van de auto zich op deze dimensie.

⁴⁷Ivan Illich, o.c., p. 31.

⁴⁸Dupuis deed de berekening over voor Frankrijk en vond gelijkaardige resultaten. We nemen aan dat de cijfers voor West-Europa van dezelfde grootte-orde zijn.

⁴⁹Begrip van James J. Flink: *The Automobile Age* (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1988).

⁵⁰Susan Sontag, Ed., *A Barthes Reader* (London: Cape, 1982), p. 75.

4.1 De auto als statussymbool

In het historisch deel zagen we dat de auto in de jaren '20 zijn marginale status afligde om o.m. in het bereik te komen van goedverdienende kaderleden en handelaren. Er was zeker nog geen sprake van massaproductie doch het openbreken van de markten lag in het verschiet. De industriële productie ging met sprongen vooruit en de afzetmarkt diende te groeien. Om de goederen te kunnen slijten, werden de arbeiders tot konsumenten omgevormd. Deze verandering van het konsumptiepatroon ging gepaard met belangrijke wijzigingen in de dagelijkse gewoontes. *Jean Robert* schetst deze veranderingen:

“Het aantal goederen die je kunt aanschaffen en hun graad van kompleksiteit, nemen ongebreideld toe en hun karakteristieken veranderen alsmäär vlugger. Op die manier gaat de mogelijkheid verloren om duurzame, kwalitatief hoogstaande produkten te verwerven (...) De individuen laten zich overtuigen dat hun welzijn afhangt van hun vermogen om een steeds hoger konsumptiepeil te bereiken.”⁵¹

Uiteraard verandert het konsumptiegedrag van de koper niet zonder slag of stoot. Het publiek heeft nood aan nieuwe stimuli, die hen gretig aangebracht worden door de reclame-industrie⁵². *Galbraith* wees reeds op de richting van de beïnvloeding. Het is een illusie te denken dat het de konsument is die soeverein bepaalt welke zijn noden zijn. Het proces verloopt eerder in omgekeerde richting waarbij het produktie-apparaat niets anders doet dan de leegtes opvul-

⁵¹ *Jean Robert, Le temps qu'on nous vole, Contre la société chronophage* (Paris: Seuil, 1980), p. 122.

⁵² *George Katona, "What is consumer psychology?"*, *American Psychologist*, 22, 1967, p. 226, in *Jean Robert*, p. 122.

len die ze zelf gekreëerd heeft⁵³. Deze visie verschilt van de klassieke economische theorieën waarin de homo economicus autonoom bepaalt welke zijn voorkeuren en smaken zijn. Hierbij leert de industrie uit het koopgedrag van de konsument en stuurt de toekomstige produktie bij, aan de hand van deze informatie. Dit feedbacksysteem impliceert wel een grote mate van voorspelbaarheid van de konsumptie en het staat haaks op de zo geprezen autonomie van de verbruiker. Met *Galbraith* zijn we van mening dat het beeld van de soevereine konsument een fiktie is. De industrie maakt niet alleen goederen maar produceert vooral nieuwe behoeften.

Het is vrij evident dat de aankoop van een auto niet enkel gebeurt op grond van criteria van efficiëntie en nuttigheid. Tal van emotionele factoren spelen mee en hierop wordt handig ingespeeld door de verkopers. De marketing-experten kreëren een merkimago dat emoties en associaties oproept. De auto, die de mogelijkheden biedt om heer en meester van de omgeving te zijn, wordt geportretteerd als een symbool van de individuele ontplooiing. De meeste van deze motieven zijn, althans voor de koper, onbewust. In een interne nota van *Opel* bijvoorbeeld, wordt onomwonden gezegd dat de cliënt in vele gevallen zelfs geen auto zou kopen indien hij enkel op zijn verstand zou afgaan⁵⁴.

⁵³ John Kenneth Galbraith, *The Affluent Society* (London: Hamilton 1965, p. 147.

⁵⁴ "Das Gefühl bestimmt den einen Teil der Kaufentscheidung. Die Vernunft den anderen [...] Die vernünftigen Gründe, ein Auto zu kaufen, liegen auf der Hand. [...] Aber der Mensch besteht nicht aus Vernunft allein. Zum Glück, sonst würde er in vielen Fällen überhaupt kein eigenes Auto fahren! [...] Mit dem Auto zeigt man was man ist und was man sich leisten kann. Das Auto ist ein Mittel der Selbstdarstellung und der Selbstverwirklichung." Martin Burkhardt, *Die gesell-*

De auto is hét middel bij uitstek om aan te duiden hoe hoog je geklommen bent op de sociaal-maatschappelijke ladder. Het is een privé-goed dat tegelijkertijd een publieke uitstraling heeft: de auto voor de garagepoort is immers voor iedereen zichtbaar⁵⁵. Het prijskaartje van de wagen wordt dan een uithangbord voor het relatieve succes. Het verbaast dan ook niet dat in vele gezinnen de auto hoog op het lijstje van onmisbare dingen staat en dat er buitensporige sommen aan besteed worden. De doorsnee burger koopt dure, kwalitatief hoogstaande lukseprodukten die hun doelstelling — mensen en goederen van a naar b vervoeren — ruimschoots overschrijden. Bestaande modellen, die prima voldoen, worden voortijdig vervangen door nog nieuwere exemplaren.

Het uitdrukken van macht en succes, door middel van de auto, is voor een aantal mensen uiterst belangrijk. De auto wordt een prothese voor een eerder banale, kleurloze persoonlijkheid. Het vermogen van het voertuig wordt een substituuat voor persoonlijke (on)macht. De (illusie van) onafhankelijkheid van ruimtelijke beperkingen wordt een symbool voor persoonlijke ongebondenheid. De auto krijgt hier een ruimere betekenis, hij roept passies op en engageert de bestuurder in een niet aflatende competitie met andere weggebruikers. Die competitie vraagt om steeds krachtiger auto's, want de concurrentie zit ook niet stil. Opstijgen op de sociale ladder houdt dan ook in dat je auto groter, krachtiger en luksueuzer wordt. Het silhouet van de wagen moet de status van de gebruiker onderstrepen, Rolls-Royce-passagiers bvb. zitten letterlijk hoger dan Jan Modaal in

schaftlichen Kosten des Autoverkehrs (Freiburg i. Br.: Bundschuh - Druckerei und Verlag, 1980), p. 14.

⁵⁵Raymond Lang, *Train ou Automobile! Les choix de l'usager* (Paris: Seuil, 1980), p. 55.

zijn Japanse auto. De machtigen staan dan ook wel in de file maar kunnen toch neerkijken op hun minder gefortuneerde buurman.

Op het einde van de 20ste eeuw heeft de rijke burger nog steeds dezelfde aspiraties als zijn homoloog anno 1890: hij wil soevereine, onbeperkte mobiliteit, geïsoleerd van het vulgus. In een overbevolkte wereld is deze behoefte een anachronisme.

4.2 Vrijheid

Enkele jaren terug dook de sticker op met de slogan "Mijn auto is mijn vrijheid", een variant van het bekende Duitse "Freie Fahrt für freie Bürger". Hiermee protesteerden de aktievoerders tegen de hoge kosten van het autorijden. Het openbaar vervoer werd als alternatief van de hand gewezen. Optimale vrijheid werd immers vertaald als ongelimiteerde mobiliteit zonder de beperkingen van vaste uurregelingen en routes. Trein, tram en bus kunnen in die optiek niet concurreren met het gebruiksgemak van de personenauto.

Sportwagenfabrikanten zoals *Porsche*, *Ferrari* e.a. adverteren hun produkten hoofdzakelijk door te wijzen op het surplus aan vrijheid door extreme mobiliteit. Voor de konstruktors horen vrijheid, auto en vrije-markt-ekonomie samen. De fabrikanten schilderen zichzelf dan ook graag af als leveranciers van produkten die de leefkwaliteit verhogen⁵⁶. In een publikatie van de autofabrikant *Opel* bvb. wordt de aktuele verkeersstruktuur de uitdrukking van onze vrijheid

⁵⁶Martin Burkhardt, *Die gesellschaftlichen Kosten des Autoverkehrs* (Freiburg i. Br.: Bundschuh - Druckerei und Verlag GmbH, 1980), p. 12.

genoemd⁵⁷. Dat die vrijheid vele angeltjes kent, wordt buiten beschouwing gelaten. De Zwitserse verkeersdeskundige Meyer stelt vast dat velen een overmatig groot deel van hun inkomen aan de auto spenderen. In een vrije samenleving echter, aldus Meyer, heeft elkeen de vrijheid om te beslissen waaraan hij zijn geld uitgeeft⁵⁸. Voor Meyer is vrijheid dus de mogelijkheid om dingen te kopen. In de autowereld wordt vrijheid gelijkgesteld met ongelimiteerde mobiliteit. In film en literatuur is het mobiliteitsgenre dominant aanwezig. Denken we maar aan de succesvolle Amerikaanse roadmovies van de vijftiger en zestiger jaren. Waar vroeger de eenzame cowboy op zijn paard de prairie introk, stuurt de hedendaagse macho een geklimatiseerde terreinwagen door de jungle van Borneo. Vrijheid wordt gereduceerd tot verandering van decor. Het landschap wordt een konsumptie-artikel. Het steeds wisselen van omgeving zou de moderne mens een gevoel van verademing en van avontuur moeten bezorgen. Het kilometertoerisme is hiervan een absurde illustratie. Elke zomer rijden miljoenen automobilisten in ijltempo naar het Zuiden om toch maar zoveel mogelijk nieuwe streken aan te doen. In feite zien ze enkel de achterlichten van de auto's voor hen en de monotone berm van eivolle, grijze autosnelwegen. Die geforceerde trek naar andere oorden is toch vrij merkwaardig. De idee ligt voor de hand dat de konsument steeds nieuwe indrukken en prikkels moet opdoen. Geluk is hier een synoniem van in beweging zijn, het voortdurend wisselen van topografie. Misschien is die vlucht zo dwingend omdat de reële leefsituatie leeg en banaal is . . .

