

*Economisch-Statistische
Berichten*

RIJDEN
VAREN
VLIEGEN



No. 2026

HOLLANDSCHE SOCIETEIT VAN LEVENSVZERKERINGEN N.V.

A^o 1807

Collectieve Personeelsverzekering

Kapitaalverzekeringen

Lijfrenten

Directiepensioenen

Compagnonsverzekeringen



HOOFDKANTOOR

HERENGRACHT 475

AMSTERDAM-C

TEL. 49100

BEDRIJF IN CANADA

HEAD OFFICE: TORONTO

330 BAY STREET



R. Mees & Zoonen

Bankiers en

Assurantie-makelaars

Rotterdam

Amsterdam - 's-Gravenhage

Delft - Schiedam - Vlaardingen

Ablasserdam

Beheer en administratie
van vermogens

Executele en bewind-
voering

N.V. HANDELMAATSCHAPPIJ voorheen J. F. SICK & CO.

gevestigd te Amsterdam

UITGIFTE

van

nom. f 570.000,- aandelen aan toonder

(desgewenst op naam),

elk groot f 1000,-,

voor de helft delende in de resultaten van het boek-
jaar 1955/56 en ten volle gerechtigd tot de resultaten
van volgende boekjaren.

Ondergetekende bericht, dat zij de inschrijving op boven-
genoemde aandelen, uitsluitend voor aandeelhouders,
opentstelt op

dinsdag 24 april 1956,

bij haar kantoren te Amsterdam, Rotterdam en 's-Graven-
hage,

TOT DE KOERS VAN 100 pCt.,

op de voorwaarden van het bij de inschrijvingskantoren
verkrijgbare prospectus.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ, N.V.

Amsterdam, 13 april 1956.

ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.
Telefoon redactie: K 1800-52939. Administratie: K 1800-
38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam. Banque de Com-
merce, 6, Place Royale, Brussel, postcheque-rekening 260.34.
Redactie-adres voor België: Dr. J. Geluck, Zwijnaardse Steen-
weg 357, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 120, Rotterdam-W.

Abonnementsprijs: franco per post, voor Nederland en de
Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f. 29,—, overige landen
f. 31,— per jaar. Abonnementen kunnen ingaan met elk
nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van het
kalenderjaar.

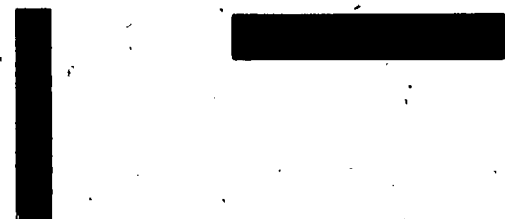
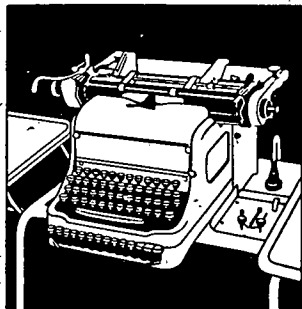
Losse nummers 75 ct.

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

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

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

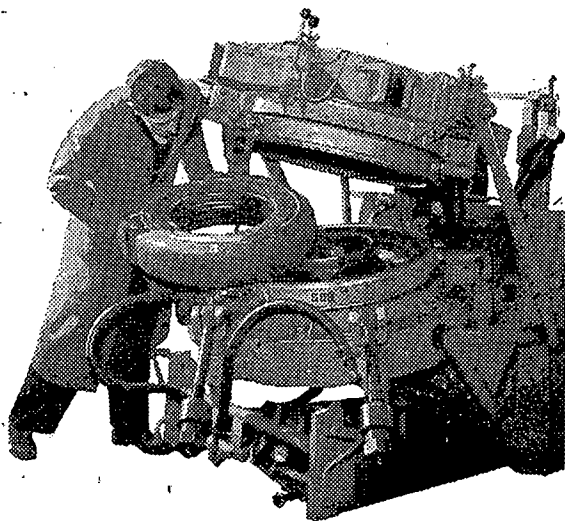
RHEINMETALL-FACTUREERMACHINE
De schrijfmachine met hersenen.



