

# ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

37E JAARGANG

WOENSDAG 20 FEBRUARI 1952

No 1813

## COMMISSIE VAN REDACTIE

*Ch. Glasz; H. W. Lambers; J. Tinbergen;  
F. de Vries; C. van den Berg (secretaris)*

*Redacteur-Secretaris: A. de Wit.*

*Assistent-redacteur: J. H. Zoon.*

## COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË

*J. E. Mertens; R. Miry; J. van Tichelen;*

*R. Vandeputte; F. Versichelen.*

## INHOUD

	Blz.
De verzilting van de Nederlandse bodem als gevaar voor land- en tuinbouw <i>door Prof. Dr C. H. Edelman</i> .....	132
De Rijnvaartacte en Wet Goederenvervoer Binnenvaart <i>door Mr K. Vonk</i> .....	135
De vrachtenmarkt <i>door C. Vermey</i> .....	136
De werkkring der economen <i>door Dr J. G. Stridiron</i> .....	138
Ingezonden stuk:	
Law no 63 en de merkenprocessen <i>door Mr J. W. van der Zanden</i> , met naschrift van <i>Dr C. Schouten</i> .....	139
Boekaankondiging:	
Landbouwgids 1952 .....	140
Aantekening:	
Recente ontwikkeling van de wereldhandel in katoenen manufacturen .....	140
Geld- en kapitaalmarkt <i>door Drs J. C. Brezet</i> .	142

## Dezer dagen

bouwen. Voltooid zijn in 1951 58.666 woningen. Hier is een statistiek, waarbij terecht ook de eenheden worden geteld. Elke woning verdrijft een gezinsprobleem.

Hoe hoog zal dit welvaartsdoel in het prioriteitenstelsel staan? Voor de gezonde huishouding, die, om met Fr. v. Wieser te denken, de verzorging van heden en toekomst even belangrijk acht, zeer hoog. En in de Nederlandse belangstelling in de komende weken zelfs vooraan.

Niet in de trant, waarin Bilderdijk zijn „Smeek-schrift” om een nieuwe woning tot de Koning richtte: „Zum Dritten 't geld voor kalk en steen, maar dit voor tien percent te leen”; dat zou een ramp voor het rentegamma betekenen.

Het is alles heel eenvoudig: zonder aantasting van andere vormen van besparing, waarop over de continuïteit van het economisch leven reeds is gerekend, moeten er additionele besparingen komen. Het doel is goed; met het resterend Nederlands regionalisme en particularisme is rekening gehouden — al is het te hopen, dat men naar de tot breedheid manende woorden van de Minister van Wederopbouw zal horen —. En wat zijn prijs en premie? De prijs is goed, de premie vindt men in psychisch inkomen.

Construeren. Met vindingsrijkheid heeft de Franse premier zijn repetitie voldoende gekregen, waardoor hij, paradoxaal, bleef zitten. Zodoende is er een Franse Minister van Buitenlandse Zaken, die aanwezig kan zijn in de montage-meeting te Lissabon. Het materiaal dat hij meebrengt is niet zo eenvoudig te verwerken.

Binnenhuisarchitectuur, eveneens een dringende besogne van de Franse Regering. Om wat ruimer te zitten heeft men als eerste maatregel de bewegingsvrijheid van anderen beperkt. De liberalisatie van de West-Europesé handel, één van de modellen uit Europa's verwarde catalogus, waar men met hoop op bouwde, is in Frankrijk uit het bestek geschrapt. Een quotering van de handel met de West-Europese partners is ingevoerd.

Binnenhuisjes, een romantisch genre, doch momenteel voornamelijk ter markt komend in de zwarte trant van Rijnvis Feith. In Groot-Brittannië is waardig en bewonderenswaardig gezweven: nog zal het verwoede debat, door het overlijden van de Koning onderbroken, een week worden uitgesteld. Maar de uitstroming van valuta gaat volgens de laatste gegevens voort. Welke poorten zullen daar op een gegeven moment worden dichtgemetseld?

Huiselijke zorgen. De Benelux-partner is boter gaan kopen in Denemarken. Wij weten het wel, het is nog een verlovings. Maar wat moet er uit groeien? Mariage de raison of mariage d'amour? Laten we het nog één keer op Gladstone houden, die sprak van de „breves inimicitiae amicitiae sempiternae”, de lichte bewolkingen in een eeuwigdurende vriendschap.

## Fa. NANNINGS EN KRUIJER

NIEUWE HAVENWEG 13 — ARNHEM

TEL. 20581



GROOTHANDEL IN:

- **NON FERRO METALEN**
- **OUD IJZER**
- **TEXTIEL AFVAL**
- **OUD PAPIER**

## EERSTE NEDERLANDSCHE

Verzekering-Mij. op het Leven en tegen Invaliditeit N.V.

### *Aanpassing*

van ondernemingspensioen- en  
spaarfondsen aan de (komende)  
nieuwe wettelijke bepalingen ●

Kantoor: Bellevuestraat 2, Dordrecht, Telefoon 01850 - 5346

# SMIT SLIKKERVEER

**DYNAMOS MOTOREN INSTALLATIES**



**Nederlandsche  
Handel-Maatschappij, N.V.**

DEVIEZENBANK

Hoofdkantoor: Amsterdam, Vijzelstraat 32

Meer dan 100 kantoren in  
binnen- en buitenland

FINANCIERING  
VAN DE BUITENLANDSE HANDEL

## R. MEES & ZONEN

ANNO 1720

Bankiers & Assurantie-Makelaars

ROTTERDAM

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

*beschikbare krachten*

## JURIST-ECONOOM

tienjarige ervaring in **LEIDENDE SECRETARIAATS-FUNCTIE** in Nederland en de Ver. Staten, 33 jaar, ongehuwd, moderne talen beheersend, werkzaam op economisch terrein in **NEW YORK**, stelt zich beschikbaar voor

zelfstandige positie in Nederland of elders  
bij internationaal georiënteerde onderneming of organisatie.

Brieven onder nr. 1788, Alg. Advertentiebureau  
A. de la Mar, Noordeinde 122a, Den Haag.

## Economisch Doctorandus

25 jaar, wenst van werkkring te veranderen. Uitzending, event. na voor-opleiding, geen bezwaar. Br. onder no. E.S.B. 8-3, Bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

## ECON. DRS.

gedurende geruime tijd werkzaam geweest in zelfstandige, leidinggevende positie op commercieel terrein, welke functie voortdurend contact met buitenlandse relaties met zich mee bracht en daardoor een veelvuldig verblijf buitenslands noodzakelijk maakte, representatieve persoonlijkheid, **bedrijfseconomisch georiënteerd**, met ervaring op financieel, administratief en organisatorisch gebied, 29 jaar oud, zoekt een hem passende werkkring. Br. onder nr. E.S.B. 8-4, Bur. v. d. bl., Postbus 42, Schiedam.

## DE ARTIKELEN VAN DEZE WEEK

*Prof. Dr C. H. EDELMAN, De verzilting van de Nederlandse bodem als gevaar voor land- en tuinbouw.*

De tuinbouw wordt het meest door het verziltingsgevaar in westelijk Nederland bedreigd, daarna de weidebouw en de veeteelt en ten slotte de akkerbouw het minst. De voornaamste bron van het schadelijk zout is gelegen in de openingen aan onze kust. Het proces van de verzilting van de beneden-rivieren gaat onverstoort voort. Het zout vertoont zich thans reeds op plaatsen, waar het sinds duizenden jaren niet geweest is en het einde is nog lang niet bereikt. Ook de Rijn veroorzaakt moeilijkheden doordat de vele industriegebieden langs deze rivier hierin hun afvalwater lozen. In de zomer is het chloorgehalte van het Rijnwater reeds bedenkelijk hoog. Een zeer belangrijk middel om het zoutgevaar te bestrijden is het afsluiten van de overbodige zeegaten (afdamming Brielse Maas). Behalve de afdamming van de open zeegaten verdienen ook de sluisen de aandacht: aanbrengen van technische verbeteringen aan de sluiswerken. Het grondprincipe van wat verder zal moeten geschieden komt neer op het wegdringen van het zoute water door het zoete water. Hierin speelt het IJsselmeer op het ogenblik reeds een zeer grote rol. Door de plannen tot opstuwing van het rivierwater (kanalisatie van de IJssel en de Rijn) zal het tevens over grote oppervlakten bestaande verdrogingsvraagstuk ten dele worden opgelost. Het vraagstuk der verzilting is urgent; nu de overbevolking dreigt en de bestaansmiddelen beperkt zijn, zal veel van het in dit artikel besprokene eenvoudig moeten gebeuren.

*Mr K. VONK, De Rijnvaartacte en Wet Goederenvervoer Binnenvaart.*

In dit artikel betoogt schrijver, dat de juridische geschiedenis van de Rijnvaartacte en de feiten van de 19e eeuw voldoende duidelijke taal spreken om te doen zien, dat de Nederlandse wetgever zich met de Wet Goederenvervoer Binnenvaart binnen de toegelaten juridische grenzen heeft bewogen.

*C. VERMEY, De vrachtenmarkt.*

Het afgelopen jaar kenmerkte zich, in tegenstelling tot 1950, door minder ingrijpende fluctuaties op de vrachtenmarkt. De eerste vijf maanden stonden nog geheel in het teken van de grote vraag naar scheepsruimte, die als gevolg van de gebeurtenissen in Korea, de herbewapening, het streven naar voorraadvorming en de noodzaak om op grote schaal kolen uit Noord-Amerika aan te voeren, de vrachten reeds gedurende het tweede halfjaar 1950 in snel tempo deed oplopen. Daarna deed zich echter de invloed der gebruikelijke recessie in de zomermaanden gelden, terwijl ook de onderhandelingen over een wapenstilstand in Korea de vraag naar ruimte, in het bijzonder in het Verre Oosten, tijdelijk deed verminderen. Hernieuwde vraag in het najaar deed de vrachten vervolgens weder oplopen. De uitkomsten van het rederijbedrijf en met name van die rederijen, welke schepen in de algemene vrachtaart emplooi vinden, zullen de gunstige stemming op de vrachtenmarkt gedurende 1951 weerspiegelen. De basis, waarop deze schijnbare welvaart berust, is echter zeer labiel. Verontrustend is nl. de voortdurende stijging der exploitatiekosten zowel in directe als indirecte zin. Verminderen der internationale spanningen, dan lijkt een terugslag onvermijdelijk en zal het verstoorde evenwicht tussen inkomsten en uitgaven duidelijk aan de dag treden. Dit geldt wel in bijzondere mate voor de algemene vrachtaart, waar, in tegenstelling tot de tankvaart, het bevrachten op timecharter voor lange termijnen slechts in uitzonderings-

gevallen mogelijk is. De vooruitzichten voor de tankvaart zijn, ook op iets langere termijn, gunstig.

*Dr J. G. STRIDIRON, De werkkring der economen.*

Aan de hand van een adreslijst van in Nederland afgestudeerde economen, waarop tevens hun functies zijn vermeld, heeft schrijver in „E.-S.B.” van 31 October 1951 nagegaan of de economische opleiding geboden heeft wat er van mocht worden verwacht. De nieuwe publicatie van de adreslijst der economen gaf schrijver aanleiding op dit onderwerp terug te komen. Dit artikel bevat een overzicht van het aantal afgestudeerden, op overeenkomstige wijze gesplitst naar werkkring als in bovengenoemd artikel geschiedde. Ter vergelijking zijn de totalen van het toen afgedrukte staatje tevens opgenomen en is in pCt van 1951 aangegeven, welke relatieve betekenis de wijzigingen in de loop van 1951 hebben. In het vorige artikel stelde schrijver als wenselijk, dat over tien jaar 50 pCt der economen in het bedrijfsleven werkzaam zou zijn. Thans blijkt, dat van 1937 tot 1952 dit percentage is toegenomen van 35,8 tot 42,9, een symptoom van een ontwikkeling in de goede richting.

### — SOMMAIRE —

*Prof. Dr C. H. EDELMAN, La salinisation des terres aux Pays-Bas constitue un danger pour l'agriculture et l'horticulture.*

L'horticulture surtout est menacée par la salinisation des terres dans l'Ouest des Pays-Bas, suivent alors l'élevage et enfin l'agriculture. Un bon expédient pour combattre le danger de salinisation serait la fermeture des bras de mer superflus. En outre on devrait améliorer les travaux d'éclusement. En principe il faudrait trouver un moyen pour chasser l'eau salée par des courants d'eau douce. Le problème de la salinisation est urgent.

*Mr K. VONK, L'Acte de Mannheim et la Loi Goederenvervoer Binnenvaart.*

L'auteur expose dans cet article que l'histoire juridique de l'Acte de Mannheim et les faits qui se sont produits pendant le 19e siècle parlent un langage assez clair pour que l'on se rende compte que le législateur néerlandais n'a pas dépassé les limites juridiques avec la Loi Goederenvervoer Binnenvaart.

*C. VERMEY, Le marché du fret.*

L'année écoulée s'est distinguée de l'année 1950 par des fluctuations moins graves au marché du fret. Les résultats obtenus par les compagnies maritimes et surtout par celles dont les bâtiments font appel au trafic général reflèteront bien la situation favorable du marché du fret durant 1951. La base sur laquelle repose ce bien-être apparent, est toutefois instable à cause d'une augmentation persistante des frais d'exploitation. Le trafic général est plus sensible au recul que le trafic des bateaux citerne. Les prévisions pour le trafic des bateaux citerne sont favorables, même dans un avenir plus éloigné.