⁵⁷Ibidem, pp. 12-13

⁵⁸Hans Reinhard Meyer, *Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Aktuelles und Grundsätzliches* (Bern: Verlag Paul Haupt, 1976), p. 115, geciteerd in Martin Burkhardt, o.c., p. 12.

Mobiliteit wordt dan een vlucht voor existentiële leegte en dodelijke verveling.

Het zou ons te ver leiden om het fenomeen van de vlucht uitgebreid te bespreken. Toch is de analogie met de vluchtende primaat, die zich ijlings uit de voeten maakt voor dreigend gevaar, sprekend. De zwakke mens tracht hierbij zijn achtervolgers te verschalken door imitatie van roofdieren. Is het daarom dat de sportwagens een dreigend gegrom produceren, dat het radiatorrooster op een rij snijtanden lijkt, dat de achtervolger bijna de bumper bespringt van de auto voor hem?

Zo wordt het inderdaad niet ervaren door de gemiddelde chauffeur. Het is evident dat deze niet makkelijk uit zijn vrijheids-vergrotende machine kan geplukt worden, zelfs al heeft dat vrijheidsbegrip weinig inhoud meer. Het ideaal van de moderne samenleving is er één van beweging, als remedie tegen de dood. Het effect is alleszins dat dit chaotisch systeem van eenzaten, op zoek naar nieuwe impulsen, zichzelf vastrijdt. De onafhankelijkheid van tijds- en ruimtebeperkingen wordt door een woud van reglementen, taksen en kosten ingeperkt. Files, ekologische problemen, veiligheidsaspecten veranderen de zo geprezen mobiliteit van een droom in een nachtmerrie.

4.3 Individualisme

De gemotoriseerde koets bevrijdde de 19de-eeuwse burger van de verplichtingen en de sleur van het spoorvervoer. Uur-tabellen, vaste reisroutes en het gedwongen contact met de medereiziger, vergalden de precieze reisgenooten voor de elite. De trein dempte het sociale onderscheid en lokte dan ook staaltjes uit van virulent verbaal geweld. Niet toevallig

waren het de nobiljons die in hun pen kropen om de trein te verketteren:

“De uitvinding van de trein nivelleert en centraliseert, twee begrippen die het goed doen bij diegenen die zich liberaal noemen (...)
Alle onderscheiden, standen en genoegens worden gelijkgemaakt ...”
(Gravin *Ida Hahn-Hahn*⁵⁹)

Dit klare protest van de gravin bevat de essentie van de blijkbaar onverwoestbare reserves tegenover het openbaar vervoer. Voor de konservatief ingestelde medemens gaat de democratiserende vermenging met de ander net iets te ver. De automobiel was meteen een godsgeschenk dat de wonderen van de moderne techniek verbond met een archaïsche sociale visie. In een ruimer perspectief illustreert dit het dilemma van de geprivilegieerden tegenover de mechanisering van het sociale leven. Enerzijds fascineert de techniek en gaat men gretig in op de nieuwe mogelijkheden die erdoor geboden worden, anderzijds komen die gadgets in het bereik van steeds meer mensen. Voor de rijke gaat de mogelijkheid verloren om zich met zijn persoonlijke levensstijl te onderscheiden van de medemens. De auto kwam in het bereik van velen, wat het eksklusieve karakter temiet deed. De oplossing was het veredelen van de modellen. Het verschil met de wagen van de buurman zit in eklatante lukse en excessieve vermogens. Dit PK-fetisjisme heeft zo goed als geen praktisch nut. De gemiddelde reistijd wordt ook met heel snelle wagens slechts marginaal verkort, maar daar is het

⁵⁹Manfred Riedel, “Von Biedermeier zum Maschinenzeitalter. Zum Kulturgeschichte der ersten Eisenbahnen in Deutschland.”, *Archiv für Kulturgeschichte*, 43, 1961, pp. 100-123, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 119.

waarschijnlijk niet om te doen. In de keuze voor een zogenaamd sportieve auto (sic) drukt de eigenaar wel zijn aparte, gepersonaliseerde levensstijl uit. De blitse auto wordt een make-up voor het eigen profiel, dat wellicht als dof ervaren wordt. Een lage, snelle auto kan de rijpere leeftijd van de chauffeur maskeren, een krachtige berline doet de doorsnee schlemiel potent en succesvol lijken. Het succes van de tunerbranche die de auto's met spoilers, toeters en bel-len opvallender maakt, illustreert deze behoefte. De nieuwste trend is die van de terreinwagens, waarmee zo goed als nooit in de modder wordt gereden. Die peperdure benzineslikkers suggereren een onafhankelijkheid van de gebaande wegen en moeten de indruk wekken dat de eigenaar non-konformistisch is.

Dé aantrekkingskracht van de automobiel bestaat ongetwijfeld in de ruimtelijke en sociale onafhankelijkheid die door het geïndividualiseerde vervoer mogelijk wordt. De auto zorgt voor sociaal isolement, een soort cocooning. In dat opzicht verschilt de auto geenszins van andere technische ontwikkelingen. *Wolfgang Sachs* meent dat vele technische toepassingen een ontwikkeling doormaken van kollektief naar privé-gebruik⁶⁰. Enkele voorbeelden: de omschakeling van bioskoop naar televisie, van industriële computer naar PC, van kerkklok naar polshorloge ... De industrialisering van de menselijke activiteiten verloopt van grote kollektieve voorzieningen naar huishoudelijke toepassingen. In de dagelijkse activiteiten wordt het publieke aspect teruggedrongen ten voordele van het privé-aspekt. Paradoksaal genoeg is dit ook het geval bij onze verplaatsingen waarbij je tenslotte toch onder de mensen moet komen, maar dit gebeurt

⁶⁰ Wolfgang Sachs, o.c., p. 119.

dan wel in de veilige (sic) schelp van het autotje. Het geringe succes van initiatieven die deze tendens willen ombuigen — carpooling e.d. — zal hieraan wel niet vreemd zijn. De doelstelling van de technici is dan eigenlijk gebruiksvoorwerpen te ontwerpen die autonoom, permanent, sociaal en ruimtelijk onafhankelijk hun werking verrichten. Deze tendens past in de verschrompeling van het meso-sociale leven ten voordele van de mikro-sociale pool. De ontwikkeling van de auto volgt de algemene tendens naar meer individualisme. Solidariteit en gemeenschapszin worden ondergeschikt aan het recht om als eenling je eigen leven vorm te geven. De maatschappij wordt in deze postmodernistische evolutie hoogstens als een onoverkomelijk service-net beschouwd. Het kulturele ideaal is er één, waarbij het individu bevrijd wordt van sociale en ruimtelijke banden. De personenauto is zonder twijfel een materiële reproductie van dat narcistisch individualisme-ideaal.

4.4 Snelheid

Elke automobilist heeft ooit de opwindning gesmaakt van aan hoge snelheid over de rijweg te scheuren. In enquê tes die peilen naar de gewoontes van de automobilisten, geeft een meerderheid van mensen aan dat ze snel rijden als fascinerend, prikkelend en avontuurlijk beschouwen⁶¹. Het moeiteloos en schijnbaar ongebonden door het landschap glijden in combinatie met een zeker gevaarselement, maken de essentie van de snelheidsroes uit: de mixtuur van angst en lust prikkelt de geesten. Een kleine druk op het gaspedaal

⁶¹ Helmut Holzapfel, Klaus Traube en Otto Ullrich, *Autoverkehr 2000, Wege zu einem ökologisch und sozial verträglichen Strassenverkehr* (Karlsruhe: Müller, 1985), p. 47.

wekt demonische krachten op, de felle acceleratiekrachten van de auto werken stimulerend in op het ego. Meer als elk ander apparaat vermenigvuldigt de auto immers de menselijke vermogens. Voor *Holzapfel* betekent dit dat de auto pure almachtsgevoelens oproept⁶². In de ontwikkeling van de automobiel was het realiseren van hogere snelheden een onuitroeibaar leitmotiv. Het beeld van de sportieve, triomferende piloot is een kulturele schepping van de automobieliindustrie en de rensport. In die beeldvorming toeren de atleten - als Griekse helden met lauweren omkranst — rond in race-wagens. Het publiek reageert wild enthousiast en de Fangio's, Nuvolari's en Mansells worden binnengehaald als halfgoden. Deze uitstraling is nog aktueel: wereldwijd zijn miljoenen mensen gefascineerd door het nec plus ultra van de snelheid: het irrationele, waanzinnige Formule 1-cirkus. De maatschappelijke waardering is groot, dit kan je alleen al afleiden aan de hand van de gages van de toprijders. Van alle sportmensen worden de racers het dikst betaald. Een as als *Ayrton Senna*, de Braziliaanse ex-wereldkampioen, verdient jaarlijks zo'n slordige 600 miljoen BEF voor het rijden van een handvol races. De reclamebudgetten zijn astronomisch en teren allemaal op de identifikatie van de man in de straat met de snelheidskoningen. Het gevolg is dat er op de wegen talloze would-be-Senna's racen. De openbare weg wordt het jachtterrein van profielneuroten, die anoniem en verborgen achter hun lange motorkappen door het landschap scheuren. De auto wordt in deze benadering een ego-instrument dat de beperkte vermogens van deze rijders moet vermenigvuldigen. Hun voertuig afnemen, betekent dan ook een zware inbreuk plegen op hun zelfwaarde. Zo zie je dat met het

⁶²Helmut Holzapfel, Klaus Traube en Otto Ullrich, o.c., pp. 47-48.

stijgen van het vermogen van de auto ook het gevoel van zelfwaarde stijgt: 98% van de Mercedes-rijders houden zich voor goede chauffeurs tegenover 59% van de zwakker gemotoriseerde Volkswagen-rijders⁶³. Tegelijkertijd stijgt ook het gevoel van onkwetsbaarheid, elkeen denkt dat hij geen slachtoffer van het verkeer zal zijn. De verkeersdood is steeds de dood van anderen. Snelheid is dus een krachtige massage voor stramme ego's, het is dus weinig evident dat de automobilist vrijwillig afstand zal doen van dit explosieve speelgoed.