Alle rekenkundige bewerkingen, vermenigvuldigen van aantal en prijs, procentberekeningen, optellingen en aftrekkingen, worden automatisch uitgevoerd en automatisch geschreven.

RUYS' HANDELSVEREENIGING

Amsterdam, Tel. 62611 Groningen, Tel. 22512
Rotterdam, Tel. 117110 Arnhem, Tel. 30446
's-Gravenhage, Tel. 184160 Eindhoven, Tel. 2543
Utrecht, Tel. 12171



ubo = veilig rijden!

autobanden

ubo = comfortabel rijden!

goedkoper!

ubo = voordelig rijden!

De moderne autoband is o.m. vervaardigd uit rayon, staaldraad en zelfs uit nylon. In tegenstelling tot b.v. katoen hebben deze materialen een buitengewone warmtebestendigheid, waardoor één- of meermalige loopvlakvernieuwing volkomen verantwoord is! In tegenstelling nu tot truck- en busbandengebruikers blijkt onder personenwagenbezitters nog weinig begrip te bestaan voor de enorme voordelen van loopvlakvernieuwing, zeker nu nieuwe banden al duurder en duurder worden. Goede loopvlakvernieuwing eist jarenlange ervaring, vakkundige behandeling en een grote en moderne apparatuur. De exclusieve ubo-methode en de materiaal- en constructieverbeteringen van de moderne banden stellen u in staat tegen relatief lage kosten op dezelfde band TWEE of MEERDERE malen zoveel kilometers te rijden dan voorheen, waardoor de kilometerprijs vanzelfsprekend daalt.



Dit schildje op uw banden garandeert u de ZEVEN VOORDELEN, die ubo u biedt:

Even veilig als kwalitatief als zuiver rond als uiterlijk als niet minder in balans als 50 à 65 % voordeliger als

'n fabrieks-nieuwe band!

en vooral niet te vergeten een zuiver RECHT liggend loopvlak!

VANDAAR, DAT IN NEDERLAND HET MEEST, GEVRAAGD WORDT NAAR EN GEREDEN OP ubo-loopvlakken.