*Dr J. G. STRIDIRON, Les occupations des licenciés en sciences économiques.*

On examine dans un article complémentaire à celui publié dans l'„E.-S.B.” du 31 octobre dernier, à l'aide d'une liste d'adresses de licenciés, qui ont fait leurs études aux Pays-Bas, et qui mentionne également leurs occupations si les études économiques leur ont été utiles pour obtenir une occupation adéquate.

## De verzilting van de Nederlandse bodem als gevaar voor land- en tuinbouw

### *Gevaren van de verzilting.*

Men hoort tegenwoordig veel spreken over een verziltingsgevaar in westelijk Nederland. Het zeezout dringt geleidelijk Nederland binnen en de bevolkingsgroep, die daarvan de meeste bezwaren ondervindt, is de boeren- en tuindersstand.

De meeste cultuurgewassen zijn gevoelig voor een teveel aan zout. De inundaties van de laatste oorlog hebben dat, voor zover nodig, nog eens duidelijk gedemonstreerd. Terwijl het met zoet water geïnundeerde land na het droogvallen in Mei of Juni 1945 direct weer in cultuur kon worden genomen, veroorzaakte de inundatie met zout water overal grote moeilijkheden, die zich zonder de hulp van de moderne landbouwwetenschap wellicht over een periode van twintig jaar zouden hebben doen gevoelen. Hierbij moet worden opgemerkt, dat veel van deze laatste zoutschade een gevolg is van het verval van de bodemstructuur tijdens en na het uitspoelen van het zout door het regenwater. Het zou echter te ver voeren, dit verschijnsel hier te verklaren.

De tuinbouw ondervindt het meest de bezwaren van het zout. Nemen wij als voorbeeld de teelten onder glas, dan is daar het zout al bijzonder gevaarlijk. De betreffende tuinders gebruiken veel gietwater. Dit water verdampt in de kassen en de kleine hoeveelheden zout, die in dit gietwater opgelost zijn, kunnen op den duur aanleiding geven tot aanzienlijke ophopingen van zout in de grond. Dit zout oefent op de grond en de gewassen een zeer ongunstige invloed uit en het is dan ook voor de tuinbouw van het grootste belang, te beschikken over zoet gietwater. Ja, zelfs is de tuinbouw zonder zoet gietwater op den duur onmogelijk. In het Westland is gebleken, dat 300 mg chloor per liter het hoogst toelaatbare gehalte is, dat in het boezemwater van dit tuinbouwgebied mag voorkomen. Deze grens is weinig hoger dan die, welke aan goed drinkwater wordt gesteld.

Andere vormen van tuinbouw stellen soortgelijke eisen. Zo is de droge zomer van 1921 voor de Aalsmeerse tuinders aanleiding geweest, bij het bestuur van het Hoogheemraadschap Rijnland aan te dringen op maatregelen om het zoutgehalte van de boezemwateren van Rijnland te beperken. In dat jaar werden in Aalsmeer zoutgehalten van 2.000-3.000 mg per liter geconstateerd, in Hillegom zelfs nog hogere. Toen de klachten in de volgende jaren bleven aanhouden heeft Rijnland inderdaad belangrijke maatregelen genomen, waarop we nog terugkomen.

In de moderne fruitteelt is de toestand ook moeilijk. De moderne fruitteelt voert jaarlijks verscheidene bespuitingen uit, teneinde allerlei ziekten van de vruchtbomen te bestrijden. Ten behoeve van deze bespuitingen worden aanzienlijke hoeveelheden water verbruikt, en ook daartoe is zoet water nodig. De ouderwetse fruitteelt deed niet aan al deze bespuitingen en daarom hoorde men vroeger niet veel van zoutschade in de fruitteelt.

De ongunstige invloed van het zout beperkt dus de mogelijkheid om gronden voor de tuinbouw te gebruiken. De tuinbouw stelt bijzondere eisen aan de bodem en in het zuidwesten van ons land ligt veel land van topkwaliteit, indien slechts over zoet water zou kunnen worden beschikt. Inmiddels worden vele tuinders van goede gronden verdreven ten gevolge van de stadsuitbreiding en zij hebben moeite om goed land te vinden om hun bedrijf voort te zetten. Het behoeft dan ook niet betoogd te worden, dat een verzilting van het bestaande kapitaalintensieve tuinbouwareaal in het westen van het land ruïneuse gevolgen zou hebben.

Meer dan enige andere tak van landbouw is de tuinbouw dan ook actief in de strijd tegen de verzilting.

De akkerbouw ondervindt weinig of geen bezwaar van het zout, aangezien men deze gebruikswijze vindt op land, dat betrekkelijk hoog uit het grondwater ligt, en de gewassen genoeg hebben aan het zoete regenwater. Toch ondervinden gebieden zoals Noord-Beveland en Flakkee indirecte schade van het zout, want de zeer goede gronden van deze eilanden zouden veel meer winst mogelijk maken, indien ze voor fruitteelt of andere tuinbouwteelten zouden kunnen worden gebruikt. Ook al is de akkerbouw welvarend, toch zijn de gederfde voordelen aanzienlijk.

Brak grasland komt in Nederland betrekkelijk veel voor; zulk land brengt minder op dan zoet grasland. Bovendien is het voor het vee hinderlijk, dat behoorlijk drinkwater ontbreekt. Wordt het slotwater brak, dan loopt de melkgift van het vee achteruit. Het is niet gemakkelijk onder cijfers te brengen, hoeveel nadeel deze toestand oplevert. In droge zomers, wanneer de zoutgehalten oplopen, kan de schade aanzienlijk zijn.

Het voorgaande samenvattend kan worden gezegd, dat de tuinbouw het meest door de verzilting wordt bedreigd, daarna de weidebouw en de veeteelt en ten slotte de akkerbouw het minst. Intussen vormt de landbouwwereld niet de enige bevolkingsgroep, die belang heeft bij zoet water. Gewoonlijk wordt de drinkwatervoorziening het eerst genoemd. Westelijk Nederland met zijn dichte bevolking stelt de waterleidingbedrijven voor steeds zwaarder opgaven en het daarvoor benodigde zoete water wordt steeds moeilijker te leveren.

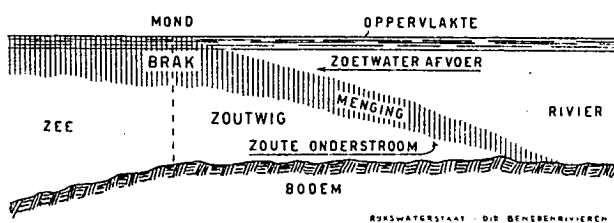
Brak water levert ook gevaar op voor de volksgezondheid, vooral in verband met de malaria. Gebieden met brak boezemwater, zoals delen van Noord-Holland, zijn dan ook bekend vanwege de daar optredende malaria.

Aan een toenemend zoutbezwaar zijn dan ook voor het westen van Nederland aanzienlijke bezwaren verbonden, redenen te over om de oorzaken van de verzouting in oenschouw te nemen.

### *Oorzaken van de verzilting.*

De voornaamste bron van het schadelijk zout is gelegen in de openingen van onze kust. Als eerste voorbeeld mag de Nieuwe Waterweg gelden. Dit kanaal wordt zo diep gehouden, dat ook zeer grote zeeschepen Rotterdam kunnen bereiken. De bodem van de Nieuwe Waterweg ligt zeer diep onder het oppervlak van de zee en omdat het zoute water zwaarder is dan het zoete rivierwater, glijdt het zee-water over de bodem van de Nieuwe Waterweg naar binnen.

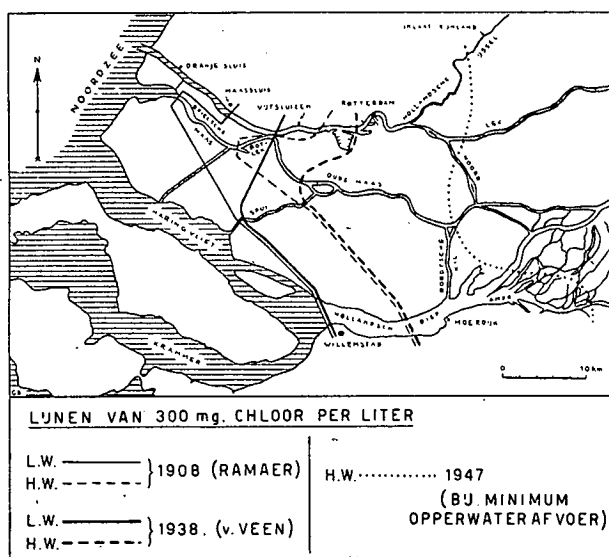
Fig. 1. Voorstelling van de zoutwig op de bodem van de beneden-rivieren volgens J. van Veen.



De zoutwatertong is nog lang niet in evenwicht en dringt steeds verder het binnenland in. De geschiedenis van deze

verziltig is precies bekend, vooral in Delfland, dat de gevolgen sterk heeft ondervonden. Tot 1893 kon Delfland nog zoet water inlaten door de Oranjesluis, die slechts 5 km van zee is gelegen, maar in dat jaar werd dat inlaten verboden in verband met bezwaren voor de tuinbouw. In 1921 moest dezelfde maatregel worden genomen voor de sluis bij Maassluis, 13 km van de mond. In 1934 was geen zoet water meer beschikbaar bij de Vijfsluizen, 21 km van de mond. De bouw van de Parkhavensluis, 28 km boven Hoek van Holland, bood toen gelegenheid tot het bouwen van een nieuwe inlaat. Thans is de zoutwig ook dit punt gepasseerd en kan Delfland niet meer rechtstreeks aan zoet water komen. Delfland heeft sindsdien een regeling getroffen met Rijnland, dat nog wel, bij Gouda, zoet water kan inmalen.

Fig. 2. De opschuiving van de zoutgrens in de beneden-rivieren tot 1947. Naar J. van Veen.



Figuur 2 geeft een indrukwekkend beeld van de voortgaande verziltig van de beneden-rivieren, waarbij men moet bedenken, dat het proces onverstoort voortgaat. Het zout vertoont zich thans reeds op plaatsen, waar het sinds duizenden jaren niet geweest is en het einde is nog lang niet bereikt. Deze onprettige toestand trekt thans veler aandacht en zal tot allerlei maatregelen aanleiding moeten geven.

De verbinding van Amsterdam met de zee heeft ook veel zoutbezwaar ten gevolge. Het Groot-Noordhollands kanaal, dat naar Den Helder voert, heeft een schutsluis naar zee. Bij elke schutting komt hier van ouds een hoeveelheid zout binnen, ten gevolge waarvan in Noord-Holland veel brak boezemwater voorkomt. Nog veel erger is de toestand bij de sluis van IJmuiden. Hier komt bij iedere dubbele schutting 1.500.000 kg zeezout naar binnen, dus genoeg om een trein van 100 wagens van 15 ton te bevrachten. Deze enorme hoeveelheid zout beweegt zich in de vorm van een zoutwatertong over de bodem van het Noordzeekanaal oostwaarts en had Amsterdam juist bereikt, toen het IJsselmeer zoet werd en een bron van zoet water ging opleveren.

Deze voorbeelden laten zien, dat de zeegaten een zeer belangrijke bron van zout voor de Nederlandse bodem vormen. De verbindingen van de grote handelssteden met de zee zijn steeds verbeterd, maar daardoor is het zoutbezwaar zeer toegenomen. Een zeer gevaarlijke zoutbron uit het verleden, de Zuiderzee, is echter door de aanleg van de afsluitdijk zoet geworden en de gunstige gevolgen daarvan zijn reeds duidelijk merkbaar.

Op enkele andere, minder belangrijke, oorzaken van de

verzouting zal hier niet nader worden ingegaan. Wel is het nodig te wijzen op het feit, dat de bezwaren van een hoog zoutgehalte zich vooral voordoen in droge tijden, vooral in de zomer. In droge, warme perioden is de verdamping sterk en kan het zoutgehalte van het water in de gronden en de boezemwateren toenemen. In dergelijke perioden laat men water in de boezems om deze op peil te houden. Ongelukkigigerwijze is dan de afvoer van zoet water van de grote rivieren ook gering en is de zoutwatertong het verst naar het oosten opgeschoven. Tegelijkertijd werken de drinkwaterleidingen op volle capaciteit, zodat dan de toestand kritiek wordt.

De Rijn zelf veroorzaakt ook eigenaardige moeilijkheden. De vele industriegebieden langs deze rivier lozen hun afvalwater op de rivier. In perioden van grote afvoer is deze factor van geringe betekenis, maar juist in de zomer is het chloorgehalte van het Rijnwater reeds bedenkelijk hoog. De voornaamste bron van verontreiniging van de Rijn is de afval van de kalimijnen in de Elzas. Deze mijnen spuien aanzienlijke hoeveelheden zout op de rivier. Het feit is wel eens tegengesproken, maar bij dagelijkse analyse van het Rijnwater vindt men zes maal per week een hoog gehalte een maal een lager, waaruit de invloed van de wekelijkse rustdag blijkt.

Aangezien het Rijnwater, naast het regenwater, de voornaamste zoetwaterbron van Nederland is, maken sommigen zich zorgen over de toekomst. Indien dit water meer en meer door de industrie zal worden gebruikt en verontreinigd, zal het in droge tijden in steeds mindere mate kunnen dienen voor de voorziening van Nederland met zoet water.