4.5 Komfort

In het deel over individualisme wezen we reeds op de historische verburgerlijking van het vervoer. Deze verschuiving volgt een algemene tendens in de technologie: van kollektieve toepassing naar strikt privé-gebruik.

De auto zelf wordt op zijn beurt meer en meer burgerlijk. De eerste voertuigen waren nog vervaarlijke, rudimentaire en wispelturige dingen. Reizen was een avontuur waarbij koude, regen, stof en wind getrotseerd werden. Tot laat in de jaren '50 was verwarming in de auto een exuberante lukse. In de loop van zijn ontwikkeling evolueert de auto echter van een kompromisloos transportmiddel naar een gewatteerd en geklimatiseerd salon op wielen. Naast de geforceerde zoektocht naar snelheidsrekords tekent zich dan ook een tweede belangrijke trend af in de automobiëlgeschiedenis, namelijk het vergroten van het rijkomfort. De hang naar komfort stamt uit de 19de eeuwse burgerlijke salons. De bourgeoisie pakte uit met sanitaire voorzieningen, centrale verwarming, tapijten, spiegels ... Zij zette zich hiermee af tegen de adel,

⁶³Ibidem, p. 48.

die hun geld uitgaven aan protserige ornamenten in koude en onpraktische verblijven. De bourgeois investeerde in zogenaamd rationeel comfort en creëerde in de leefomgeving een behaaglijke, afgeschermd en lukse privé-sfeer. Dit had alles te maken met een nieuwe klemtoon op hygiëne en afscherming. Slaapkamers, toiletten en baden scheidde de triviale dagelijkse verplichtingen van het hogere, het esthetische. Allerlei apparaten zorgden ervoor dat de rijke zich niet moe of vuil diende te maken. *Wolfgang Sachs* typeert deze behoefte als de wens om zich "met een ring van toestellen te ongeven, die vuilnis, zweet en vermoeidheid van het lijf houden"⁶⁴.

De metafysika van die comfortbrengers bestaat eigenlijk in het ondersteunen en koesteren van de zwakke mens. Comfort is trouwens etymologisch verwant met troost. Het moderne comfort geeft de gebruiker dan dezelfde milde troost en ondersteuning die hij daarvóór in de religie vond. De batterij van hulpapparaten neemt de kwasi religieuze taak over om de zwakte en de beperktheid van de mens te transcenderen. Vanuit dit perspectief signaleert de automobiel nogmaals zijn verwantschap met de middeleeuwse kathedralen. Een aanval op dit mobiele comfort kan dan ook hardnekkige weerstandsverschijnselen uitlokken.

De auto is gekoncipieerd om de passagiers moeiteloos en zacht gedempt naar hun plaats van bestemming te brengen. De ontwikkeling tendert naar steeds meer lukse en exclusie van de buitenwereld. In het hart van de wagen wordt de passagier afgeschermd. Zachte pastelkleuren, isolatieglas, glooiend bio-design, hydraulisch sturen en langgestrekte fauteuils doen de auto meer en meer op een veilige baarmoeder

⁶⁴ Wolfgang Sachs, o.c., p. 156.

lijken. *Sachs* heeft het in dit verband onomwonden over regressieve tendensen⁶⁵. Specifiek voor de auto is natuurlijk dat deze regressieve tendensen gekombineerd worden met de almachtstendensen uit het vorige stukje. In de automobiel krijg je een explosieve cocktail van een veilige afscherming binnenin en het gevaar voor de buitenwereld. Beide aspecten, snelheid en comfort, leiden tot potentieel gevaarlijke situaties. Voor de inzittenden wordt een wereld van geborgenheid gekreëerd, voor de zwakke verkeersdeelnemers erbuiten vormt de auto een manifeste fysieke bedreiging. Dit Janusgelaat maakt de auto tot een bijzonder asociaal tuig. Enerzijds is het een subliem staal van technisch kunnen — een weldadig gebeuren voor de inzittenden —, anderzijds is het sociaal en ekologisch een onding. Het probleem heeft te maken met het feit dat vrijwel alle vernuft en technisch kunnen gestopt worden in het ontwerpen van een specifieke automobiel, los van de omgeving waarin deze zal functioneren. In de eerste plaats zou men aandacht moeten spenderen aan de ontwikkeling van het complete vervoersysteem om dan pas de auto's die in dat concept passen, in te vullen.

De comforttrend is in essentie een egoïsme-tendens, een anachronistische voortzetting van de burgerlijke isolatie- en afschermingsidealen. De aktuele konceptie van de personenauto — groot, lawaaierig, zwaar, comfortabel — is een materile exponent van dit reaktionair maatschappelijk denken.

4.6 Vernieuwingsdrang

Niets is onder dan de sneeuw van gisteren. Het lijkt er wel op dat deze poëtische uitlating ook van toepassing is op de auto. De automodellen verouderen aan een duize-

⁶⁵Ibidem, p. 157.

lingwekkend tempo. Het nieuwste snuffje, waarrond elkeen zich hunkerend verdringt, ziet er morgen al gedemodeerd uit. Deze tendens uit zich in een niet afnemende vloedgolf van nieuwigheden die op de obligate autosalons getoond worden. Meestal gaat het om oude wijn in nieuwe zakken, waarbij het nieuwe model steevast omschreven wordt als moderner, veiliger, zuiniger, sneller en mooier. Waren die oude modellen dan banaal, onveilig, traag en dorstig?

Ongetwijfeld is het technisch mogelijk om auto's te maken die enkele tientallen jaren meegaan. De fameuze Landrovers rijden vrij probleemloos gedurende tientallen jaren. De gemiddelde levensduur van de auto's neemt echter af: een wagen uit 1955 ging gemiddeld 13,6 jaar mee, één uit 1972 gemiddeld 10,6 jaar (en reed 14% minder kilometers)⁶⁶. Ondanks de vooruitgang van de technologie, worden de auto's minder duurzaam. Deze cijfers belichten enkel de technische kant van de zaak. Het betreft hier eerder een sociaal-psychologisch verouderingsverschijnsel. De meeste wagens gaan dan ook veel vlugger de deur uit dan op grond van hun technische toestand nodig is. De waardering van een automobiel verschilt van cultuurgroep tot cultuurgroep: in Zwitserland gaat een auto gemiddeld 8,8 jaar mee, in Denemarken 15,4 jaar⁶⁷.

Voor de automobiellindustrie is deze geforceerde veroudering levensnoodzakelijk. Verdere uitbreiding van de markt is vrijwel onmogelijk, 95% van de verkoop gebeurt aan mensen

⁶⁶Peter Helling, *Das Problem der geplanten Obsoleszenz. Dargestellt am Beispiel der Automobiellindustrie*, Unveröff. Diplomarbeit, Freie Universität Berlin, 1979, p. 40, geciteerd in Wolfgang Sachs, o.c., p. 165.

⁶⁷Jean-Paul Cerou, Jean Baillou, *La Société de l'Ephémère* (Grenoble: Presses universitaires, 1979), p. 59.

die reeds een auto hebben. In zo'n gesatureerde markt komt het erop aan om het omslagtempo te verhogen⁶⁸. Japanse automodellen hebben nu een levenscyclus van 4 jaren. Het nut van die bestendige wijzigingen kan evenwel gering zijn, toch vraagt dit zware investeringen en die moeten renderen. Er moet hoe dan ook verkocht worden. Het apparaat stoot steeds meer produkten uit met minder toegevoegde gebruikswaarde.

De hamvraag voor de verkoopstrategen is hoe de koopmassa's ertoe brengen de nieuwe produkten te accepteren en de oude af te wijzen. Het publiek moet overhaald worden om een nieuwe auto aan te schaffen, maar eens de verkoop gesloten is, probeert men de mensen zo vlug mogelijk afstand te laten doen van het ding. Deze praktijken zijn allesbehalve ethisch neutraal. Samen met de vloedgolf van nieuwigheden wordt de boodschap meegegeven wat in is of wat niet. De koper die bij de tijd is en geen voorbijgestreefde "nitwit", moet op zijn minst in een vierwielgestuurde zestien-klepper rondrijden. Op de kofferdeksels van de wagens kan je dan in het technojarjon van de typeplaatjes aflezen of de eigenaar op de hoogte is van de aktuele modetrend.