ubo

N.V.
KANAALWEG 69 - UTRECHT
Telefoon 030-24746 (3 lijnen)
Na medio 1956: 32141



DE NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN

vervoeren per jaar 185 miljoen reizigers en
26 miljoen ton goederen

VEILIG - VLUG - VOORDELIG



ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

41e JAARGANG

No. 2026

WOENSDAG 18 APRIL 1956

SPECIAAL NUMMER

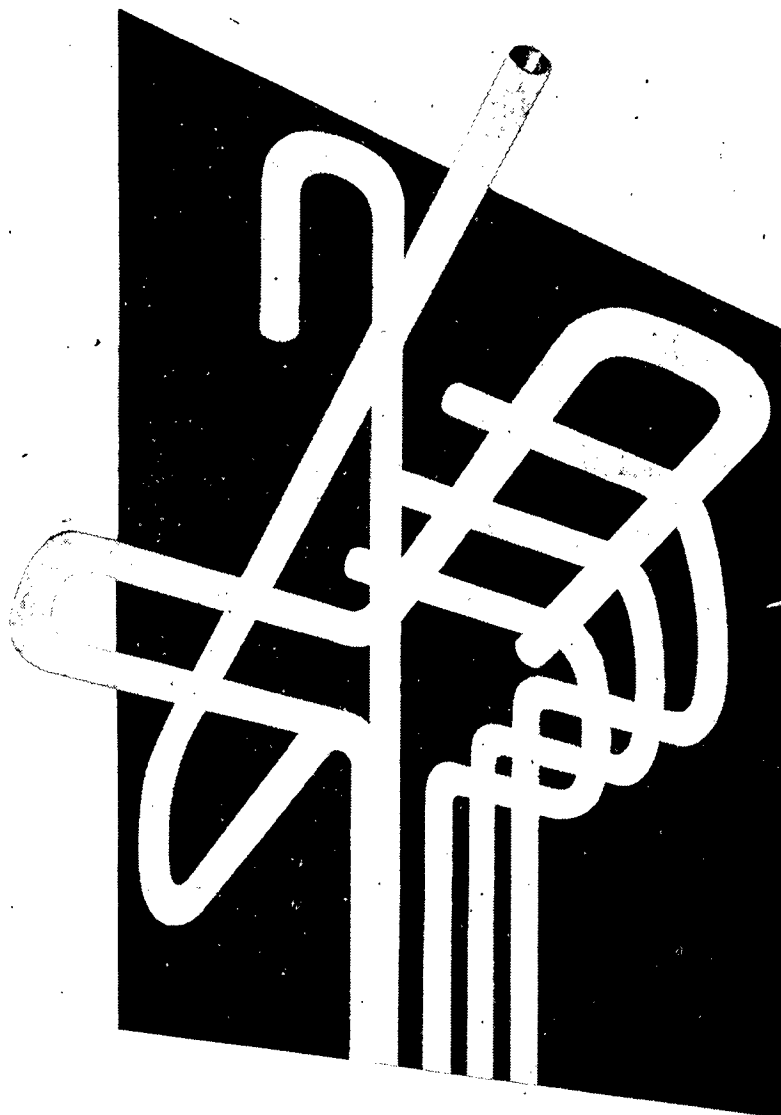
RIJDEN, VAREN, VLIEGEN

★

INHOUD

	Blz.		Blz.
Vervoer, door Drs. J. B. Vermetten	321	De verlader als factor in het vervoerbeleid, door Mr. A. Greebe	350
Nederlandse wetgeving en overheidsbemoeiing betreffende het binnenlands vervoer, door Mr. G. H. Dijkmans van Gunst	325	Enige aspecten van de Nederlandse koopvaardij als onderdeel van de wereldzeescheepvaart door Drs. P. W. Seton	353
Het „inland transport” in de Europese verhou- dingen, door Mr. K. Vonk	329	Nederlandse zeehavens, door Dr. F. W. T. Hun- ger	357
De N.V. Nederlandsche Spoorwegen, door Drs. D. J. Wansink	334	Het binnenlands vervoer te water, door Mr. W. G. A. de Meester	359
Auto's en wegen, door Ir. M. le Cosquino de Bussy	337	De kansen voor de Nederlandse Rijnvaart, door Dr. W. F. van Gunsteren	362
Het internationale goederenvervoer met vracht- auto's, door E. W. P. Verbeek	343	Ons luchtverkeer in vogelvlucht, door Drs. L. A. H. Enthoven	369

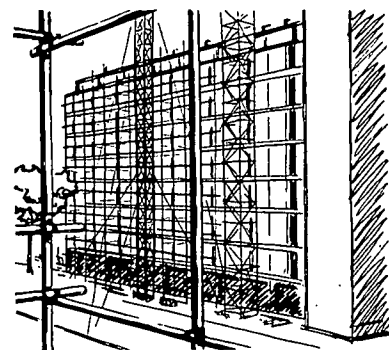
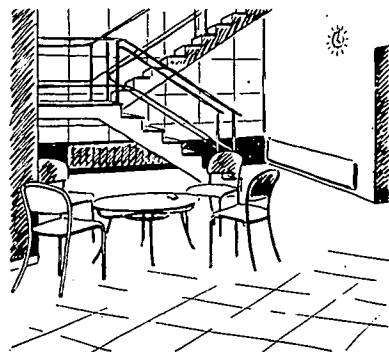
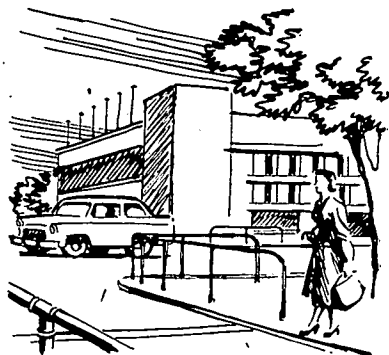
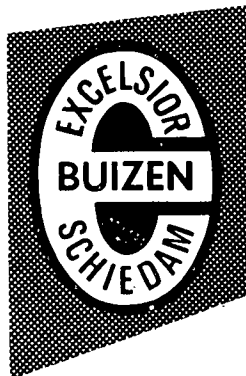
COMMISSIE VAN REDACTIE: C. van den Berg; Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen;
F. de Vries. Redacteur-Secretaris: A. de Wit. Adjunct Redacteur-Secretaris: J. H. Zoon.
COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;
J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. Vlerick.