#### Middelen ter bestrijding van de verziltig.

Een zeer belangrijk middel om het kwaad in zijn kern aan te tasten is het afsluiten van de overbodige zeegaten. Waar het meeste zout over de rivierbodem de rivieren opkruipt moet het middel uitstekend helpen. In 1950 heeft men met deze actie een begin gemaakt door de Brielse Maas af te dammen. Door dit werk is de Brielse Maas een meer geworden, dat in korte tijd zal uitzoeten. Van deze afsluiting verwacht men goede gevolgen voor het zuidelijk deel van Rozenburg en een groot deel van Voorne. Het werk was nodig, want de toestand op Voorne was zeer bedenkelijk geworden en de tuinbouw van Voorne zal zeker van de verzoeting profiteren. Bovendien bevindt zich op Voorne land van zeer goede kwaliteit voor de glastuinbouw, die thans in de nabijheid van de grote steden wordt opgejaagd ten gevolge van de stadsuitbreiding, zonder dat de tuinders voldoende gelegenheid vinden om hun bedrijf te verplaatsen. Het in de naaste toekomst ontzilte en gesaneerde Voorne biedt nieuwe mogelijkheden, al moet worden opgemerkt, dat in de Hoekse Waard en op het Eiland van Dordrecht land kan worden gevonden, dat nog beter is en tot op heden geen zoutproblemen kent.

Er bestaat aanleiding om op de ingeslagen weg voort te gaan en nog enkele andere zeegaten af te dammen. De ingewikkelde vragen, die daarmee samenhangen, worden thans zorgvuldig bestudeerd.

Nu kunnen uiteraard niet alle zeegaten worden afgesloten, want het overtollige rivierwater moet toch ook kunnen uitvloeien. Bovendien moeten onze grote handelssteden uit zee gemakkelijk bereikbaar blijven, zodat de kwalijke zoutwig van de Rotterdamse zee weg zal blijven bestaan, terwijl deze ook nog zal doorgaan met verder landwaarts te klimmen.

Behalve de afdamming van de open zeegaten verdienen ook de sluisen de aandacht. De grote hoeveelheden zout, die door schutsluisen Nederland binnenkomen of van het buitenwater naar de boezems worden gevoerd, kunnen worden verminderd door technische verbeteringen aan de sluiswerken. Vroeger is hierop niet gelet, aangezien men het zoutbezwaar niet telde. De scheepvaart gold destijds

voor veel belangrijker dan de landbouw en het was destijds in landbouwkringen geen gewoonte om het landbouwbelang openlijk te verdedigen.

Het grondprincipe van wat verder zal moeten geschieden komt neer op het wegdringen van het zoute water door het zoete water. Dit principe vindt reeds geruime tijd toepassing in het Hoogheemraadschap Rijnland, dat zoet water kan inpompen bij Gouda en op die manier een circulatie in het boezemwater onderhoudt, zodanig dat het brakke water bij Amsterdam weggedrukt wordt door het zoete water. Het water van Rijnlands boezem circuleert dus tegen het zoutgevaar in.

Een zeer grote rol in het wegdringen van het zoute door het zoete water in westelijk Nederland speelt op het ogenblik reeds het IJsselmeer en het is wel interessant, hierop nader in te gaan. Wanneer men de oude literatuur over de plannen tot drooglegging van de toenmalige Zuiderzee naleest, is er herhaaldelijk sprake van de indirecte gevolgen van de verzoeting voor Noord-Holland en Friesland. De voorspelling was, dat de Friese boezem, die destijds brak was, zou uitzoeten en dat ook Noord-Holland van een zoet IJsselmeer zou profiteren. Deze voorspelling is in vervulling gegaan. Het is moeilijk om in cijfers uit te drukken, welk indirect voordeel de afsluiting van de Zuiderzee voor de landbouw heeft gehad, maar men verneemt wel de mening, dat de kosten van de afsluitdijk door deze voordelen zouden zijn goedgeemaakt.

In het klein zullen de zoetwaterboezems zoals de thans afgesloten Brielse Maas een soortgelijke functie kunnen vervullen als het IJsselmeer in het groot; ook hier kan zoet water worden opgepot, dat in droge tijden zeer goed van pas zal komen.

Het succes van de verzoeting van het IJsselmeer heeft de algemene aandacht op de waarde van dit zoetwaterreservoir gevestigd. Het vormt de voornaamste reserve van zoet water in Nederland en men zou dit water eigenlijk wel overal willen gebruiken, waar zout of droogte dreigt. Het zal misschien ook nog wel ten zuiden van het IJ dienst moeten doen en men kan zich afvragen, of het meer na de voltooiing van de droogleggingen wel groot genoeg zal zijn om aan alle wensen om zoet water te kunnen voldoen.

Met ziet aan deze twijfel, hoe urgent de zoetwaterkwêstie is geworden. Alle belanghebbenden bouwen hun toekomstverwachtingen op de zoetwaterplas in het hart van Nederland en de plannen ontwikkelen zich alweer verder door studie van de vraag, of op den duur het niveau van het IJsselmeer niet hoger zou kunnen worden gesteld, zodat er meer water in kan worden opgeborgen, dat in droge tijden ter beschikking is.

Het zou veel te ver voeren om in te gaan op de vraag of dit kan. Slechts wil ik opmerken, dat daartoe in ieder geval nodig zal zijn om iets aan de IJssel te doen. Deze voert in droge zomers bijna geen water af en men kan natuurlijk niet veel water aan het IJsselmeer onttrekken, wanneer er geen aanvoer van water van de rivier komt. Daarmede zijn wij aan het volgende plan toe: kanalisatie van de IJssel en de Rijn. De grondgedachte van deze plannen is, dat er in tijden van grote afvoer veel goed water naar zee vloeit, waaraan niemand iets heeft, terwijl in droge perioden gebrek aan goed water heerst. Kanalisatie van IJssel en Rijn betekent de bouw van stuwen, waardoor het mogelijk wordt, veel goed water op te sparen voor perioden, waarin het erg nodig is. Op die manier kan het IJsselmeer in de toekomst zijn volle nut bewijzen, terwijl een verhoogde stand van Rijn en Lek zowel voor de aanvoer van zoet water naar Zuid-Holland als voor de drinkwatervoorziening van veel belang kan worden.

Een deel van het rivierwater zal in de toekomst naar de duinen worden gevoerd om daar de hoeveelheid zoet water te vergroten, die dient voor de winning van drinkwater. De reserve aan zoet water onder de duinen neemt snel af en de zoute kwel onder de duinen vermoedelijk snel

toe. Infiltratie dient allereerst om dit water te zuiveren en het de kwaliteit te verschaffen, die men van drinkwater gaarne ziet. Tegelijkertijd zal deze infiltratie een eind maken aan de snelle vermindering van de zoetwatervoorraad en aan de toeneming van de zoute kwel. Uit dit voorbeeld ziet men, hoe vele vraagstukken betreffende zout en zoet water met elkaar verweven zijn.

Het zoutvraagstuk speelt in al deze plannen slechts mee, want er bestaat over grote oppervlakten ook een verdrogingsvraagstuk, dat door de plannen tot opstuwung van het rivierwater ten dele zal worden opgelost.

#### *Urgentie van het vraagstuk der verzilting.*

Waarom is dit alles thans urgent en heeft men er vroeger weinig over vernomen? Men bedenke, dat er in Nederland wel iets veranderd is. Een halve eeuw geleden had Nederland slechts vijf miljoen inwoners en nu tien. In het begin van deze eeuw had Nederland economische hulpbronnen, die niet zijn toegenomen, integendeel in mindere mate vloeien, zoals onze bemoeiingen met Indonesië. Handel en scheepvaart zijn relatief minder belangrijk geworden, terwijl de industrie zich wel ontwikkelt, maar niet snel genoeg om de verliezen goed te maken. Onder deze omstandigheden zijn land- en tuinbouw zeer in betekenis en aanzien toegenomen. Het land wordt steeds intensiever gebruikt en ieder weet, dat dit broodnodig is. Zoutschade aan cultuurgrond is thans veel bedenkelijker dan voorheen. Hetzelfde kan worden gezegd van droogteschade. Vroeger vermeerde men te droge gronden. Noodgedwongen zijn zij ontgonnen en nu wil men er ook behoorlijke opbrengsten van krijgen. Dit alles dwingt tot een veel precieser beheer van land en water en zo zal Nederland over moeten gaan tot allerlei maatregelen om de vruchtbaarheid van de beperkte oppervlakte cultuurgrond te vergroten. Denk niet, dat wij dit doen uit rijkdom. Integendeel, wanneer wij rijk waren zouden wij ons niet om enige verzilting bekommeren. We zouden dan voldoende andere hulpbronnen hebben om te kunnen bestaan en zouden niet de kosten maken om zoveel mogelijk land in topproductie te houden. Nu de overbevolking dreigt en de bestaansmiddelen beperkt zijn, zal veel van het hier besprokene eenvoudig moeten gebeuren.

Het verschil met vroeger blijkt ook duidelijk uit het karakter van de waterstaatkundige werken, die in uitvoering of voorbereiding zijn. In het verleden ging het daarbij vooral om verkeer te water en te land; de toegang tot zee, de grote kanalen in het binnenland, de verbetering van het wegennet. Landbouw is altijd belangrijk geweest, maar was toch ook vaak het kind van de rekening, getuige de verzilting en de verdroging. De Zuiderzeewerken vormen als het ware de kentering. Daarbij was de uitbreiding van de cultuurgrond toch wel het voornaamste doel. Wat in de toekomst zal gebeuren staat uiteraard nog geenszins vast, maar het ziet er naar uit, dat landbouwbelangen in toenemende mate het doel van grote openbare werken zullen zijn.

In de Memorie van Toelichting op de Rijksbegroting voor 1952 heeft men kunnen lezen, dat de Regering in verband met absoluut noodzakelijke bezuinigingen geen directe voortgang wil maken met de uitvoering van werken tot beteugeling van het zoutgevaar. Men leze hieruit niet, dat de Regering het vraagstuk onbelangrijk vindt. Aan de houding van de Regering schijnen enkele ervaringen, opgedaan met de afdamming van de Brielse Maas, niet vreemd te zijn. Nu de Brielse Maas uitzoet, bestaat de mogelijkheid Voorne van zoet water te voorzien, dat speciaal de tuinders goed van pas zal komen. Er is sprake van, dat deze gebruikers daarvoor financiële offers zullen moeten brengen en men kan vernemen, dat daarover geen overeenstemming is bereikt. De verzouting is voornamelijk een gevolg van vroeger uitgevoerde openbare werken en men kan zich voorstellen, dat de belanghebbenden wel het zoete water willen gebruiken, maar daarvoor niet wensen te betalen.

Hoe het zij, men zal t.z.t. wel tot elkaar komen en dan mag men verwachten, dat de voor de toekomst zo belangrijke werken tot beteugeling van het zoutgevaar zullen worden voortgezet.

Wageningen.

Prof. Dr C. H. EDELMAN.

#### Literatuur.

Biamond, C. (1948) De watervoorziening van Amsterdam. - Amsterdam.  
Graaff, C. B. R. de (1948) Enige vraagstukken op het gebied van de waterhuishouding in Nederland. Ingenieur 60, no 18 en 19.

Edelman, C. H. (1949) Sociale en Economische Bodemkunde. - Amsterdam.  
Edelman, C. H. (1950) Inleiding tot de bodemkunde van Nederland. - Amsterdam.  
Gruyter, P. de en E. L. Molt (1943) Rijnlands boezem III. De hoedanigheid van het boezemwater. - Leiden.  
Jaarverslagen Proeftuin „Zuidhollands Glasdistrict”.  
Ontzilting van Noord-Holland. Rapport van de Commissie inzake het zoutgehalte der boezem- en polderwateren van Noord-Holland. - 's-Gravenhage 1946.  
Veen, J. van (1941) De toeneming van het zoutgehalte op de Benedenrivieren. Tijdschrift Kon. Ned. Aardr. Gen. 58, 5-37.  
Veen, J. van (1949) Dredge, drain, reclaim! - 's-Gravenhage.

## De Rijnvaartacte en Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart

Geleidelijk aan is de gehele discussie van de jaren dertig rondom de Rijnvaartacte herleefd. Laatstelijk is dit het geval geworden door de gedachtenwisseling tussen Prof. François en Prof. Van Eysinga. Steller dezès had in de discussie van vóór de oorlog binnenskamers en in het openbaar zijn aandeel <sup>1)</sup>.

Hierin moge aanleiding gevonden worden nog eens met eigen reeds eerder gegeven visie bij deze discussie aan te sluiten en te trachten enige argumenten overzichtelijk te ordenen.

Evenals in de jaren dertig is de vraag aan de orde, welke werking de Rijnvaartacte met betrekking tot de binnenlandse vaart uitoefent. In die jaren werd deze vraag gesteld met betrekking tot de wet op de evenredige vrachtverdeling, in de laatste tijd is zij geleidelijk aan en tenslotte met volle nadruk gerezen ten aanzien van de inmiddels aangenomen wet voor het goederenvervoer in de binnenvaart.

Men zal zich herinneren, dat de verhouding tussen de wet op de evenredige vrachtverdeling en de Rijnvaart in 1933 terloops aan de orde was geweest bij de parlementaire behandeling, hetgeen echter niet tot scherpe omschrijving van de casuspositie had gevoerd. Zodoende kon in de rechtspraak de netelige vraag naar de verhouding van wet tot tractaat worden ontweken.

In December 1934 sloot de Hoge Raad de werking van de wet evenredige vrachtverdeling voor de conventionele Rijn in het binnenland uit op twee gronden, nl. dat artikel 1 van de herziene Rijnvaartacte van 1868 in absolute zin vrijheid van vaart op de Rijn toestaat en voorts dat de Acte van Mannheim van 1868 artikel 46 van de Mainzer Acte, waarin bepaalde voorbehouden voor de nationale vaart zijn gemaakt, heeft afgeschaft. Hiertegeover staat, dat de Hoge Raad bij arrest van 1 Februari 1937 <sup>2)</sup> zeide, dat uit niets blijkt, dat de Weense tractaatbepalingen op zichzelf — waarop de verschillende riviertractaten stoeien — zouden dwingen tot het aannemen van de vrijheid van de binnenlandse vaart.