De ideologische boodschap is het ideaal van de wegwerpmaatschappij, het razendsnel afstand doen van vertrouwde dingen. *Sachs* beschrijft de ideale konsument als:

"de koper, die eerst nog in vuur en vlam, meteen na de aankoop de lust voor het nieuwe ding verliest en zijn verlangen meteen naar andere objekten richt"⁶⁹.

⁶⁸Wolfgang Sachs, o.c., p. 165.

⁶⁹Wolfgang Sachs, o.c., p. 167.

Het kenmerk van dit konsumptivisme is dat het symbolisch verbruik van de goederen sneller gaat als het werkelijke verbruik, dat de levensduur van de wensen minder is dan die van de objekten. Deze dwangmatige hang naar het nieuwe heeft te maken met een onuitroeibare vooruitgangsidolatrie. Het nieuwe is noodzakelijk beter want tijd en vooruitgang zijn synchroon gepaard. We zien hier meteen een parallel met de drang naar nieuwe indrukken en ervaringen uit het deeltje over vrijheid. De konsument is steeds fanatieker op zoek naar nieuwe ervaringen, als pigment misschien voor het grijze van alledag?

4.7 Moraal-psychologisch besluit

De automobiel is een uitkristallisering van maatschappelijke waarden. In de middeleeuwen was de liefde voor god de drijvende kracht van de kathedralenbouwers, in de 20ste eeuw inkorporeren de ingenieurs de liefde voor snelheid. Misschien moeten we daaraan ook de angst voor de dood — het ultieme immobilisme — toevoegen; een verslaving die zich uit in een chaotische verplaatsingsdrift.

Auto's zijn kommunikatiemiddelen. Niet de materiële eigenschappen zijn belangrijk, doch de boodschap — over status, succes en macht —, die men ermee uitdraagt. De discussie over de kwaliteiten en de fouten van de auto wordt dan ook weinig rationeel gevoerd. Het is in essentie ook een discours over de zelfwaarde van het individu, over zijn plaats in de maatschappelijke pikorde, wensen en verlangens. Het autovervoer is meer dan een triviaal transportgebeuren, maar een krachtig fenomeen van narcistische kwaliteit.

In de huidige maatschappelijke kontekst wordt de waarde van een persoon uitgedrukt in termen van wat hij bezit.

Het "zijn" wordt overschaduwd door het "hebben". De automobiel is hierbij, als prominentste industrieel produktiewaar, de kwintessens van enkele tientallen jaren bewustzijnsbeïnvloeding. Het resultaat van deze tendensen is dat de konsument hoogste bevrediging van objekten verwacht, in plaats van die te zoeken in de omgang met mensen⁷⁰.

Met *Galbraith* zijn we van mening dat de industrie de inhoud van deze geluksboodschappen zeer goed kent en deze ten dele ook kreëert. Techniek wordt op die manier een getotsmiddel dat de technologische narcist een tijdlang uit de werkelijkheid haalt en hem een wereld voorspiegelt van vooruitgang en perfectie. De ontzuuchterende dagelijkse realiteit van roestende, geldverslindende en milieubelastende auto's wordt gesublimeerd in een vraag naar nog meer technologie. Dit technologisch narcisme ligt o.i. mede aan de basis van de onwil van het publiek om zijn vervoersbehoeften anders aan te pakken. De modale konsument zal waarschijnlijk slechts oog krijgen voor de verpletterende ineffektiviteit van het transportsysteem, als het water hem aan de lippen komt. Of is het als de milieukatastrofe luidkeels aan zijn autoportier zal aankloppen?

5 Slotbeschouwing

In de historische inleiding werden we gekonfronteerd met het succesverhaal van de gemotoriseerde koets. Lenoir, Otto en enkele andere pioniers knutselden een gammel voertuig in mekaar, dat in het bestek van één eeuw de wereld zou veranderen. Je kunt de twintigste eeuw met recht de eeuw van de auto noemen: de personenauto veranderde onze leefom-

⁷⁰Sachs, o.c., p. 176.

geving, hij creëerde wensen en verlangens en mobiliseerde massa's.

De automobiel werd in het fin-de-siècle gretig geadopteerd door de rijken die zaten te wachten op een machine, die hun behoefte aan mobiliteit verzoende met de burgerlijke comfort- en afschermingsidealen. De auto combineerde vele kwaliteiten: je reisde snel, efficiënt en vrij van de beperkingen van het kollektief vervoer. Het imago van de rijke werd opgesmukt door de uitstraling van dit staal van technisch kunnen, het symbool van de nieuwe tijden. De auto maakte de gelukkige bezitter meester van ruimte en tijd en bezorgde hem letterlijk en figuurlijk een voorsprong op de rest.

Snel werd de autoproduktie de hoeksteen van het industrialisme, de lokomotief van de economische konjunktuur. De sociale schade, die reeds rond de eeuwwisseling werd aangeklaagd, werd als irrelevant beschouwd tegenover de manifeste economische belangen. Het mobiele artefakt muteerde in een massawaar en ontpopte zich tot het Trojaans paard van de zich ontwikkelende konsumptiemaatschappij.

De auto werd de leveling van de konsument. De koper slikte de begeleidende ideologie, die geluk gelijkstelde aan optimale persoonlijke mobiliteit. De technologische vooruitgang werd bewierookt als smeerolie voor het algemeen welzijn. Eén eeuw na de geboorte van de auto is de motoriseringsgolf als een niet te stuiten plaag uitgezwermd. Aktueel telt de planeet een half miljard voertuigen. Kwa koncept verschillen die weinig van hun 19de eeuwse homologen. De antieke ontploffingsmotor werd wel stelselmatig verbeterd maar echt nieuwe ideeën konden zich niet doorzetten. In essentie is de auto een anachronisme, een instrument om de aloude liberale idealen van soeverein, afgeschermd transport waar te maken.

Deze kolonne zorgt voor een onnoemelijke massa ekologisch en menselijk leed. De klemtoon lag eenzijdig op de ontwikkeling van het geïndividualiseerd personenvervoer. Deze mobiliteit rijdt zichzelf vast en stoot op ekologische, sociale en ruimtelijke grenzen. Miljoenen mensen sneuvelen in de "verkeersoorlog". Het autovervoer draagt in belangrijke mate bij tot de vorming van fotochemische smog, bodemverzuuring, lucht-, water- en bodemverontreiniging, uitputting van de natuurlijke reserves en het vernietigen van biotopen. Weinigen, tenzij enkele waterdragers voor de automobielenindustrie, zullen ontkennen dat we met z'n allen richting tatastrofe rijden. Daarenboven wijzen alle toekomstprognoses op een verdere toename van het goederen- en personen-transport. Indien deze trend niet wordt omgebogen, is een kongestie-infarkt nakend. Snelle en ingrijpende veranderingen zijn dus aan de orde, in de eerste plaats om het chaotische systeem onder controle te krijgen. Hier en daar een beetje sleutelen aan files of technische verbeteringen aan de auto's zelf, volstaan niet meer. Een strikte regulering van de verkeersafwikkeling dringt zich op. Op kortere termijn zijn een aantal maatregelen noodzakelijk, zoals het verminderen van de verplaatsingsbehoeften en een verschuiving van mobiliteit naar alternatieve dragers. Op langere termijn vergt het probleem moedige, grootschalige ingrepen: nieuwe wetgeving, het herdefiniëren van technische criteria, een reductie van het grondstoffen- en energieverbruik en een volumebeperking. De oplossingsstrategieën zullen noodzakelijkerwijze makrosociaal zijn, onder meer ingrijpend op ruimtelijke ordening en de manier van wonen, werken en rekreëren. In de toekomst zal men in elk geval een prioriteitsafweging moeten maken tussen het doel van elke verplaatsing en de sociale en ekologische draagkracht van de omgeving. De manier

waarop we ons verplaatsen is noch op sociale, noch op ekologische, noch op economische gronden verdedigbaar.

Er bestaat een grondrecht op een veilige en gezonde leefomgeving. Het is een evidentie dat dit recht op veiligheid en lichamelijke integriteit konflikteert met het recht op ongelimiteerde mobiliteit. Dit impliceert niet dat de samenleving mobiliteits-arm moet worden. We pleiten hier geenszins voor een telematisch gestuurde samenleving met boodschappen van Big Brother. Mobiliteit is een recht, een sociaal instrument dat de menselijke horizon verruimt. Een maatschappij zonder vervoer zou ons naar de feodaliteit terugvoeren. Mobiliteit wordt echter té eenzijdig ingevuld als auto-mobiliteit. Er zijn tal van valabele alternatieven. De verplaatsingen kunnen efficiënter, zuiniger, veiliger en rechtvaardiger met kollektieve transportmiddelen. De auto heeft enkel zin op middellange afstanden, niet in de stad. Waarom dan zo vasthouden aan de automobiel? Files, ongelukken en stress vergallen het genoeg van het autorijden. We schetsten twee gerelateerde elementen. Enerzijds is de autoverkoop een van de steunpilaren van het industrialisme en anderzijds staat de automobiel heel hoog op het verlanglijstje van de burger. De auto, als prominent symbool van het technologisme, is een fascinans. Hij suggereert ruimtelijke en sociale onafhankelijkheid, soevereine ongelimiteerde mobiliteit in een wereld van beperkingen en grenzen.

Het produktieapparaat stoot steeds meer voertuigen uit, die dan moeten afgenomen worden door de bezitsindividualisten. Wie vrijwillig uit deze carrousel stapt, stoot op een rits van praktische moeilijkheden. Als gevolg van het radikale vervoersmonopolie van de auto-industrie immers, is de dominantie van de auto overweldigend. De automobiel is een kwasi noodzakelijk middel om deel te nemen aan

de maatschappelijke interacties. Op zich is dit een vreselijk dilemma. We organiseerden de maatschappij op basis van auto-mobiliteit, en die keuze gaat nu op haar beurt het maatschappelijk functioneren bedreigen. De voordelen van de auto-mobiliteit worden geïndividualiseerd, de nadelen gesocialiseerd. Privaat is de auto misschien een rationeel ding, sociaal echter irrationeel.

Privé kan de auto bijdragen tot het bevorderen van het geluk van de enkeling. De automobiel heeft tal van voordelen. Hij geeft de gebruiker de mogelijkheid om zich snel en comfortabel naar afgelegen plaatsen te begeven. Het is echter niet zo dat de som van al die partikuliere vreugdes op makroniveau tot het grootste geluk voor iedereen voert. We gebruiken dit speelgoedje per definitie immers in de publieke ruimte en omdat er zoveel spelers zijn, valt het spel stil. Elke bijkomende auto op de weg vergroot de mogelijkheden van dat individu maar reduceert uiteindelijk deze van alle anderen. De kritieke grens is bereikt: de gesocialiseerde schade en ekologische verwoesting zetten de stoplichten op rood.

VIJF BEDENKINGEN BIJ "GROEI OF GEEN GROEI", EEN INLEIDING EN GEEN BESLUIT

Glenn Rayp

1 *Inleiding*

Deze tekst gaat over volledige tewerkstelling. Ik zou zelfs willen aantonen (hoewel niet bewijzen) dat volledige tewerkstelling het juiste perspectief vormt om het ekologisch probleem te benaderen (en vandaar *Kritiek* nr. 22 te bekomentariëren): één en al gruwel in de volgende bladzijden dus.

2 *Eerste bedenking*

Laat me vertrekken van de tekst van Etienne Vermeersch in *Kritiek* nr. 22, die al interessant is voor de aanduiding van de absolute energiegrens waarmee (uiteindelijk) elke cultuur wordt gekonfronteerd: $1Kw/m^2$. Dit lijkt niet alleen elke harmonieuze inpassing van de mens in de eigen biotoop uit te sluiten (en elke ontwikkeling afhankelijk te maken van de destructie van andere organismen of soorten), maar bovendien (indien Vermeersch gelijk heeft) is deze natuurlijke permanente energietoestroom onvoldoende om de instandhouding van de menselijke soort op een aanvaardbaar ontwikkelingspeil te waarborgen.

Vermeersch' voorbeelden (*Kritiek* 22, p. 36-37) duiden aan dat de energiebehoeften van een iets ontwikkelde maatschappij al snel de drempel van de $1Kw/m^2$ overschrijden en bijgevolg een bestaande en eindige voorraad van gesedimenteerde energie moet worden aangesproken. Vermits dit tegen een veel hoger tempo gebeurt dan deze voorraden kunnen regenereren, is het ultiem verval onvermijdelijk. Ondanks de menselijke inventiviteit in het ontginnen van potentiële energiebronnen zijn deze per definitie eindig en is bijgevolg de duur en het aantal van de menselijke kulturen beperkt. Dit wijst op de fundamentele vergankelijkheid van de menselijke beschaving: de menselijke soort streeft naar niets anders dan haar eigen ondergang. Elke bekommernis over de onsterfelijkheid of het overleven van de menselijke soort is al even zinloos als soortgelijke ambities op individueel vlak.

De ekologisch vraagstelling (*voor de mens*) is dus irrelevant voor zover ze wordt beschouwd als het behoud of het voortduren van de biotoop of de aarde als dusdanig. Zolang men zich in een situatie bevindt waarin voldoende surplus wordt gegenereerd dat mensen zich zulke vragen kunnen stellen, staat het antwoord reeds bij voorbaat vast.

Elementair konfliktdenken moet de lezer er evenwel van weerhouden hieruit te konkluderen tot een vrijgeleide voor de blinde en snelst mogelijke plundering van de voorraad gesedimenteerde energiebronnen en grondstoffen, evenmin als zelfmoord de uitweg voor de individuele onsterfelijkheid is.

3 Tweede bedenking. . .

. . . die ik moet wijden aan de legitieme of zinvolle formulering van de ekologische vraag.

Een laatste blik op Vermeersch leert me dat ekologische problemen ontstaan wanneer een cultuur tegen haar reku-peratiedrempel stoot en niet meer in haar reproductie slaagt (historisch is er dus telkens veel meer aan de hand dan een onmogelijkheid om verder te groeien: "systemen" storten volledig in elkaar). Een ekologisch probleem manifesteert zich in de breuk tussen menselijke activiteit (cultuur) en de natuur als de voorwaarde hiertoe. Als dusdanig is de ekologie een economisch probleem (en niet omgekeerd). Fenomenen van natuurlijke uitputting of vernietiging hebben slechts zin voor zover ze in of betrokken op de economie verschijnen.

In de huidige geïndustrialiseerde samenleving moet het ekologisch vraagstuk dan worden verstaan als de onmogelijkheid om *volledige tewerkstelling nog verder te verwezenlijken*. De dominantie van neo-klassiek economisch denken verklaart wellicht waarom niemand, ondanks de omvang en de duur van het werkloosheidsprobleem, "ziet" dat we ons sinds een decennium in de situatie bevinden waarvoor Keynes zo bevreesd was: een *evenwicht* in recessie. Joan Robinson zou eventueel spreken van een "limping golden age": een situatie waarin de gewenste accumulatiegraad wordt gerealiseerd, maar beneden het peil van de volledige tewerkstelling.

Dit is evenwel geen voldoende reden om Rudolf Boehms stelling over Marx' fundamentele overtuiging m.b.t. het kapitalisme bij te treden. Een stijgende arbeidsproductiviteit zal rechtstreeks of onrechtstreeks (al naargelang het geproduceerde volume konstant blijft of stijgt in het produktiviteitsverhogend bedrijf) tot werkloosheid leiden voor zover een netto-toename van de afzet onmogelijk is (d.w.z. *al het overige gelijkblijvend*). Zeker in (post-)keynesiaanse traditie wordt het bestaan van het afzetprobleem niet alleen erkend,

maar bovendien tot centrale vraagstelling verheven, onder de vorm van de niet noodzakelijke identiteit (ex-ante) van sparen en investeren, of, algemener, van het verschil tussen de gewenste en de mogelijke accumulatiegraad.

Het stellen van een probleem impliceert niet onmiddellijk zijn oplossing (hoewel men dan soms al goed op weg is), evenmin als zijn tegendeel: de naoorlogse "stylised facts" tonen aan dat het afzetprobleem wel degelijk oplosbaar was.

Een ongekeerde produktiviteitsgroei ging toen samen met een belangrijke uitbreiding van het arbeidsaanbod, zonder de volledige tewerkstelling te bedreigen. In het licht van de ervaringen van de afgelopen twee decennia lijkt het bijna alsof het tewerkstellingsprobleem des te beter oplosbaar was, naarmate de groei van de arbeidsproduktiviteit hoger lag.

De oplossing van het afzetprobleem, die in 25 jaar stabiliteit en "golden age" resulteerde, kan in de termen van de "régulation"-school worden aangeduid als een fundamentele coherentie tussen economische, sociale en institutionele ordening. In het bijzonder was de samenstelling en de omvang van de effectieve vraag in overeenstemming met een toenemend aanbod van massakonsumptiegoederen. De loonvorming verliep op een wijze dat de koopkracht in overeenstemming met de toename van de arbeidsproduktiviteit evolueerde, zodat de afzet verzekerd bleef en de accumulatie op het niveau van de volledige tewerkstelling doorgang bleef vinden.

Deze situatie eindigde in 1973 en na een mislukte poging tot 1980 (Frankrijk tot 1983) om de volledige tewerkstelling opnieuw te herstellen, berustte iedereen in het evenwicht in recessie en massale werkloosheid.

Het meest verbazingwekkende aan deze situatie is dan nog dat, ondanks het feit dat de situatie er wagenwijd toe uit-

nodigt, niemand nog maar ernstig overweegt om door een stimulering van de vraag de accumulatie tot het niveau van de volledige tewerkstelling te tillen. Blijkbaar is accumulatie op dat peil gewoon "te duur" en moeten te grote reserveringen (kosten) worden gemaakt voor ontoereikende of te onzekere baten, zodat uiteindelijk de accumulatie zelf zou worden bedreigd.

Wat maakt de accumulatie bij volledige tewerkstelling zo duur? Ik denk dat een verklaring hiervan uiteindelijk naar de milieukosten of -inspanningen verwijst die eruit voortvloeien (voor de ineenstorting van de planekonomische accumulatie is dit eveneens geldig). De huidige produktiekrachten stuiten op "hun natuurlijke grenzen" en zelfs een massale mobilisatie van middelen kunnen deze maar in beperkte mate terugdringen. Het eigenlijke milieuprobleem lijkt me dus niets anders dan de onmogelijkheid van de totale tewerkstelling.

4 Derde bedenking

(die de milieutechnologen in het bedrijf opneemt).