In dit blad is herhaalde malen betoogd <sup>3)</sup>, en ook de Rijnvaartcommissarissen hebben in het memorandum van October 1937 <sup>4)</sup> deze stelling tot de hunne gemaakt, dat de Hoge Raad in 1934 in historisch opzicht een fout heeft begaan door te verklaren, dat in beginsel artikel 46 van de Mainzer Acte zou zijn vervallen. Dit artikel geldt nl. naar zijn inhoud wel en Prof. Van Eysinga onderschrijft dit mede blijkens zijn artikel van 30 Januari jl. in dit blad.

De betekenis van de huidige Rijnvaartacte voor de vaart van vervoerondernemingen in eigen land vindt dus haar omschrijving in het systeem der *Mainzer Acte* en daarin nader artikel 46. Dit artikel is reeds meermalen geciteerd en voor het gemak van de lezer drukken wij de Franse tekst nog eens af.

„Le transport de personnes, chevaux, voitures, effets et autres objets d'une rive à l'autre, et ce qui tient au commerce ordinaire des deux rives, n'a rien de commun avec le présent règlement, non plus que la navigation d'un patron ou conducteur restreint à l'exercer dans l'enceinte du territoire de son souverain, sans en dépasser les limites, un tel patron ou conducteur n'étant assujéti qu'aux autorités du pays où il exerce son métier”.

Wat zegt dan dit artikel over ons vraagstuk? Wij laten buiten beschouwing de veren en andere verbindingen tussen de tegenover elkaar gelegen oevers. De formulering waar het thans op aan komt, is de zinsnede, welke de vaart van de schipper of scheepsbestuurder binnen de omtrek van het grondgebied van zijn soeverein van de werking der acte uitsluit.

In zijn laatste artikel stelt Prof. Van Eysinga, dat de toepassing van deze regel plaatselijk beperkt is. Dit kan geredelijk worden toegegeven, want in het artikel zelf wordt die beperking duidelijk omschreven, nl. binnen de grenzen van een bepaalde Staat. Dit dekt volkomen hetgeen bij de behandeling van de wet goederenvervoer binnenvaart van regeringszijde is gesteld. De overeenstemming tussen het standpunt van regeringszijde en deze tekst gaat nog verder.

Er is nl. niet sprake van iedereen, die de vaart binnen de grenzen uitoefent, maar zoals bij de toepassing van de wet goederenvervoer binnenvaart alleen van de schipper of scheepsbestuurder binnen de grenzen van zijn eigen land. Van de binnenvaart door buitenlanders uitgeoefend maakt de tekst geen melding.

Nu hebben de Rijnvaartcommissarissen, en in zijn jongste publicatie eveneens Prof. Van Eysinga, nog een verdere beperking aangebracht, nl. dat de regel van artikel 46 slechts van toepassing zou zijn op degenen, die *uitsluitend* de vaart in het binnenland uitoefenen. Dit woord „uitsluitend” staat er echter niet. Bovendien is in de gehele acte onder „navigation” evenals „Fahrt” van de Duitse tekst mede een enkele reis begrepen. Anders zou ook de Mannheimer Acte bepaald aan betekenis verliezen. En wij weten, dat wegens op zichzelf te respecteren inzichten de wens tot volledige vrijheid in de binnenlandse vaart de vader van deze zo spitsvondige beperkte uitlegging is geweest. Men zou niettemin een meer gefundeerde rechtvaardiging van de toevoeging van het woord „uitsluitend”, dat er nu eenmaal niet staat, kunnen vragen, te meer nog, omdat de Duitse tekst veel ruimte laat. Inmiddels zou men kunnen afwachten.

Evenals wij vroeger, heeft Prof. François er echter reeds op gewezen, dat men tijdens de werking der *Mainzer Acte* wel degelijk een vergunningstelsel in het binnenland kende. Er bestonden zelfs twee regelingen, de heffing van een patentrecht en de toepassing van een vergunningstelsel voor beurtveren. De heffing van het patentrecht werd uitdrukkelijk in strijd geacht met de bepalingen der *Mainzer Acte*. Daarom sloot men de buitenlandse vaart van de heffing van dit patent uit. Op de binnenlandse vaart hief men het echter en men is daarmee doorgegaan tot de invoering van Piersons nieuwe belastingwetten in 1893. Ook het vergunningstelsel paste men toe. Dit was gebaseerd op Koninklijke Besluiten van 1818 en 1819, alsook van 1842 en 1846, de laatsten

<sup>1)</sup> Zie Ned. Juristenblad 27 November 1937, nr 41, en Ned. Juristenblad 29 Januari 1938, nr 5.

<sup>2)</sup> Zie Ned. Jurisprudentie 1937, blz. 716.

<sup>3)</sup> O.a. laatstelijk Mr J. G. Sauveplanne in „E.-S. B.” van 12 September 1951.

<sup>4)</sup> Zie Telders, Verspr. Geschr. IV, blz. 54 e.v.

met betrekking tot de stoomvaart. Men ging zelfs zo ver ze op de internationale vaart toe te passen, waartegen de Pruisische Regering in 1842 protesteerde. Later schijnt men zich toch te hebben bepaald tot de binnenlandse vaart, zoals mag worden afgeleid uit een monografie van 1868 over beurtveren.

In hun memorandum van 1937 menen de Rijnvaart-commissarissen steun te vinden voor hun stelling, dat in het algemeen voor eigen ingezetenen recht op vrije binnenlandse vaart bestond door te wijzen op artikel 42 van de Mainzer Acte, waarin uitdrukkelijk aan de houders van Rijnvaartpatenten vrijheid van vaart wordt gegeven, niet alleen met betrekking tot de „grande navigation”, maar ook voor de „petite navigation”. Rijnvaartcommissarissen identificeren in hun memorandum stilzwijgend „petite navigation” met binnenlandse vaart, ten onrechte evenwel.

Artikel 42 van de Mainzer Acte vindt zijn oorsprong in de gecompliceerde onderscheidingen van artikel 19 van de Octrooiconventie van 1804. De daarin omschreven kleine vaart was de vaart tussen Mainz en Keulen, in die dagen een vaart over een traject, dat zich over meer dan één Staat uitstreckte. Het had dus zin in een acte met bepalingen omtrent internationale verhoudingen ook dit traject van de kleine Rijnvaart te betrekken.

Zo wordt ook een andere moeilijkheid opgelost, waar Rijnvaartcommissarissen in hun theorie voor stonden. Artikel 42 zegt nl., dat de houder van het patent vrijelijk de grote zowel als de kleine vaart mag beoefenen; artikel 43 verbiedt voorts alles wat de strekking heeft „de favoriser le chargement par un tour de rôle”, doch artikel 46 laat ineens de wetgever voor het binnenlands vervoer jegens eigen onderdanen weer de vrije hand. Zodra men zich echter voor ogen stelt, dat met de kleine Rijnvaart de vaart tussen Mainz en Keulen is bedoeld, vervalt deze schijnbare antinomie, artikel 42 had het niet over de binnenlandse verhoudingen. Aldus licht ook in 1868 de Nederlandse Regering dit artikel toe. Artikel 49, dat in bepaalde gevallen nog vrachtverdeling mogelijk maakt, evenwel deze dan ook geheel als een onderwerp van *inter-*

*nationale* vaart ziet, sluit daarbij logisch aan. Het stelsel van de Mainzer Acte is dus als volgt: ten aanzien van eigen onderdanen kan de Regering van het eigen land de wettelijke maatregelen nemen, die zij nodig acht; de internationale vaart, in al haar geledingen, is vrij, behoudens maatregelen tot vrachtverdeling, indien de betrokken Staten daarin toestemmen. Uit de Mannheimer Acte zijn daarop de artikelen over de vrachtverdeling verdwenen. Ook liet men de bepaling van artikel 46, omtrent het recht van wetgeving jegens eigen onderdanen, vallen, maar na uitdrukkelijk te hebben geconstateerd, dat het niet opgenomen behoefde te worden, omdat het zo'n vanzelf sprekende strekking had.

Nog meent Prof. Van Eysinga uit de plaatsing van artikel 46 in het geheel der Acte en met een beroep op haar systematische indeling te moeten concluderen tot een zeer beperkende interpretatie. Immers zou artikel 46, indien men het breder verstaat, van zo belangrijke betekenis zijn, dat het in dat geval aan het begin der Acte zou zijn geplaatst. Toch gaat dit argument, naar het mij voorkomt, niet op. Meer dan eens is betoogd, dat de systematiek der Mainzer Acte te wensen overliet, o.a. door de Nederlandse Regering in 1868. Wat daarvan zij, in ieder geval bevat de vierde titel, waarin artikel 46 staat, ook nog andere fundamentele regels, nl. het verbod van gedwongen lossing en overslag, alsmede de opheffing van gilden. Het is daarom, dat de titel zo algemeen luidt, nl. van het recht op de uitoefening van de Rijnvaart. Ook de volgende titel van de Mainzer Acte bevat fundamentele bepalingen, en wel omtrent vrachtverdeling en de vaststelling van vrachten. Dit is voldoende om aan te tonen, dat ook elders in de Mainzer Acte dan in de beginartikelen zeer ingrijpende kwesties nopens aard en omvang der vrije vaart zijn behandeld.

Kortom de juridische geschiedenis van de Rijnvaart-acte en de feiten van de 19e eeuw spreken voldoende duidelijke taal om te doen zien, dat de Nederlandse wetgever zich met de wet goederenvervoer binnenvaart binnen de toegelaten juridische grenzen heeft bewogen.

Wassenaar.

Mr K. VONK.

## De vrachtenmarkt

Het afgelopen jaar kenmerkte zich, in tegenstelling tot 1950, door minder ingrijpende fluctuaties op de vrachtenmarkt. De eerste vijf maanden stonden nog geheel in het teken van de grote vraag naar scheepsruimte, die als gevolg van de gebeurtenissen in Korea, de herbewapening, het streven naar voorraadvorming en de noodzaak om op grote schaal kolen uit Noord-Amerika aan te voeren, de vrachten reeds gedurende het tweede halfjaar 1950 in snel tempo deed oplopen. Daarna deed zich echter de invloed der gebruikelijke recessie in de zomermaanden gelden, terwijl ook de onderhandelingen over een wapenstilstand in Korea de vraag naar ruimte, in het bijzonder in het Verre Oosten, tijdelijk deed verminderen. Het vrachtenpeil liep terug en het indexcijfer voor sterlingvrachten bereikte,

1948 = 100.

	1950	1951
Januari .....	72,8	151,9
Februari .....	75,5	164,7
Maart .....	75,8	180,6
April .....	74,4	176,8
Mei .....	71,4	203,8
Juni .....	74,3	179,0
Juli .....	78,8	179,6
Augustus .....	86,6	149,3
September .....	89,0	166,5
October .....	95,8	190,4
November .....	97,6	172,9
December .....	115,7	168,5
Jaargemiddelde	84,0	173,7
Jaargemiddelde 1949	82,3	

hoezeer nog aanzienlijk hoger dan een jaar geleden, een laagtepunt. Hernieuwde vraag in het najaar deed de vrachten vervolgens weder oplopen en ofschoon het in October jl. bereikte niveau niet bleef gehandhaafd, is het gemiddelde indexcijfer voor sterlingvrachten in 1951 ruim het dubbele van het jaar tevoren.

In enkele sectoren toonden de vrachten nochtans een wisselvallig verloop. Werd bijvoorbeeld in Januari 1951 ruimte voor rekening van het Engelse Ministerie voor Voedselvoorziening bevracht voor het vervoer van tarwe van Australië naar het Verenigd Koninkrijk tegen 140/- ex silo, twee maanden later werd 167/6 betaald, terwijl de vracht voor April/Mei verscheping wederom 5/- lager was. Toen vervolgens bleek, dat Australië zijn voorraden goeddeels had geruimd, daalde de vracht wederom tot het uitgangspunt, nl. 140/-. Ter vergelijking zij er op gewezen, dat de graanvracht van Australië gedurende het eerste halfjaar 1950 fluctueerde van 57/6 tot 52/6! De aanzienlijke uitvoer van Amerikaanse kolen verleende vrijwel het gehele jaar krachtige steun aan de vrachtenmarkt. Toen eind November 1950 de eerste ladingen naar Rotterdam/Antwerpen werden bevracht, bedroeg de vracht slechts \$ 4,10 per ton. Vijf weken later werd reeds \$ 10,25 betaald, terwijl in Maart 1951 het hoogste peil, nl. \$ 14,50 per ton werd bereikt! Eenzelfde verloop toonden de vrachten naar het Verenigd Koninkrijk, die van 50/- per ton eind 1950



tot 180/- in Februari 1951 stegen. De vraag naar ruimte voor kolenvervoer van Noord-Amerika beïnvloedde uiteraard ook de graanvrachten van het westelijk halfmond. Werd aanvankelijk 20/- per quarter van 480 lbs voor het vervoer van zwaar graan van de Golf naar het Verenigd Koninkrijk betaald, geleidelijk liep de vracht tot 30/- op. De vaste stemming werd bovendien nog geaccentueerd door de opening der vaart op de St. Lawrence. In Maart jl. kwamen de eerste bevrachtingen op basis van 22/6 per quarter (7/9 per e.o.w. (eerste open water) in 1950) tot stand om geleidelijk tot 26/3 te stijgen. Naar India, waar de graanvoorraden tot een bedenkelijk laag peil gedaald waren, liepen de vrachten eveneens scherp op. Van 150/- per ton in Januari 1951 steeg de vracht voor verscheping van de Golf tot 180/- in Mei d.a.v., terwijl de graanvrachten van de Pacific Coast van 150/- tot 170/- per ton opliepen. De vrij ongebreidelde hausse der kolenvrachten van Noord-Amerika werd overigens geremd door ingrijpen der Amerikaanse Regering, die een aantal schepen uit de reservevloot in de vaart bracht en bovendien een maximumvracht van \$ 10,50 per ton naar Antwerpen/Rotterdam voor het vervoer van kolen in het kader der E.C.A. vaststelde.