Het oplossen van het milieuprobleem vergt een overstijgen van de natuurlijke grenzen van de produktiekrachten om het afzetniveau vereist voor volledige tewerkstelling te kunnen verwezenlijken. Deze natuurlijke grenzen worden gegeven binnen het "techno-ekonomisch" paradigma van de produktiekrachten — waarmee naar het technisch-organisatorisch principe van de produktiekrachten wordt verwezen. Het is gekenmerkt door een cruciale produktiefactor (meer dan door de produktie van welbepaalde goederen of door welbepaalde technologische systemen) die aan drie voorwaarden moet voldoen:

- duidelijk zichtbare en snel dalende relatieve kosten;

- een bijna onbeperkte onbeschikbaarheid over een langere periode;
- een duidelijke mogelijkheid voor een gebruik op massale basis in de gehele economie¹.

Voor het heersend techno-ekonomisch paradigma wordt deze rol ongetwijfeld vervuld door goedkope en ruim beschikbare energie (en aardolie in het bijzonder). Haar natuurlijke grenzen worden dan (ultiem) bepaald door het absoluut beperkt aanwezige volume in aanmerking komende energiebronnen en door de beperkte beheersbaarheid van de entropie, waarnaar Aviel Verbruggen verwijst, die leiden tot stijgende kosten van de "wijziging van de ekonomische schikkingen" (zoals investeringen en bijgevolg accumulatie in de breedste betekenis worden begrepen).

Men zal de milieutechnologen dan ook volmondig bijtreden als ze voorstellen door technologische aanpassingen (recyclage, maximaal gebruik van duurzame energiebronnen) drastisch te besparen op het energiegebruik en de entropie te verminderen. Men lijkt hoopvol gestemd op dit vlak: Aviel Verbruggen verklaarde (*Financieel Economische Tijd* 22/01/92) dat in een periode van 20 jaar de doorstroom van energie en grondstoffen tot een derde terug te brengen is en dat mits belangrijke interne prijsverschuivingen een markteconomie dit op termijn kan oplossen. Men kan hierbij twee bedenkingen maken.

1. Binnen het heersend techno-ekonomisch paradigma valt niet onmiddellijk te begrijpen hoe een energie- en grondstoffenarme technologie uiteindelijk niet opnieuw tegen de

¹Zie FREEMAN C., PEREZ C., *Structural Crises of Adjustment: Business Cycles and Investment Behaviour*. In: DOSI G., et al., *Technical Change and Economic Theory*, London, Pinter Publishers, 1988, p. 48.

natuurlijke grenzen zal stoten. Elke energie- en grondstof-fenarme technologie leidt tot een daling van de relatieve schaarste en van de prijzen van de energiebronnen en grondstoffen en tot "extensieve" ontwikkeling. Men verwacht dat prijsaanpassingen dit tegengaan maar hierin stelt zich voorwaar opnieuw een dubbel probleem:

- behalve indien men op een bepaald ogenblik "de juiste prijs" (in overeenstemming met de intertemporele schaarste) kan dekreteren, verplicht men zich tot een spiraal van prijsstijgingen en grondstof- en energiebesparingen, waarvan het effect niet zo bevorderlijk is voor de introductie van nieuwe energie- en grondstoffenarme productieprocédés;
- het is daarnaast nog de vraag of het heersend techno-ekonomisch paradigma zichzelf onmogelijk wil maken vóór een alternatief zich aanbiedt (vergelijk met het gebruik van ad hoc-hypothesen in de wetenschap om paradigma's te redden) en of ze niet zal omschakelen wanneer ze daadwerkelijk daartoe wordt verplicht onder druk van meer stringente natuurlijke grenzen (vergelijk opnieuw met de voorwaarden voor het ontstaan van een "major crisis" in een wetenschappelijk paradigma). Het is bijvoorbeeld voorstelbaar dat op stijgende energie- en grondstoffenprijzen gereageerd wordt met arbeidsbesparende energie-intensieve groei om de gestegen kosten te compenseren.

2. De prijsaanpassingen die de introductie van de energie- en grondstoffenarme technologie moeten mogelijk maken, worden gemotiveerd door het bestaan van externaliteiten die resulteren in een prijs voor energie en grondstoffen die niet in overeenstemming is met de ware schaarste. M.a.w. voor zover prijsaanpassingen worden doorgevoerd binnen het heersend techno-ekonomisch paradigma, betekenen ze geen verlegging, maar wel een verstrenging van de natuurlijke gren-

zen, die de gewenste accumulatiegraad niet tot het peil van de volledige tewerkstelling zal brengen. Het "ware milieu-probleem" is hiermee eerder gesteld dan opgelost².

Technologisch volstaat het dus niet naar mogelijke (en zelfs reëel bestaande) radikale innovaties binnen het technoeconomisch paradigma te verwijzen. Wat moet aangeduid worden, is de mogelijkheid tot een nieuwe en krachtige accumulatie (als voorwaarde voor een groei tot volledige tewerkstelling). Er moet een nieuw paradigma worden geformuleerd, d.w.z. het bestaan van een cruciale inputfaktor met snel dalende relatieve kosten, ruim beschikbaar én toepasbaar.

Uit de geschiedenis van het fordisme en de monopolistische regulatiewijze kan men verder afleiden dat dit nog niet volstaat. Uiteindelijk moeten technologisch systeem en accumulatieregime een grote coherentie vertonen (ter wille van de oplossing van het afzetprobleem), hetgeen minstens de mogelijkheid openlaat dat ze *niet* in overeenstemming kunnen worden gebracht.

Ondanks de onmiskenbare superioriteit van de markteconomie met betrekking tot de accumulatie, deel ik Aviel Verbruggens vertrouwen niet om met de gepaste prijsstimuli de gewenste aanpassingen te voltrekken (en naar een nieuw evenwicht te tenderen), zeker wanneer het om technologische innovatie gaat die asymmetrieën en onzekerheden/onbepaaldheden genereert die maximalisatiegedrag onmogelijk maken. Vermits bij snel wijzigende technologische omstandigheden, onvolledige doorstroming van informatie

²Meer "verlichte" ekonomen binnen het huidige technologisch paradigma verwachten zich dan ook aan een drastische daling van de levensstandaard, als een onvermijdelijk effect van de verrekening van de milieukosten.

nog buiten beschouwing gelaten, de toekomst niet of zeer rudimentair kan worden ingeschat (omdat deze wezenlijk bepaald worden door het heersend "perspektief", d.w.z. de huidige produktievoorwaarden en ontwikkeling) en de konsumenten/producenten amper, betrouwbare verwachtingen over de toekomstige prijzen kunnen vormen, is maximalisatiegedrag irrelevant.

5 *Vierde bedenking*

De lezer vraagt zich misschien sinds meer dan een bladzijde af waarom ik mij zoveel moeite getroost om uiteindelijk Rudolf Boehms stellingname met betrekking tot de oorzaak van het milieuprobleem en de "groene strategie" bij te treden. Gefopt dus, althans toch een beetje.

Het idee van een heroriëntering van de ekonomie in de richting van arbeidsintensiviteit en van duurzame produktiekrachten en -procédés heeft alvast het voordeel van de duidelijkheid: hier wordt een manifest ander techno-ekonomisch paradigma naar voor geschoven, met menselijke en dierlijke arbeid als sleutelfactor en we kunnen nagaan of ze aan de mogelijkhedenvoorwaarden van het paradigma voldoen.

1. De sleutelfactor moet goedkoop zijn en relatief in kosten dalen, wat impliceert dat de reële loonkost (de koopkracht) drastisch en op "duurzame" wijze daalt.
2. Ruime beschikbaarheid, wat met de huidige groei van de wereldbevolking en de werkloosheid in het westen geen probleem kan zijn.
3. Ruime toepasbaarheid die afhankelijk is van de dominante technologische kenmerken van de produktiekrachten. De faktorvereisten zijn meestal wat ze zijn en met de substitutiemogelijkheden kan het nogal eens tegenvallen. Goed-

kope arbeid betekent bijgevolg niet automatisch een ruim of zelfs toegenomen gebruik ervan. Een nieuw techno-economisch paradigma vergt dus meer aanpassingen om te vermijden dat men eindigt met zowel lage lonen als hoge werkloosheid.

Het problematische van de groene strategie situeert zich in een mogelijke inkoherentie van voorwaarde 1 en 3. Voorwaarde 3 (die Rudolf Boehm in zijn tekst behandelt) kan een dermate omvang van voorwaarde 1 (die manifest in tegengestelde richting van de oplossing van het afzetprobleem gaat) vereisen dat het milieutewerkstellingsprobleem evenmin opgelost wordt (omgekeerd is het eveneens denkbaar dat aan 3 wordt voldaan, door een grotere duurzaamheid, d.w.z. bij benadering de produktie tot een kwart reduceren, zonder aan 1 te voldoen en door een wel zeer scherpe recessie). Het afzetprobleem zou dan kunnen opgelost worden door ofwel niet-afzetbare goederen te produceren (wat niet de bedoeling is, geloof ik), ofwel aan 3 zo te voldoen dat de produktiviteit evenredig met de koopkracht daalt. In dat geval stelt zich dan wel een "opbrengstprobleem": Rudolf Boehm verifieert in zijn tekst trouwens niet of de groene strategie haar doelstelling bereikt³.

Groei is in de laatste situatie meer dan gelegitimeerd. Wil men eenzelfde arbeidsintensiteit behouden, dan kan groei enkel het gevolg zijn van de inzet van additionele produktiefactoren (meer arbeid, ... volgens een gegeven techniek), die echter aan dalende marginale opbrengsten (die de norm

³ "Een systeem ... met redelijk hoge waarden voor de industriële produktie per hoofd en stabiliteit op termijn". (*Kritiek* nr. 22, p. 14, mijn onderlijning). Terloops: ik heb er het volste vertrouwen in dat de prijsaanpassingen "à la Verbruggen", resultaten "à la Boehm" zullen hebben.)

voor de beloning van de produktiefactoren vormen) onderhevig zijn. Veel welvaartstoename moet van dit soort groei niet worden verwacht. De verwezenlijking van een hogere opbrengst met een gelijke inzet van de produktiefactoren bevat wel meer groeipotentieel, d.w.z. *een stijging van de produktiviteit* door middel van organisatorische en/of technologische verbeteringen.

6 Vijfde (weliswaar beknopte) bedenking

Als algemeen geval: geen groene strategie zonder (tegenstrijdige?) technologie!

Nicholas Kaldor volgend⁴, lijkt het belangrijkste te overwinnen obstakel misschien minder het energie- en grondstofgebruik "op zich", dan wel de eenzijdige gerichtheid van de produktiekrachten op de verhoging van de arbeidsproductiviteit, *ongeacht de kapitaalproductiviteit*. Met deze laatste wordt de omvang van het kapitaal bedoeld, dat vereist is om een bepaalde produktie voort te brengen. Hoe hoger de kapitaalproductiviteit (hoe "efficiënter" het kapitaal), hoe gemakkelijker men volledige tewerkstelling kan realiseren, zonder op de "natuurlijke grenzen" van de produktiekrachten te stuiten.

Ik kan dit laatste verduidelijken⁵ aan de hand van een klassiek Marxiaans reproductieschema met twee sectoren

⁴Zie KALDOR N., The Role of Increasing Returns, Technical Progress and Cumulative Causation in the Theory of International Trade and Economic Growth, *Economie Appliquée*, nr. 34, 1981, pp. 593-617. Kaldor beperkt zich tot landproductiviteit, waarin Rudolf Boehms voorbeeld over Susan George en de landbouw perfect past.

⁵De inspiratie hiervoor ontleen ik aan COOLSAET, W., *Groei van het kapitaal of nuttige opbrengsten. Een kritische beschouwing van de kapitalistische economische theorie* (manuscript).

(kapitaalgoederen- en konsumptiegoederensektor). Ik vertrek van een situatie waarin:

40 K (apitaalgoederen) en 2000 u (ren arbeid), 60 K voortbrengen

en

15 K en 1500 u, 3000 C (onsumptiegoederen) voortbrengen.

Hieruit kan ik afleiden dat de initiële arbeidswaarde van K 100 bedraagt; deze van C 1. Verder veronderstel ik dat de arbeiders per gepresteerd uur 0,5C ontvangen zodat de uitbuitingsgraad 100% bedraagt. De ekonomie kent een uitgebreide reproductie (er wordt m.a.w. geakkumuleerd) op de volgende wijze:

$$4000(C_1) + 1000(V_1) + 1000(M_1) = 6000$$

$$1500(C_2) + 750(V_2) + 750(M_2) = 3000.$$

Sektor I akkumuleert 400, sektor II 100, waarvoor ze respektievelijk 100 en 50 extra variabel kapitaal inhuren en de kapitalisten van de eerste en de tweede sektor respektievelijk 500 en 600 konsumeren⁶.

Stel dat nu een verbetering in de produktievoorwaarden optreedt zodat:

40K en 2000 u 65,33 K voortbrengen

20K en 2000 u 4000C voortbrengen.

Kapitaal- (en arbeids-)produktiviteit zijn in de eerste sek-

⁶In dat geval:

$$6000 = 4000(C_1) + 1500(C_2) + 400(\Delta C_1) + 100(\Delta C_2)$$

$$3000 = 1000(V_1) + 750(V_2) + 100(\Delta V_1) + 50(\Delta V_2) + 500(CM_1) + 600(CM_2).$$

tor gestegen, die bijgevolg meer produceert met dezelfde inzet van middelen. Sektor 2 verhoogt hierop zijn aankopen aan de eerste sektor, past zijn arbeidsvereisten aan en produceert in evenredigheid meer. Drie gevallen lijken nu relevant:

- bij gelijkblijvende arbeidswaarden (wanneer de sektor een technische voorsprong heeft en maatschappelijke noodzakelijke arbeidstijd voor de produktie van K en C niet verandert);
- bij gelijkblijvende uitbuitingsgraad (100%);
- bij gelijkblijvende winstvoet⁷.

Bij gelijkblijvende arbeidswaarden ontstaat de volgende situatie:

$$\begin{aligned} 4000(C_1) + 1000(V_1) + 1533(M_1) &= 6533 \\ 2000(C_2) + 1000(V_2) + 1000(M_2) &= 4000. \end{aligned}$$

De cijfers zijn zo gekozen dat na de technische verbetering, beide sectoren een identieke groeivoet als voorheen kennen⁸. Bij gelijk loon neemt de tewerkstelling toe en groeit ze weer, maar de winst gaat in hoofdzaak naar de kapitalisten, die hun konsumptie drastisch verhogen. Dit is het gevolg van de identiek gebleven arbeidswaarden en accumulatiegraad en het optreden van superwinsten.

De technische verbetering zal echter veralgemeend worden, zodat de maatschappelijk noodzakelijke arbeidstijd voor de produktie van K en C zal worden aangepast.

⁷Zo kan ik belichten wat er gebeurt indien de kapitalisten de gehele winst zouden accumuleren en niet zouden consumeren, als m.a.w. de "klassenstrijd" wordt uitgeschakeld.

⁸Namelijk:

$$\begin{aligned} 6533 &= 4000(C_1) + 2000(C_2) + 400(\Delta C_1) + 133(\Delta C_2) \\ 4000 &= 1000(V_1) + 1000(V_2) + 100(\Delta V_1) + 67(\Delta V_2) + 1033(CM_1) + 800(CM_2). \end{aligned}$$

K wordt (na afronding) 79 waard en C 0,9⁹. Bij een konstant reëel loon ($2000 \times 0,5 \times 0,9$), zal de uitbuitingsgraad (in beide sectoren) stijgen. Bij konstante uitbuitingsgraad, zal bijgevolg het reële loon stijgen tot

$$1000 / (2000 \times 0,9) = 0,56 \text{ (na afronding).}$$

Met de nieuwe arbeidswaarden bereikt de economie de staat

$$3158(C_1) + 1000(V_1) + 1000(M_1) = 5158$$

$$1579(C_2) + 1000(V_2) + 1000(M_2) = 3579.$$

De stijging van het reële loon gaat niet ten koste van het peil en de groeivoet van de tewerkstelling, maar wordt volledig verhaald op de kapitalistische winst, die niet werd geakkumuleerd¹⁰. De verbetering van de produktievoorwaarden laat bovendien een stijging van het reële loon, van de tewerkstelling en haar groei toe, zonder dat daarom de konsumptie van de kapitalisten (t.o.v. de uitgangssituatie) daalt.

Stel tenslotte dat de winstvoet konstant zou blijven, evenwel na aanpassing van de maatschappelijk noodzakelijke arbeidstijd. In de uitgangssituatie bedraagt de winstvoet 24% (na afronding)¹¹, hetgeen ons toelaat de totale meerwaarde in de situatie na verhoging van de kapitaalproduktiviteit te

⁹ $2000u = 25,33K$, waaruit $K = 79$ (na afronding), zodat $2000u + 20 \times 79u = 4000C$ en $C = 0,9$ (na afronding).

¹⁰ Namelijk:

$$5158 = 3158(C_1) + 1579(C_2) + 316(\Delta C_1) + 105(\Delta C_2)$$

$$3579 = 1000(V_1) + 1000(V_2) + 100(\Delta V_1) + 66,5(\Delta V_2) + 584(CM_1) + 828,5(CM_2).$$

¹¹ $W = M / (C+V)$, dus

$$W = 1750 / (4500 + 1750) = 0,24.$$

bepalen en bijgevolg het variabele kapitaal in elke sektor¹². Het reële loon per arbeidsuur in fysieke hoeveelheden bedraagt dan 0,53¹³. Ook hier gaat een stijging van het niveau en de groei van de tewerkstelling gepaard met een (weliswaar kleinere) stijging van het reële loon.

Een kapitaalverzwarende accumulatie wordt zeer uitvoerig door Marx beschreven, en wordt voorondersteld bij de formulering van de wet van de tendentiële daling van de winstvoet. Het mechanisme kan ook iets anders worden aangegeven, gebruik makende van de formule¹⁴:

¹²Gebruikmakende van enerzijds de formule voor de winstvoet en anderzijds de beperking dat meerwaarde en variabel kapitaal in de nieuwe situatie gelijk moet zijn aan 4000:

$$M = W \times (C + V)$$

$$V = 4000 - M$$

zodat

$(1 + W) \times M = W \times (C + 4000) = W \times (C + V + M) = W \times P$ waarbij P de totale produktie in de twee sectoren voorstelt. De totale meerwaarde wordt dan $M = 0,24 \times 8737 = 2109$. Vermits de meerwaarde in beide sectoren gelijk is ($M_1 = M_2 = 2109/2 = 1054,5$), bedraagt het variabel kapitaal in beide sectoren 945,5.

¹³Vermits er 2000 uren worden gewerkt, de eenheidswaarde van het konsumptiegoed 0,9 bedraagt (na afronding) en het variabel kapitaal in het totaal 945,5 waard is, zodat L (het reële loon) = $V/(2000 \times 0,9)$.