Van hoe grote betekenis de onder auspiciën der Economic Co-operation Administration verscheepte hoeveelheden kolen en graan in het afgelopen jaar voor de vrachtenmarkt waren, blijkt uit de in totaal verscheepte hoeveelheden, nl. 4.648.002 tons kolen en cokes en 1.138.956 tons graan. Het Amerikaanse Ministerie van Handel heeft intussen medegedeeld, dat het kolenquotum in het kader der Marshall-hulp voor de eerste twee maanden van dit jaar tot 7.570.000 tons is verhoogd! Voegt men hierbij de uitvoer van kolen in hetzelfde tijdvak naar de landen, welke geen Marshall-steun ontvangen en die op 960.000 tons wordt geraamd, dan volgt hieruit, dat de totale behoefte aan tonnage uit dezen hoofde alleen reeds gedurende de eerste twee maanden van 1952 rond 8,5 mln tons bedraagt. Tot 1 December jl. werden 650 „Liberty“-schepen van de Amerikaanse reservevloot in de vaart gebracht. Deze laatste omvatte toen nog ruim 1.400 schepen, voornamelijk van het „Liberty“-type. Terloops moge ik er in dit verband op wijzen, dat als gevolg van de aanzienlijk gestegen scheepsprizen, voor de weinig economische „Liberty“-schepen, waarvoor begin 1951 slechts £ 250.000 kon worden bedongen, thans £ 575.000/£ 590.000 wordt betaald!

De uitvoer van Zuidafrikaanse kolen, die in vorige jaren een belangrijke uitbreiding onderging, werd in het afgelopen jaar zeer ongunstig beïnvloed door het chronisch tekort aan spoorwegmateriaal. In feite kwamen de verschepingen van Lourenço Marques in het tweede halfjaar vrijwel tot stilstand, terwijl die van Durban belangrijk inkrompen. Met nadruk dient er op te worden gewezen, dat deze teleurstellende ontwikkeling niet het gevolg is van ontoereikende productie, maar uitsluitend van de praktische onmogelijkheid om kolen in voldoende hoeveelheden naar de zeehavens te vervoeren. Exporteurs konden dan ook slechts op beperkte schaal in de behoeften der van oudsher gebruikelijke en van de sedert heteinde van de oorlog veroverde afzetgebieden voorzien. Een gang van zaken, die voor het sub-continent al even teleurstellend was als voor deze sector van de vrachtenmarkt, die in vorige jaren als potentieel bevrachter aanzienlijke steun aan het geheel verleende. Teleurstellend was de gang van zaken op de Laplata-markt. De oorzaken zijn bekend, nl. kleine oogsten waardoor het voor uitvoer beschikbaar surplus beperkt is — dit jaar laat de tarwe-oogst in het geheel geen overschot voor export — hetgeen uiteraard tot geringe vraag naar ruimte leidt. In het afgelopen jaar vertrokken dan ook veelvuldig schepen na lossing der aangevoerde kolenvrachten in ballast naar elders. Dooreengenomen was de stemming in de Middellandse Zee en Noordafrikaanse afdeling gunstig. Zo liep bijvoorbeeld de vracht voor pyriet van Huelva van 46/6 per ton in Januari tot 75/- per ton

in Mei op, terwijl om een ander voorbeeld te noemen, de vracht voor fosphaat van Casablanca naar het Verenigd Koninkrijk van 42/6 in Januari tot 65/- in Juni steeg. Na een teruggang bewogen de vrachten in deze sector zich opnieuw in stijgende lijn mede door de vraag naar ruimte voor het vervoer van graan van de Russische Zwarte Zee naar het Verenigd Koninkrijk op grond van het door Engeland met de Sovjet-Unie gesloten contract voor de levering van één miljoen tons graan. Dientengevolge steeg de vracht in deze afdeling van 92/6 in September jl. tot 112/6 in de daarop volgende maand. Zeer actief was tenslotte de timecharter sector. Tal van lijnrederijen, met name die onder Engelse vlag, zagen zich ten gevolge van het grote aanbod van lading, speciaal in uitgaande richting, alsmede door langdurig oponthoud in laad- en loshavens, waardoor het vaarplan in het gedrang kwam, verplicht tonnage van derden te huren.

De uitkomsten van het rederijbedrijf en met name van die rederijen, welke schepen in de algemene vrachtvaart emplooi vinden, zullen de gunstige stemming op de vrachtenmarkt gedurende het afgelopen jaar weerspiegelen. Toch lijkt het nuttig er nog eens op te wijzen, dat de basis, waarop deze schijnbare welvaart berust, zeer labiel is. Verontrustend is de voortdurende stijging der exploitatiekosten zowel in directe als indirecte zin. Vrijwel geen enkel onderdeel der exploitatierekening ontkomt aan de opwaartse beweging. Het ingrijpend karakter dezer laatste moge met een enkel voorbeeld, dat gemakkelijk met meerdere ware aan te vullen, worden geïllustreerd. Ik bepaal mij tot de sterk gestegen brandstofprijzen. Na de jongste prijsverhoging, en men dient er rekening mede te houden dat het plafond nog niet is bereikt, bedraagt de prijs voor dieselolie globaal 243/- per ton en voor stookolie rond 173/- per ton. Wat deze prijsverhogingen voor een 9.500 tons vrachtschip betekenen blijkt uit het navolgend vergelijkend overzicht, dat uitgaat van een verbruik van 15 tons dieselolie dan wel 30 tons stookolie of 45 tons kolen per etmaal.

	Mei 1950	Juni 1951	Augustus 1951	December 1951
Motorschip (dieselolie) ..	£ 130	£ 165	£ 175	£ 185
Stoomschip (stookolie) ..	„ 180	„ 235	„ 235	„ 260
Kolenstoker .....	„ 180	„ 200	„ 200	„ 250

De in de praktijk alleszins geslaagde proeven met het stoken van zgn. „boileroil“ in daartoe ingerichte motorschepen hebben er toe geleid, dat thans reeds meer dan honderd schepen uitsluitend „boileroil“ stoken, terwijl, naar het Engels tijdschrift „The Motorship“ in het Januari-nummer mededeelde, contracten zijn gesloten voor het inrichten van een zeshonderdtal verdere motorschepen. De besparing met het stoken van „boileroil“ is belangrijk en bedraagt 20 à 30 percent; de kosten uit hoofde van brandstof bedragen circa £ 130 per etmaal. Met betrekking tot de constant stijgende kostenfactor wees de voorzitter der Union Castle Mail Steamship Company er ter gelegenheid van de op 7 Juni jl. gehouden jaarvergadering op, dat de exploitatiekosten in 1950 — en sindsdien zijn zij wederom belangrijk gestegen — zijner rederij ruim £ 1,2 mln hoger waren dan het jaar tevoren. De voorzitter der Coast Lines Ltd, welke vloot in de korte vaart emplooi vindt, verstrekte ter jaarvergadering, welke op 11 September jl. werd gehouden, vergelijkende cijfers ten aanzien van enkele der voornaamste posten op de exploitatierekening, waaruit de stijging eveneens duidelijk blijkt.

#### Meerdere kosten in 1950 vergeleken met 1949.

Stuwadoorskosten .....	£ 122.000
Brandstof .....	„ 115.000
Gages .....	„ 58.000
Onderhoud .....	„ 39.000

Het langdurig oponthoud in tal van laad- en loshavens waardoor enerzijds de reisrekening ongunstig wordt be-

invloed, anderzijds nuttige laadruimte aan de markt wordt onttrokken, baart toenemende zorg. Hetzelfde geldt voor de abnormale stijging der bouwrijzen. Daar bovendien geen enkele werf bereid is vaste prijzen te noteren, is de uiteindelijke aanschaffingswaarde een volmaakt onbekende factor. Ruwweg moet thans voor de bouw van een 10.000 tons motorvrachtschip van het open schutdek-type, met een snelheid op de proeftocht van 12 mijl en met oplevering eind 1956 begin 1957, met een basisprijs van £ 60 per ton draagvermogen worden gerekend. Evt. verhogingen der materiaalrijzen komen evenals evt. loonsverhogingen integraal ten laste der opdrachtgevers. Daar een aanzienlijk percentage der bedrijfswinst door de fiscus wordt opgeëist en zelffinanciering zodoende steeds bezwaarlijker wordt, baart het vlootvernieuwings- dan wel -uitbreidingsprobleem tal van rederijen zorgen.

Was het afgelopen jaar ongetwijfeld gunstig, uit het voorgaande blijkt nochtans hoe wankel de basis is, waarop de welvaart berust. Verminderen de internationale spanningen, dan lijkt een terugslag onvermijdelijk en zal het verstoorde evenwicht tussen inkomsten en uitgaven duidelijk aan de dag treden. Dit geldt wel in bijzondere mate voor de algemene vrachtaart waar, in tegenstelling tot de tankvaart, het bevrachten op timecharter voor lange termijnen slechts in uitzonderingsgevallen mogelijk is. De bedrijfsuitkomsten in de algemene vrachtaart zijn dan ook geheel afhankelijk van de fluctuaties op de vrachtenmarkt en de ervaring leert, dat deze laatste op haar beurt geheel beheerst wordt door de wet van vraag en aanbod. Welke placht men te zeggen, dat een betrekkelijk luttel percentage, nl. twee à drie percent meer of minder vraag naar scheepsruimte een hausse dan wel een baisse op de vrachtenmarkt betekende. In het midden latend of zulks ook thans nog geldt, heeft de jongste geschiedenis, nl. de gang van zaken na Korea, eens te meer getoond hoe snel en hoe fundamenteel de verhoudingen zich wijzigen. Profiteert de algemene vrachtaart vrijwel onmiddellijk van iedere toeneming der vraag in de vorm van stijgende vrachten, zulks in tegenstelling tot de geregelde lijnvaart waar de vrachtenconferenties het vrachtenpeil stabiliseren en verhogingen resp. verlagingen eerst na verloop van tijd en in gemeen overleg der bij de vaart op een bepaald traject betrokken

rederijen worden toegepast, deze laatste is wat de bedrijfsuitkomsten over langer perioden betreft, aanzienlijk stabiel. Geheel anders is de situatie in de tankvaart, waar de mogelijkheid om — thans reeds — verscheidene jaren vóór het in de vaart komen der schepen — timecharters op lange termijn, nl. 5 tot 10 jaren, tegen alleszins lonende cijfers af te sluiten, de risico's aanmerkelijk beperkt. Deze laatste factor, gevoegd bij de voortdurende stijging van het wereldverbruik van petroleumproducten en de daarmee gepaard gaande behoefte aan tanktonnage, verklaren tezamen de aanzienlijke uitbreiding, welke aan de wereld-tankvloot wordt gegeven. Als voorbeeld moge Noorwegen worden genoemd, waar de koopvaardijvloot op 1 December jl. bestond uit 342 tankschepen met een inhoud van 2,8 miljoen bruto register tons (48,6 pCt van de totale bruto-inhoud der vloot) en 1.828 vrachtschepen met een inhoud van 2,97 miljoen bruto register tons (51,4 pCt), terwijl 171 tankschepen metende 1,93 miljoen bruto register tons tegen slechts 145 vrachtschepen metende 609.000 bruto register tons in aanbouw resp. bestelling waren. Ongeveer de helft der Noorse koopvaardijvloot, d.w.z. het overgrote deel der tankschepen, vaart op timecharter, deels reeds vóór het conflict in Korea, d.w.z. vóór de jongste hausse op de tankvrachtenmarkt, afgesloten.

Deze markt was gedurende het afgelopen jaar, met uitzondering van de zomermaanden, bij voortdurende vast. De vrachten varieerden van M.O.T. plus 330 pCt (139/9 per ton) voor het vervoer van donkere olie van de Caraïbische Zee naar het Verenigd Koninkrijk/Europees vasteland als hoogste vracht, tot M.O.T. plus 60 pCt (52/-) als laagste vracht gedurende de zomermaanden. In het najaar trokken de vrachten wederom snel aan tot M.O.T. plus 300 pCt. Op timecharter-basis kwamen recentelijk enkele bevrachtingen tot stand op basis van 24/- per ton draagvermogen per maand voor een periode van vijf jaren met oplevering eerste helft 1956! Voor vroegere oplevering, nl. October 1954, werd voor eenzelfde periode 28/- betaald (begin 1951 circa 21/6 à 22/-). De vooruitzichten voor de tankvaart zijn, gezien de reeds genoemde factoren, nl. stijgende productie en toenemend verbruik, ook op iets langer termijn dan ook gunstig.

Rotterdam.

C. VERMEY.

## De werkring der economen

De nieuwe publicatie van de adreslijst der economen gaf mij aanleiding, op dit onderwerp, dat ik reeds eerder in dit blad behandelde, terug te komen<sup>1)</sup>.

De nieuwe publicatie verschilt van de oude door een grotere volledigheid: zij noemt 2.417 afgestudeerde economen, terwijl die van een jaar eerder er slechts 2.055 noemt. Het verschil van 362 is voornamelijk gelegen in de Rotterdamse afgestudeerden, van wie er bijna 300 meer zijn opgenomen dan in de vorige uitgave.

Ook van hen, die in de vorige uitgave al waren vermeld, is in een aantal gevallen een andere werkring genoemd; men mag aannemen, dat deze veranderingen evenzeer correcties als in de loop van het jaar plaatsgevonden hebbende wijzigingen betreffen.

Een vergelijking van een uit deze publicatie gemaakte statistiek met die van het vorige jaar geeft dan ook slechts ten dele aan, welke wijzigingen in de loop van 1951 hebben plaatsgevonden, en voor een ander deel, welke verbeteringen de vorige opgave behoefde.

Op blz. 139 volgt een overzicht van het aantal afgestudeerden, op overeenkomstige wijze gesplitst naar werkring, als in het voorgaande artikel geschiedde. Ter vergelijking

zijn de totalen van het toen afgedrukte staatje tevens opgenomen en is in pCt van 1951 aangegeven, welke relatieve betekenis deze wijzigingen hebben.

Opvallend is in dit staatje de toeneming van het aantal economen in industrie en groothandel. De groep „particuliere bedrijven” is de enige groep, die meer dan het gemiddelde is toegenomen.

Zoals bekend is, acht ik deze ontwikkeling gunstig. De departementale diensten en de gemeentelijke en provinciale administratie geven een zeer grote relatieve toeneming te zien; het aantal hier werkzame economen blijft echter klein.

Betekenis heeft verder de achteruitgang in de accountancy-sector. Zowel voor public-accountants als voor de rijksaccountantsdiensten is de belangstelling minder groot, dan uit de vorige statistiek kon worden opgemaakt.

Men mag aannemen, dat deze wijziging voor een belangrijk deel betrekking heeft op doctorandi, welke hebben afgezien van hun voornemen het accountantsexamen af te leggen, aangezien deze categorie gemakkelijker zal overgaan naar ander werk dan de accountants, die het examen hebben afgelegd. Dit verschijnsel loopt dan parallel met het teruglopen van het aantal cursisten voor

<sup>1)</sup> „De economische studie beoordeeld naar haar resultaten”, „E.-S.B.” van 31 October 1951, no 1798.

Groep	Per 1/1/1952				Per 1/1/1951 Totaal	Wijziging v. 1952 t.o.v. 1951 in pCt van 1951
	Rotterdam	Amsterdam	Tilburg	Totaal		
Land- en tuinbouw	8	—	2	10	10	—
Industrie	289	81	98	468	320	+ 46
Groothandel	70	9	21	100	68	47
Detailhandel	21	11	14	46	44	4
Verkeer	44	8	3	55	43	28
Financiële instellingen	127	44	30	201	171	18
<b>Totaal particuliere bedrijven</b>	<b>559</b>	<b>153</b>	<b>168</b>	<b>880</b>	<b>656</b>	<b>34</b>
Overheidsbedrijven	25	9	24	58	61	— 5
Departementale diensten	155	22	26	203	175	16
Departementale diensten	28	7	7	42	24	75
Gem. en prov. administratie	12	2	15	29	18	61
Gem. en prov. diensten	19	3	11	33	33	—
Rijksaccountantsdiensten	19	9	2	30	38	— 21
Andere functies	61	3	4	68	60	13
<b>Totaal Overheid</b>	<b>294</b>	<b>46</b>	<b>65</b>	<b>405</b>	<b>348</b>	<b>16</b>
Semi-overheidsdienst	82	14	38	134	122	10
Organisaties en verenigingen	81	27	61	169	177	— 45
<b>Totaal semi-Overheid en verenigingen</b>	<b>163</b>	<b>41</b>	<b>99</b>	<b>303</b>	<b>299</b>	<b>1</b>
Accountantskantoren	127	34	36	197	207	— 5
Pers en publiciteit	20	6	6	32	25	28
Andere vrije beroepen	61	25	29	115	102	13
Onderwijs	72	10	27	109	82	34
Indonesië	73	6	5	84	60	40
<b>Totaal vrije beroepen onderwijs en overige</b>	<b>353</b>	<b>81</b>	<b>103</b>	<b>537</b>	<b>476</b>	<b>13</b>
<b>Totaal bekend</b>	<b>1.394</b>	<b>330</b>	<b>459</b>	<b>2.183</b>	<b>1.840</b>	<b>19</b>
Onbekend	142	51	41	234	215	9
<b>Totaal-generaal</b>	<b>1.536</b>	<b>381</b>	<b>500</b>	<b>2.417</b>	<b>2.055</b>	<b>+ 18</b>
1/1/1951 Totaal-generaal	1.239	355	461	2.055	—	—
Verandering 1952 in pCt van 1951	24	7	8	18	—	—

de N.I.v.A.-cursussen inrichtingsleer te 's-Gravenhage en Amsterdam <sup>2)</sup>.

Men zou de vraag kunnen stellen, of dit opvallende parallelisme een aanwijzing vormt, dat in de ogen der candidaat-accountants de voordelen, aan het accountantsdiploma verbonden, niet meer opwegen tegen de zeer zware studie.

Een vergelijking in grote trekken met de cijfers van 1937 en 1951 geeft het volgende beeld:

	1937	1951	1952
	(in procenten)		
Particulier bedrijf	33,1	35,7	40,2
Overheidsbedrijf	2,7	3,3	2,7
Overheidsdienst	30,5	19,9	18,5
Semi-overheidsdienst en verenigingen	8,2	16,2	13,9
Vrije beroepen, onderwijs en overige	25,5	25,9	24,7

Aan het slot van het voorgaande artikel stelde ik als wenselijk, dat over tien jaar 50 pCt der economen in het bedrijfsleven werkzaam zou zijn. Thans blijkt, dat van 1937 tot 1952 dit percentage is toegenomen van 35,8 tot 42,9; dit is een symptoom van een ontwikkeling in de goede richting.

Bilthoven.

Dr J. G. STRIDIRON.

<sup>2)</sup> Jaarverslag N.I.v.A. 1950/51, blz. 163.

## INGEZONDEN STUK

### Law no 63 en de merkenprocessen

Mr J. W. van der Zanden te 's-Gravenhage schrijft ons:

Dr C. Schouten betoogt in „Economisch-Statistische Berichten” van 23 Januari 1952, nr 1809, blz. 65/6 opnieuw, dat de Duitse rechten op merken niet van rechtswege op de Staat der Nederlanden zijn overgegaan. Er is wellicht reden er eens de aandacht op te vestigen, dat de rechtspraak van het Haagse Hof en de Haagse Rechtbank en van overzeese rechters reeds vóór de Wet vijandelijke merken van 7 Juni 1950, „Staatsblad” nr K 217 in tegengestelde zin gevestigd was:

Rb. 's-Grav., 9 Oct. 1945, *Nederlandse Jurisprudentie* 1946, nr 63, *Bijblad Industriële Eigendom* 1945, nr 31, blz. 68 (Arado/Bureau Industriële Eigendom, merk Ar) (met noot J. E. van der Meulen);

Rb. 's-Grav., 30 April 1946, *N. J.* nr 483, *B.I.E.* nr 29, blz. 73 (Thawpit/Bureau I.E., merk Thorpin);

Pres. Rb. 's-Grav., 8 Oct. 1946, *B.I.E.* 1947, nr 46, blz. 196 (Staat/Chemo Pharmacia);

Hof 's-Grav., 18 Nov. 1946, cassatieberoep verworpen door Hoge Raad, 11 April 1947, *N.J.* 1948, nr 98, *B.I.E.* 1947, nr 22, blz. 113, (Plant Protection Bureau I.E., merk Agrocide) (met noot F. J. A. Hijink);

Rb. 's-Grav., 11 Dec. 1946, *B.I.E.* 1947, nr 47, blz. 196 (Lakeside/Bureau I.E., merk Libilake);

Rb. 's-Grav., 26 Febr. 1947, *N.J.* 1948, nr 329, *B.I.E.* 1947, nr 26, blz. 132 (Beheersinstituut/Tamino, merk Sanatine);

Landrechter Batavia, 1 Aug. 1947, *Indisch Tijdschrift van het Recht* 1948, blz. 6, *B.I.E.* 1948, nr 15, blz. 26, (Geigy/Kantoor voor de industriële eigendom, merk Gyron);

Hof van Justitie Curaçao, 23 Sept. 1947, *N.J.* 1948, nr 296, *B.I.E.* 1948, nr 77, blz. 174 (Beheersinstituut/Sterenthal).

Vergelijk ook Octrooiraad, Afdeling van Beroep, 9 Aug. 1947, *N.J.* 1948, nr 412, *B.I.E.* 1947, nr 55, blz. 200 (met noot F. J. A. Hijink).

In dezelfde zin thans ook voorzitter Raad voor het Rechtsherstel, 31 Jan. 1952 (Ahrend/Stichting Beheer Vijandelijke Octrooien en Merken).

Overigens zijn de Duitse belanghebbenden onlangs in de gelegenheid gesteld, vóór 1 April 1952 hun merkenrechten terug te vragen (zie mededeling van het Nederlandse Beheersinstituut van 9 November 1951, *Nederlandse Staatscourant* 12 November 1951, nr 220, blz. 9, *B.I.E.* 1951, blz. 170).

### Naschrift.

Het ingezonden stuk van Mr J. W. van der Zanden is nuttig voor mij, omdat ik daardoor ongevraagd van deze deskundige een zeer volledige lijst van na-oorlogse jurisprudentie over de Duitse merkenkwesie in handen krijg; mijn antwoord echter moet ook daardoor noodzakelijk het karakter van het dragen van water naar de zee verkrijgen.

M.i. doet de door Mr Van der Zanden aangevoerde jurisprudentie volstrekt geen afbreuk aan mijn betoog. In de eerste plaats is er geen enkel arrest van de H.R. bij. In de tweede plaats doet deze jurisprudentie niets anders dan bevestigen, dat E 133 art. 1 sub 8 derogert aan art. 20 Merkenwet (vandaar, dat K 217 overbodig was). De rechter heeft zich immers te houden aan art. 11 W.A.B. Dat bewijst dus niet, dat de wet ook naar haar inhoud juist is. De wetgever bepaalt wat recht is, de jurisprudentie brengt de wet in praktijk hoogstens onder interpretatie van een twijfelachtige tekst, meer niet. Nu ontken ik ten

stelligste, dat E 133 art. 1 sub 8 „handelsnaam” juist is. Niet, dat E 133 niet het beginsel van art. 20 Merkenwet, alleen tegenover Duitse merken, opzij had mogen schuiven. Deze discriminatie zou weliswaar op zichzelf reeds betreurenswaardig zijn geweest. Hiervoor zou ik kunnen verwijzen naar H.R. 9 Juli 1937 N.J. 1937-1065: „het recht tot uitsluitend gebruik van een merk is niet bestaanbaar zonder bezit van de fabriek of handelsinrichting”; evenzo H.R. 24 Mei 1929 N.J. 1929-1521. Doch deze verwijzing maak ik ongaarne, omdat inzonder mij dan immers hetzelfde verwijt, als ik hem, zou kunnen maken, nl. dat dit niets anders is dan toepassing van de wet. Niettemin onderstrepen deze arresten nog eens duidelijk het oude rechtsbeginsel.

Maar niettemin zou E 133 dit hebben kunnen doen, ware het niet, dat de onderwerpelijke materie niet tevens internationaal geregeld is. Ik stel verder, dat het internationale recht voorrang dient te hebben boven het nationale. Voor het kernpunt van deze internationale regeling (Unieverdrag art. 10 bis, hetwelk alle daden, welke ook, die verwarring zouden kunnen verwekken, verbiedt) en voor het beginsel van de voorrang verwijs ik naar blz. 66 eerste en blz. 65 tweede kolom van mijn opstel in „E.-S.B.” van 23 Januari 1952. Men ziet, dat ik, wat dit laatste beginsel betreft, in het allerbeste gezelschap ben. Mijn grote bezwaar is vooral, dat de Nederlandse wetgever van E 133 (en K 217) niet aan het Unieverdrag heeft gedacht, of heeft willen denken, waarschijnlijk omdat hij als geallieerde onder invloed van de oorlog heeft gemeend de (enkele) neutrale verdragsstaten te mogen negeren.

In alle door Mr van der Zanden genoemde rechtspraak heeft de rechter dus zijn plicht verzuimd. Deze had althans moeten beziën, of „E 133 art 1 sub handelsnaam” in strijd is met het Unieverdrag. Maar hij heeft dit verdrag zelfs niet genoemd.

Maar waarom noemt de geachte inzender niet het zo juist (12 December 1951) gewezen vonnis van de arr. rb. te Amsterdam in het geding Stichting tegen Rikkers? Heeft hij er dan geen kennis van genomen, dat daarin de volgende opmerkelijke rechtsoverwegingen voorkomen? Opmerkelijk, omdat hierin voor het eerst het Unieverdrag (en de Stichting van Madrid) worden genoemd:

„een overgang op de Staat van het recht om de merken te voeren, heeft E 133 niet te weeg gebracht, daar art. 20 Merkenwet zich voornamelijk in het belang van het Nederlandse publiek daartegen verzette. Uit E 133 blijkt geenszins, dat de wetgever aan zijn streven naar het treffen van voorzieningen omtrent het vermogen van vijandelijke onderdanen, ook de belangen van het Nederlandse publiek heeft willen opofferen. Ook vloeit dit niet voort uit K 217; dat de M. v. T. op het wetsontwerp, hetwelk tot K 217 heeft geleid, van een andere mening schijnt uit te gaan, kan uiteraard evenmin tot een andere conclusie leiden als de in dat staatsstuk uitgedrukte goede voornemens van de Regering om benadeling van het publiek te voorkomen. De Rechtbank voelt zich in haar bovenverfelde overtuiging mede gesterkt door de omstandigheid, dat daar, waar door latere wijzigingen van de internationale bepalingen van merkenrecht, overgang van internationaal ingeschreven merken met betrekking tot een bepaald land aan een ander is mogelijk gemaakt, het beginsel van de nationale wetgeving van sommige staten, dat die overgang slechts tezamen met die van de fabriek of handelsinrichting zou kunnen plaats hebben, steeds is gerespecteerd”.