In arbeidswaarden krijgt men het volgende stelsel

$$3158(C_1) + 945,5(V_1) + 1054,5(M_1) = 5158$$

$$1579(C_2) + 945,5(V_2) + 1054,5(M_2) = 3579$$

waarvan de uitgebreide reproductie als volgt verloopt

$$5158 = 3158(C_1) + 1579(C_2) + 316(\Delta C_1) + 105(\Delta C_2)$$

$$4000 = 945,5(V_1) + 945,5(V_2) + 90(\Delta V_1) + 60(\Delta V_2) + 699(CM_1) + 940(CM_2).$$

¹⁴Zie MAZIER J., *Inflation. A Marxist Interpretation*, in: BOLTHO A., *The European Economy. Growth and Crisis*. Oxford University Press, Oxford 1992, p. 50.

$$\frac{P}{P_k \times K} = \frac{P}{p \times Y} \times \frac{P}{p_k} \times \frac{Y}{K}$$

Waarin met P de winst wordt aangeduid, met K het kapitaal en met Y het inkomen, p wordt gebruikt als aanduiding van de algemene prijsindex en p_k voor de prijsindex van de kapitaalgoederen.

Een "verzwaring" van de accumulatie of een daling van de kapitaalproductiviteit (Y/K) wanneer de produktiekrachten hun "natuurlijke grenzen bereiken", heeft tot gevolg dat het aandeel van de winsten in het nationaal inkomen (P/pY) moet stijgen, wil de winstvoet (het linkerlid) konstant blijven. Men begrijpt dat in deze situatie de accumulatiegraad beneden deze van de volledige tewerkstelling kan vallen, als accumulatie en groei steeds grotere conflicten over de inkomensverdeling met zich meebrengen (het aandeel van de winst in het nationaal inkomen moet stijgen, om de lagere kapitaalproductiviteit te compenseren), wat natuurlijk niet bevorderlijk is voor de "animal spirits".

De implicaties van Rudolf Boehms groene strategie kan ik echter wel aan de hand van het Marxiaans reproductieschema beknopt illustreren en zodoende enkele punten van de vierde bedenking verduidelijken.

Stel dat de ekonomie naar een arbeidsintensievere produktiewijze overschakelt waarbij

20 K en 1000 arbeidsuren, 30 K
5 K en 4000 arbeidsuren, 3000 C

voortbrengen. Ik beschouw dus een nogal gunstig geval waarbij factrorsubstitutie zonder produktieverlies (althans

van konsumptiegoederen) mogelijk is. In de reële economie is het evenwel waarschijnlijker dat de produktiecoëfficiënten vast(er) zijn en bijgevolg het opbrengstverlies zo groot kan zijn als de grootste daling van één van de produktiefactoren (in dit geval zou de opbrengst van de konsumptiegoederensektor tot een derde terugvallen). Bij de uitgebreide reproductie van deze economie wordt verondersteld dat de konsumptiegoederensektor zeer sterk akkumuleert en groeit. Elk jaar breidt ze haar vast kapitaal met $3K$ uit, zodat haar opbrengst in minder dan twee jaar verdubbelt. Het reële loon moet dan evenwel lager zijn dan in de initiële situatie (p. 151)¹⁵. Blijft de uitbuitingsgraad konstant dan daalt het loon tot $0,33$ (i.p.v. $0,5$), blijft de winstvoet konstant, dan daalt het loon tot $0,43$ ¹⁶. Dit geeft enige aanwijzingen onder welke omstandigheden de eerste en de derde voorwaarde (p. 148) met elkaar kunnen worden verzoend in het arbeidsin-

¹⁵Volstrekt analoog als in het geval van de stijging van de kapitaalproductiviteit, kan men berekenen dat de arbeidswaarde van K 100 blijft en deze van C tot $1,5$ stijgt. Bij een reëel loon van $0,5C$ per uur is de meerwaarde te klein om de akkumulatie te onderhouden, namelijk:
 $M_1 = 1000 \times (1 - 0,5 \times 1,5) = 250 < 200 + 75 = \Delta C_1 + \Delta V_1$
 $M_2 = 4000 \times (1 - 0,5 \times 1,5) = 1000 < 300 + 1800 = \Delta C_2 + \Delta V_2$.

Ook in het geval van vaste technische coëfficiënten (zodat de produktie in sektor 2 tot een derde terugvalt) zal het reële loon moeten dalen, opdat de economie zich (uitgebreid) zou kunnen reproduceren. Dit leidt m.a.w. tot een situatie waarin én het reële loon én de tewerkstelling daalt.

¹⁶De uitbuitingsgraad bedraagt 100% , zodat de economie in arbeidswaarden als volgt wordt voorgesteld

$$2000(C_1) + 500(V_1) + 500(M_1) = 3000$$

$$500(C_2) + 2000(V_2) + 2000(M_2) = 4500$$

Het reële loon bedraagt dan $500/(1000 \times 1,5) = 2000/(4000 \times 1,5) = 0,33$. Bij een winstvoet die (afgerond) $0,24$ bedraagt, is de meerwaarde $0,24 \times P$, waarvan $1/5$ aan sektor 1 en $4/5$ aan sektor 2 wordt toegevoegd. Het reële loon, analoog berekend, bedraagt dan $0,43$.

tensief paradigma.

Een neiging tot dalende kapitaalproduktiviteit sinds het einde van de jaren zestig en het begin van de jaren zeventig wordt door economisch onderzoek uit verschillende hoek (schoorvoetend) opgemerkt¹⁷. Cijferreeksen van de Europese Commissie tonen aan dat de produktiviteit van het vaste kapitaal in Europa sinds 1970 gedaald is tot 1981, om in 1990 nog steeds onder het niveau van 1979 te blijven¹⁸. Voor zover dit samenvalt met het opnieuw optreden van massale werkloosheid (die verklaard kan worden door een daling van het loonaandeel in het nationale inkomen — ten gevolge van de dalende kapitaalproduktiviteit — die door arbeidsuitstoting wordt gerealiseerd, eerder dan door een veralgemeende loondaling), sluit deze vijfde bedenking aan bij enkele empirische kenmerken van het produktiesysteem. Bovendien ging de uithreiding van de tewerkstelling en de snelle groei en accumulatie in de daaraan voorafgaande periode inderdaad gepaard met een hoge (en zelfs stijgende) kapitaalproduktiviteit.

Ik moet de lezer evenwel op minstens één vlak teleurstellen: een "strategie ter verhoging van de kapitaalproduktiviteit" zie ik niet onmiddellijk. Ik zondig zelf tegen de aangehaalde voorwaarden voor een nieuw techno-economisch paradigma en duid geen cruciale produktiefaktor aan. Ik

¹⁷Zie o.m. FREEMAN C., CLARK J., SOETE L., *Unemployment and Technical Innovation*, Pinter Publishers, London, 1982, hoofdstukken 7 en 8; MADDISON A., Growth and Slowdown in Advanced Capitalist Economies; Techniques of Quantitative Assessment, *Journal of Economic Literature*, Vol XXV, 06/1987, pp. 649-698 (voornamelijk 655-656); MAZIER J., Les deux crises des années 1930 et des années 1970, *Revue Economique*, N.2 03/1982, pp. 243-273.

¹⁸Zie *European Economy*, Supplement A, Profitability of fixed Capital in the Community, April 1991 No.4.

kan enkel de algemene *technologische* voorwaarde aangeven waaronder accumulatie en groei sociaal batig kunnen zijn en het milieu-tewerkstellingsprobleem kan worden opgelost (*zonder* het behoeftenbevredigingsprobleem opnieuw te introduceren) *voor de milieutechnologie of voor de "groene strategie"*.

In de mate dat aan deze technologische voorwaarde voor batige groei en accumulatie niet kan worden voldaan, zal de omvang van het economisch probleem (de behoeftebevrediging) afhankelijk zijn van de mate waarin de konsumenten zich willen verrijken zoals Rudolf Boehm dit bedoelt. Toenemende arbeidsintensiteit en duurzaamheid zijn bijgevolg meer een nood dan een deugd.

VOLKSHOGESCHOOL ELCKER-IK VZW —
CURSUSSEN FILOSOFIE

Dansen in een mijnenveld — vrouw en filosofie: Waarom is de vrouw de steeds afwezige of ondergeschikte geweest in de geschiedenis van onze westerse filosofie? En welke vrouwelijke denkers laten ons een ander geluid horen?

Lesgeefster: *Christine Lafaille.*

4 donderdagavonden, van 6 mei tot/met 3 juni 1993 (20u).

In de stroomversnelling — Kierkegaard, Schopenhauer en Nietzsche: drie 19de eeuwse filosofen plaatsen fundamentele kritiek bij het optimistische systeemdenken van hun tijd. De grondslag wordt gelegd voor een filosofisch pessimisme, nihilisme en existentialisme.

Lesgever: *Miel Van Campenhout.*

5 maandagavonden, van 26 april tot/met 24 mei 1993 (20u).

Postmoderne filosofen: de tijd van de grote, universele verhalen is voorbij. Zo althans menen een aantal filosofen (Foucault, Derrida, ...) die terug aanpakken bij Nietzsche ...

Lesgevers: *Miel Van Campenhout* en *Willy Deckers.*

5 dinsdagvoormiddagen (9u30), vanaf 20 april 1993.

Rudolf Boehm — 65: Moet een serieuze filosofie betrokken zijn op actuele problemen waarmee de mensheid te kampen heeft — zoals de filosoof Boehm het stelt? In een reeks van 10 avonden proberen verschillende sprekers zich met zijn denken te confronteren.

Start op donderdagavond 22 april 1993 (20u).