Ik ben het met de overwegingen zelve wel niet geheel eens (bespreking van dit nog niet in kracht van gewijsde gegane vonnis mag echter niet plaats hebben), niettemin ziet men daarin, met name door het noemen van het volkenrecht, een stap in de door mij voorgestane richting.

Wat de laatste alinea van het ingezonden stuk betreft, de bedoelde publicatie doet ten eerste de periode van beheer en de daaruit voortgevloede verkoop enz. niet te niet en bovendien gaat deze publicatie eveneens en onveranderd van het m.i. onjuiste standpunt van het eigendomsrecht van de Staat uit en bewijst dus evenmin iets als de door Mr Van der Zanden aangevoerde jurisprudentie.

Scheveningen.

C. SCHOUTEN.

## BOEKAANKONDIGING

*Landbouwgids 1952*, onder redactie van de Boeren- en Tuindersbibliotheek, met medewerking van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening en de centrale landbouw- en landarbeidersorganisaties. Staatsdrukkerij- en Uitgeverijbedrijf, 's-Gravenhage, 536 blz., f 5.

De Landbouwgids 1952 biedt een veelheid van gegevens op het uitgebreide terrein van de Nederlandse landbouw en bovendien in een zodanige vorm, dat deze op gemakkelijke wijze kunnen worden geraadpleegd. Na het „voorkerk” — zakagedagegegevens voor boeren — is een overzicht opgenomen van de bestaande agrarische instellingen, instituten, stichtingen enz., dat de gebruiker van de Gids goede diensten kan bewijzen bij het wegwijs worden in de veelheid van instanties: het overzicht vereiste meer dan 70 klein bedrukte bladzijden!

Het algemene gedeelte van de Gids bevat o.a. belangwekkende weerkundige, statistische en sociale gegevens en een als handleiding — niet als receptenboek — bedoelde werkkalender voor de landbouw. Vervolgens wordt in de vorm van korte artikelen, geschreven door ter zake kundigen, aandacht geschonken aan onderwerpen als: bodem, bemesting en waterhuishouding, akker- en weidebouw, plantenziektenbestrijding, veeteelt, veevoeding, pluimveeteelt, veeziekten, zuivel en mechanisatie.

Ten opzichte van de vorige heeft de nieuwe Gids voor 1952 belangrijke wijzigingen ondergaan, zowel wat de vorm waarin de stof is weergegeven als wat de inhoud betreft. Zo zijn als nieuwe hoofdstukken toegevoegd: belastingen en de genoemde werkkalender. Voorts is thans een bescheiden plaats ingeruimd voor de bedrijfs-economie (5 blz.). Uitbreiding van dit hoofdstuk in de Landbouwgids 1953 zou ongetwijfeld gerechtvaardigd zijn. Deze Gids, die in de eerste plaats een naslagwerk bedoelt te zijn, heeft tenslotte aan bruikbaarheid gewonnen door het sterk herziene personen- en zakenregister.

d. w.

## AANTEKENING

### Recente ontwikkeling van de wereldhandel in katoenen manufacturen

In „E.-S.B.” van 27 September 1950 publiceerden wij aan de hand van een artikel van Drs H. J. Kuhlmeijer in „The Monthly Review of the World Cotton Situation” een overzicht van de wereldhandel in katoenen manufacturen. In het Decemnummer van 1951 van genoemd blad troffen wij van dezelfde auteur een beschouwing aan over de verdere ontwikkeling van deze handel. In het onderstaande wordt het betoog van Drs Kuhlmeijer verkort weergegeven.

Sedert de publicatie van bovengenoemd artikel werd de handel in katoenen manufacturen gekarakteriseerd door:

1. de terugkeer naar een algemene „buyers' market” voor katoenen manufacturen gedurende 1951;
2. het snelle herstel van de Japanse katoenindustrie;
3. de ontwikkeling van India tot één van de grootste textielexporterende landen;
4. de daaruitvolgende verschuiving van de wereldhandel in katoenen manufacturen naar beide bovengenoemde landen en
5. de voortgaande vestiging en uitbreiding van de katoenindustrie in onderontwikkelde — en vaak katoenproducerende — landen, gepaard gaande met eenzelfde

ontwikkeling van de synthetische vezelindustrie in grote katoen- en wolverbruikende landen zoals de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, West-Europa en Japan.

#### *De omvang van de wereldhandel in katoenen manufacturen.*

Van 1945 tot en met 1950 nam de totale export van katoenen manufacturen toe van minder dan de helft tot bijna 80 pCt van de gemiddelde vooroorlogse export. Volgens een voorlopige schatting is de export gedurende 1951 van ongeveer dezelfde orde van grootte geweest als in 1950, d.w.z. ongeveer 5.500 mln yards<sup>2</sup>, tegen 7.000 mln yards<sup>2</sup> vóór de oorlog.

#### *Export van katoenen manufacturen.*

Kalenderjaar	Mln yards <sup>2</sup>	Indexcijfers
1936-1938, gem.	7.000	100
1947	3.800	54
1948	4.050	58
1949	4.800	69
1950	5.500	79
1951 schatting	5.500	79

De cijfers in bovenstaande tabel wekken de indruk, dat er in het na-oorlogs herstel een keerpunt is bereikt. Op korte termijn moet de verklaring voor dit keerpunt worden gezocht in de terugkeer van de „buyers' market" na het eerste of tweede kwartaal van 1951; op lange termijn bezien zou het feit, dat de export in 1951 niet verder is toegenomen, kunnen betekenen, dat de structurele daling van de internationale handel in katoenen manufacturen, die zich sedert de eerste wereldoorlog heeft voorgedaan, weer is begonnen. Het aandeel van de uitvoer van katoenen manufacturen, uitgedrukt in procenten van het ruwe katoenverbruik, vertoont, zoals onderstaand staatje doet zien, een voortdurende daling.

#### *Wereldexport van katoenen manufacturen in verhouding tot het wereldverbruik door spinnerijen.*

Jaar	Verbruik spinnerijen		Uitvoer van katoenen manufacturen <sup>1)</sup> (ruwe katoen equivalent)		Uitvoer in pCt van het verbruik
	in duizenden balen	index	in duizenden balen	index	
1909/13	20.310	100	4.750	100	23
1924/28	24.760	122	4.330	91	17
1934/38	27.945	138	3.265	69	12
1950	28.100	138	2.750	58	10
1951 <sup>2)</sup>	31.700	156	2.750	58	9

<sup>1)</sup> Aangenomen is, dat gemiddeld 2.000 yards<sup>2</sup> worden vervaardigd uit één baal katoen.

<sup>2)</sup> Gedeeltelijk geraamd.

Het feit, dat de na-oorlogse export van katoenen manufacturen beneden vooroorlogs niveau is gebleven is geenszins in strijd met de verwachtingen. Integendeel, deskundige waarnemers hebben steeds voorspeld, dat de export, na enig na-oorlogs herstel, weer zou dalen in verband met de voortgaande industriële expansie in kledingimporterende gebieden. De wereldhandel in katoenen manufacturen kwam na 1945 voornamelijk tot ontwikkeling, doordat er op de meeste overzeese markten een opgehoorde vraag bestond in een tijd dat belangrijke concurrenten in verband met oorlogsschade, tekorten aan arbeiders enz. slechts beperkte hoeveelheden konden leveren. De golf van aankopen voor voorraadvorming en van speculatieve aard, volgend op het uitbreken van de oorlog in Korea en samenvallend met een geringe katoenoogst, versnelde de exportstijging gedurende 1950 en begin 1951. Daarna echter vormden de grote voorraden en de dalende textielprijzen een struikelblok voor de verkopen in binnen- en buitenland. Hier kwam nog bij, dat de prijzen van goederen als rubber en tin, die de deviezenpositie en het be-

schikbare inkomen van belangrijke kledingimporterende landen in het Verre Oosten bepalen, een aanzienlijke daling te zien gaven. Dit veroorzaakte een verdere inkrimping van de vraag en het annuleren van vele contracten.

Kort geleden is gebleken, dat de katoensituatie als gevolg van het gedeeltelijk mislukken van de oogst in de Verenigde Staten en het Midden Oosten niet zo gunstig zal zijn als zich oorspronkelijk liet aanzien. Tot nu toe zijn de aankopen immuun geweest voor de stijging, die de katoenprijzen weer te zien geven; aangezien — naar Drs Kuhlmeijer veronderstelt — de voorraden vermoedelijk gedurende het laatste halfjaar tot meer normale proporties zullen zijn teruggekeerd, is het zeer wel mogelijk dat de kooplieden hun normale vraag voor vervangingsdoeleinden niet langer zullen uitstellen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zou daardoor op korte termijn een stabiliserende invloed op de wereldhandel in katoenen manufacturen worden uitgeoefend.

#### *Na-oorlogse verschuivingen in de export.*

Sedert 1945 heeft zich een tweetal belangrijke geografische verschuivingen in de export van katoenen manufacturen voorgedaan. De eerste verschuiving trad op na 1947. Het aandeel van landen op het Westelijk halfrond, zoals de Verenigde Staten en Brazilië, welke landen het best in staat waren de directe na-oorlogse behoeften te dekken, daalde, terwijl zich een overeenkomstige stijging voordeed in de export van het Verenigd Koninkrijk en West-Europa.

In 1947 namen de Verenigde Staten ongeveer 40 pCt van de (verminderde) export van katoenen manufacturen voor hun rekening; in 1949 echter was Engeland het belangrijkste exporterende land. De voorsprong van laatstgenoemd land boven de Verenigde Staten was echter zo klein, dat beide landen toendertijd elk ca 19 pCt van de wereldexport voor hun rekening namen. Japans aandeel was in dat jaar gestegen tot 15½ pCt, terwijl India (10 pCt) eveneens reeds van grote betekenis werd.

De tweede belangrijke verschuiving, nl. die van het Westelijk halfrond en West-Europa naar het Verre Oosten voltrok zich in 1950. India — dat na de afscheiding van Pakistan over een geringer aantal exportproducten beschikt — verdubbelde zijn export in één jaar tijds en werd de belangrijkste exporteur, op de voet gevolgd door Japan. Het aandeel van deze landen tezamen in de wereldexport bedroeg in 1950 40 pCt. Het aandeel van Engeland daalde tot 15 pCt. De export van de Verenigde Staten was in 1950 lager dan in enig jaar na de oorlog, maar nog altijd tweemaal zo groot als vóór de oorlog. De toename van de Westeuropese invoer van katoenen manufacturen van 452 mln yards<sup>2</sup> in 1949 tot 649 mln yards<sup>2</sup> in 1950 kan worden toegeschreven aan de uitbreiding van de inter-Europese handel. De vraag rijst evenwel, of deze ontwikkeling zal voortduren. De meeste Westeuropese landen hebben een voldoende productiecapaciteit om het merendeel hunner behoeften te dekken en aanzienlijke hoeveelheden te exporteren. Bovendien heeft de achteruitgang van de ruilvoet met de grondstoffenproducerende landen koopkrachtverzwakking en gespannen financiële posities veroorzaakt. Tenslotte dient de invloed van het herbewapeningsprogramma niet te worden vergeten.

Gedurende 1951 werd de wereldhandel in katoenen manufacturen in sterke mate beïnvloed door de heersende katoensituatie, m.n. het tekort aan Amerikaanse katoen in het begin van het seizoen en de nog steeds voorkomende grote dispariteiten in de ruwe katoenprijzen. Zoals onderstaande tabel doet zien is de export van India in 1951 aanzienlijk gedaald, hetgeen ongetwijfeld voor een groot deel moet worden toegeschreven aan het katoentekort in dit land gedurende de eerste helft van 1951.

## Wereldexport van katoenen manufacturen.

(in miljoenen yards<sup>2</sup>)

Landen	Gem. 1934/38	1949	1950	1951 *)		
				absoluut	in pCt v. d. wereld-export	in pCt van de productie
Japan	2.563	744	1.088	1.050	19,1	46,1
Ver. Kon.	1.833	904	822	860	15,6	35,4
India	205 <sup>1)</sup>	466	1.109	840	15,3	20,5
Ver. Staten	234	898	559	760	13,8	6,6
Frankrijk	364	390	392	400	7,3	18,9
Italië	312	234	338	320	5,8	25,2
Duitsland	149	190	126	180	3,3	6,9
Nederland	150	150	154	185	3,4	22,6
België	159	118	229	240	4,4	28,2
Spanje	. <sup>2)</sup>	81	132	130	2,3	28,5
Zwitserland	. <sup>2)</sup>	36	44	35	0,6	25,0
Brazilië	. <sup>3)</sup>	40	14	15	0,3	14,0
Overige	562	549	493	485	8,8	4,6
Totaal	6.531 <sup>1)</sup>	4.800	5.500	5.500	100,0	13,6

<sup>1)</sup> Excl. India's handel met het huidige Pakistan, die naar schatting 500 mln yards<sup>2</sup> beliep.

<sup>2)</sup> Begrepen onder overige landen.

<sup>3)</sup> Schattingen.

## De expansie van de katoen- en rayonindustrie.

Het totaal aantal katoenspindels is nog altijd aanzienlijk geringer dan vóór de oorlog; in begin 1951 werd dit aantal geschat op 124,9 mln, tegen 147,6 mln in 1939. In laatstgenoemd jaar was er echter sprake van een belangrijke overcapaciteit, zowel in Europa als in het Verre Oosten. Gedurende 1951 is het aantal spindels in verband met uitbreidingen in Japan en enkele landen in Latijns-Amerika, Afrika en het Nabije Oosten, vermoedelijk de 126 mln al gepasseerd. Ondanks het feit, dat het aantal spindels momenteel nog ca 15 pCt beneden het vooroorlogse aantal ligt, is het voldoende gebleken om de recordhoogst in 1950/51 van 33 mln balen te verwerken. Dat het aantal spindels desondanks zal worden verhoogd wordt verklaard uit de neiging tot autarkie in vele landen. De uitwerking van deze internationale decentralisatie van de katoenindustrie op de toekomstige ontwikkeling van de wereldhandel in katoenen manufacturen ligt voor de hand. Voor de landen die momenteel hun katoenindustrie uitbreiden zullen zich wellicht minder exportmogelijkheden voordoen dan aanvankelijk werd verwacht, vooral indien de overblijvende invoerlanden eveneens een eigen textielindustrie opzetten.

In de kunstvezelindustrie heeft zich eveneens een expansiebeweging voorgedaan. De wereld-rayonproductie beliep in 1950 bijna 3.500 mln pounds, dat is 50 pCt meer dan in 1939. Tot 1950 nam het aantal nieuwe projecten in de rayonindustrie voortdurend af. Sedertdien doet zich echter, zoals onderstaand staatje doet zien, een omgekeerde beweging voor. De wereld-rayoncapaciteit wordt voor ultimo 1952 geraamd op ongeveer 5.000 mln pounds, of het equivalent van ca 11 mln balen.

## Aantal rayonbedrijven in werking en het aantal geprojecteerde nieuwe bedrijven, 1947-1952.

## Bedrijven in werking

April 1947	270	Juni 1950	296
Juni 1948	280	Juni 1951	298
Juni 1949	286	Dec. 1951	309

## Nieuwe projecten

April 1947	41	Juni 1950	16
Juni 1948	29	Juni 1951	21
Juni 1949	22		

De toegenomen rayonproductie zou eveneens kunnen betekenen, dat de export van katoenen manufacturen in sommige opzichten wordt vervangen door rayonexport. Voor het geval, dat de ontwikkeling der rayonindustrie plaatsvindt in katoenen manufacturen importeerende landen, zoals bijv. Australië of Latijns-Amerika, zou dit kunnen leiden tot een verdere inkrimping van de wereldhandel in katoenen manufacturen.

## GELD- EN KAPITAALMARKT

## De geldmarkt.

De geldmarkt bleef gedurende de verslagweek ruim met onveranderde marktdiscount's en ook callgeld ongewijzigd op 1 pCt. De keten: vergroting van de deviezenvoorraad — versterking van de middelen der banken — versterking van de middelen van het Rijk via aankopen van schatkistpapier, werd de afgelopen week nog met een schakel verlengd. Het bij De Nederlandsche Bank ondergebrachte schatkistpapier, waarin indertijd Duits schatkistpapier was omgezet, bleek nl. van 4 tot 11 Februari jl. met f 150 mln te zijn gereduceerd.

Deze stap is slechts van psychologische betekenis; monetair zou het geen verschil hebben uitgemaakt als dit bedrag *niet* ten laste van het creditsaldo van het Rijk zou zijn afgeboekt. Degenen, die het onderbrengen van schatkistpapier bij de circulatiebank in 1951 met groot misbaar als ongezond bestempelden, zouden eerlijkheids-halve thans de Minister van Financiën wegens zijn „gezonde” financieringsmethoden moeten loven. In werkelijkheid is noch het een noch het andere juist; er is hier in het geheel geen sprake van een financieringspolitiek doch slechts van een verschuiving van schatkistpapier van het ene deel van het bankwezen (circulatiebank) naar het andere (handelsbanken).

## De kapitaalmarkt.

Dat de aandelenkoersen — althans tegenwoordig — niet vooruitlopen op conjunctuurschommelingen doch daarbij najlen, werd de afgelopen week weer eens duidelijk gedemonstreerd. Pas thans, nu de minder gunstige gang van zaken in een aantal bedrijfstakken algemeen bekend geraakt, treedt een reactie op in het aandelenkoersniveau, dat sinds 3½ maand onveranderd was gebleven.

Op de obligatiemarkt vertonen de koersen enige neiging tot stijgen. De emissie van de 4½ pCt lening Prov. Zeeuwse Electr. Mij, met beperkte tendermogelijkheid, werd op 100½ pCt ruim overtekend.

Vermoedelijk mede om het pad voor de komende nationale woningbouwlening te effenen, gordt het Ministerie van Financiën zich opnieuw ten strijde voor verdediging van het rentegamma. Aan lagere publiekrechtelijke lichamen is thans nl. niet alleen verboden direct, doch ook indirect tegen hogere rente dan het rentegamma toestaat te lenen. Daar in het laatste geval meestal *derden* het verschil tussen marktrente en officieel toegestane rente betaalden is het duidelijk, dat laaghouden van de rentestand en niet het behoud van goedkope overheidsfinanciering het doel van deze maatregel is.

8 Febr. 1952 15 Febr. 1952

## Aand. indexcijfers.

Algemeen	143,0	139,9
Industrie	202,3	197,5
Scheepvaart	173,1	172,1
Banken	122,5	121,1
Indon. aand.	45,9	44,7

## Aandelen.

A. K. U.	155%	152
Philips	159	152
Unilever	187%	179½
H. A. L.	179	178
Amst. Rubber	91%	88½
H. V. A.	98%	95%
Kon. Petroleum	294	286½

## Staatsfondsen.

2½ pCt N.W.S.	69%	69%
3-3½ pCt 1947	83¾/16	84
3 pCt Invest. cert.	89%	89%
3½ pCt 1951	93¾/16	93¾
3 pCt Dollarlening	95%	96

## Diverse obligaties.

3½ pCt Gem. R'dam 1937 VI	91%	92½
3½ pCt Bataafsche Petr.	94%	94½
3½ pCt Philips 1948	93¾/16	93%
3¼ pCt Westl. Hyp. Bank	85%	85%

J. C. BREZET.

# N.V. BANK VOOR NEDERLANDSCHE GEMEENTEN

gevestigd te 's-Gravenhage

Op uitnodiging van de Ministers van Wederopbouw en Volkshuisvesting, van Binnenlandse Zaken en van Financiën zal de N.V. Bank voor Nederlandse Gemeenten overgaan tot de uitgifte van

## NATIONALE LENINGEN VOOR DE WONINGBOUW 1952

te haren laste,

waarvan de opbrengst zal worden uitgeleend aan de gemeenten om bij voorkeur te worden gebruikt voor de financiering van voor 1952 goedgekeurde nieuwe woningbouw, alsmede voor met de woningbouw in ruime zin samenhangende werken van dringende aard en voorts voor andere urgente bouwwerken, zoals scholen.

Als zodanig worden uitgegeven drie leningen:

### A. RENTESPAARBRIEFLENING 1952

tot een zodanig totaalbedrag als tot 1 Juni 1952, behoudens wijziging van deze datum, zal worden geplaatst.

*Coupons van f 100,— en f 25,—, nominaal aan toonder. Koers van uitgifte 100%.*

De rente, ingaande 1 April 1952, is begrepen in het aflossingsbedrag.

De houders van de rentespaarbrieven kunnen aflossing vorderen per:

1 October 1958 tegen 125%	1 April 1967 tegen 180%
1 Mei 1963 tegen 150%	1 April 1971 tegen 210%

terwijl alle na deze laatste datum nog uitstaande rentespaarbrieven aflosbaar zijn per 1 October 1974 tegen een koers van 250%.

Vervroegde aflosbaarstelling is alleen toegestaan per 1 April 1967 tegen een koers van 185% en per 1 April 1971 tegen een koers van 217%.

### B. 25-JARIGE $4\frac{1}{4}$ % LENING 1952

groot f 20.000.000,— of zoveel meer als waarvoor zal worden ingeschreven, met dien verstande dat het recht wordt voorbehouden het boven f 20.000.000,— te aanvaarden bedrag nader vast te stellen.

*Coupons van f 1000,— en f 500,—, nominaal aan toonder. Koers van uitgifte 100%.*

De lening is a pari aflosbaar in 10 gelijke jaarlijkse termijnen, waarvan de eerste vervalt op 1 April 1968. Van 1 April 1962 tot 1 April 1964 is vervroegde aflossing toegestaan à 101½%, van 1 April 1964 tot 1 April 1967 à 101%, daarna à 100%.

### C. 22-JARIGE 0/5/10 % LENING 1952

groot f 5.000.000,— of zoveel meer als waarvoor zal worden ingeschreven, met dien verstande dat het recht wordt voorbehouden het boven f 5.000.000,— te aanvaarden bedrag nader vast te stellen.

*Coupons van f 1000,— en f 500,—, nominaal aan toonder. Koers van uitgifte 100%.*

De lening draagt geen rente tot 1 October 1957. Van dit tijdstip af tot 1 April 1969 draagt zij 5% rente per jaar en van 1 April 1969 tot 1 April 1974 draagt zij 10% rente per jaar.

De lening is in haar geheel aflosbaar op 1 April 1974 tegen 100%.

### VOORKEUR VOOR BEPAALDE GEMEENTE

Aan de rentespaarbrieven, alsmede aan de receptissen voor de leningen B en C is een briefkaart gehecht, waarop elke deelnemer kan invullen. Aan welke gemeente de opbrengst van zijn deelneming naar zijn oordeel ten goede moet komen. Indien deze briefkaart binnen de daarop gestelde termijn aan de Vennootschap wordt ingezonden, zal met deze voorkeur volledig rekening worden gehouden. Het deel van de opbrengst, waarvoor GEEN voorkeur wordt uitgesproken, zal door de Vennootschap aan die gemeenten worden uitgeleend, welke daarvoor naar het oordeel van de Regering met het oog op haar behoeften aan financieringsmiddelen voor de woningbouw het meest in aanmerking komen.

### VERKRIJGBAARSTELLING

I De rentespaarbrieven zijn beschikbaar van 5 Maart 1952 tot 1 Juni 1952, behoudens wijziging van deze datum, bij de kantoren van de onder II genoemde banken alsmede bij de Coöperatieve Centrale Raiffeisen-Bank te Utrecht, de Coöperatieve Centrale Boerenleenbank te Eindhoven en bovendien, alleen in stukken van f 25,— nominaal, bij alle postkantoren in Nederland.

Zij kunnen worden betrokken door bemiddeling van iedere bank, kassier of commissionair in effecten in Nederland, welke lid zijn van de Vereeniging voor den Effectenhandel.

De betaling in de periode tot en met 15 April geschiedt zonder renteverrekening; daarna zal rente in rekening worden gebracht.

II De inschrijving op de 25-jarige  $4\frac{1}{4}$  % lening 1952 en de 22-jarige 0/5/10 % lening 1952 staat open op Maandag 10 Maart 1952 van 9—16 uur bij de kantoren te Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage, voorzover in genoemde plaatsen gevestigd van:

Rotterdamsche Bank N.V.,  
Heldring & Pierson,  
R. Mees & Zoonen,  
Pierson & Co.,

De Twentsche Bank N.V.,  
Lippmann, Rosenthal & Co.,  
Nationale Handelsbank N.V.,  
H. Oyens & Zonen N.V.,

Amsterdamsche Bank N.V.,  
Incasso-Bank N.V.,  
Nederlandsche Handel-Mij, N.V.  
Hope & Co.,

alsmede ten kantore van de N.V. Bank voor Nederlandsche Gemeenten.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten voor de lening B en C zijn verkrijgbaar bij de onder II genoemde adressen.

Op grond van de **PENSIOEN- EN SPAARFONDSENWET**  
zullen tal van bestaande pensioenfondsen  
hun regeling moeten wijzigen.



Zal dit ook bij U nodig zijn?

63272

Hierop kan

**AMSTLEVEN**

U het antwoord geven

N.V. AMSTERDAMSCH E MAATSCHAPPIJ VAN LEVENSVZERKERING  
Nieuwe Spiegelstraat 17 • Amsterdam • Telefoon 63272

Koninklijke  
Nederlandsche  
Boekdrukkerij  
**H. A. M. Roelants**  
Schiedam

HANDEL-MAATSCHAPPIJ

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

AMSTERDAM-C. • HEERENGRACHT 450

Alle Bankzaken

KAPITAAL EN RESERVES F. 25.000.000

### Vacatures

**ECONOMISCH TECHNOLOGISCH INSTITUUT  
VOOR FRIESLAND**

vraagt voor spoedige indiensttreding

### Stafmedewerker

(sociaal-econoom of sociograaf)

liefst met enige ervaring.

Eigenhandig geschreven sollicitaties te richten  
aan het E.T.I.F., Sophialaan 1, Leeuwarden.

### Diversen

Peugeot 202 1947, door bijz.  
omst. Uitgerust m. schuif-  
dak, kachel met defrosters,  
rolhoes en temp.-meter, in  
pr. staat, motor gerev., moet  
nog inger. worden. Br. onder  
no. E.S.B. 8-5, bur. v. d. bl.,  
Postbus 42, Schiedam.

Van part. aan part. aang.  
Ford-Vedette 1950. Compl.  
met radio en verw., in pr.  
staat, evt. inruilen v. kleine  
wagen, Utrechtsestr. 10, Am-  
sterdam.

### ECONOMISCH-

### STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.)

Telefoon Redactie en Administratie 38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam

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

Abonnementen: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).

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

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

### ADVERTENTIES.

Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de Firma H. A. M.  
Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon 69300, toestel 6). Advertentie-  
tarief f 0,43 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures”  
en „Beschikbare krachten” f 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie  
behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te  
weigeren.

Losse nummers 75 cents.