STALEN BUIZEN

worden in een steeds groeiend aantal toepassingen gebruikt. Zowel op weg naar, als in Uw huis, kantoor of fabriek bent U aangewezen op talrijke producten waarin buizen worden verwerkt. Onverschillig op welk gebied, aan Excelsior-buizen kunnen bij elke toepassing de hoogste eisen worden gesteld.

N.V. METAALBUIZENFABRIEK MAATSCHAPPIJ



EXCELSIOR

Rijden, varen, vliegen

In dit speciale nummer wordt een aantal vraagstukken, verbonden met het nationale en internationale verkeer en vervoer, behandeld. Het eerste artikel schetst globaal de groei van enkele verkeersvormen in het verleden, waarna een prognose wordt gegeven van hun ontwikkeling op korte en langere termijn. De vervoerspolitiek vormt het onderwerp der twee volgende artikelen. Het ene bevat een beschouwing over het overheidsbeleid ten aanzien van het binnenlands vervoer, zoals neergelegd in de Spoorwegwet, de Wet Autovervoer Personen, de Wet Autovervoer Goederen en de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart; het andere betreft het „inland transport” — dat alle vormen van transport van de kustlijn af naar binnen omvat — in de Europese verhoudingen. De overige artikelen — met uitzondering van één, dat de verlader en de verladersorganisatie tot onderwerp heeft — zijn, overeenkomstig het motto dat de Redactie voor dit nummer heeft gekozen, gewijd aan de diverse verkeerssectoren. Het verkeer te land wordt behandeld in een artikel over de Nederlandsche Spoorwegen, een artikel over de betekenis van de auto en de vraagstukken, die verband houden met de wegeaanleg en een artikel, dat het internationale goederenvervoer met vrachtauto's alsmede het daarbij gevoerde beleid tot onderwerp heeft. Vervolgens treft de lezer beschouwingen aan over het vervoer te water, neergelegd in artikelen over: de Nederlandse koopvaardijvloot als onderdeel van de wereldscheepvaart; de ontwikkeling van het goederenvervoer in enkele belangrijke havens; de problemen van het binnenlands vervoer te water en de kansen voor de Nederlandse Rijnvaart. Het nummer wordt afgesloten met een bijdrage over de recente en de te verwachten ontwikkeling van de jongste vorm van vervoer: de luchtvaart. De Redactie prijst zich gelukkig met dit speciale nummer, waarvoor zij de medewerking heeft verkregen van een aantal deskundige auteurs, bij te kunnen dragen tot verdieping van het inzicht in de vervoerseconomische problematiek.

Driving, navigating, flying

In this special issue a number of problems are treated in connection with the national and international traffic and transport. The first article gives a rough sketch of the growth of a few forms of transport in the past, after which a forecast is given of their development at short and long periods. The transport-policy forms the subject of the two following articles. The one contains a view of the policy of the authorities with respect to the internal transport as laid down in the Railway Law, the Law Motor-transport Persons, the Law Motor-transport Goods and the Law Goods-transport Inland water-ways; the other concerns the „inland transport” — which comprises all forms of transport from the coast-line inwards — in the European relations. The remaining articles — with the exception of one, which has as subject the shipper and the shippers-organisation — are, on the analogy of the motto that the editors of this number have chosen, devoted to various transport-sectors. The inland traffic is dealt with in an article about the Netherlands Railways, an article regarding the importance of the motor-car and the problems in connection with the road construction and an article the subject of which is the international goods-transport by motor lorries together with the policies connected therewith. Furthermore the reader finds views respecting the water transport, contained in articles concerning: the Netherlands merchant-fleet as part of the world trade and navigation; the development of the goods-transport in some important harbours; the problems of the inland water-carriage and the chances for the Netherlands Rhine navigation. The number concludes with a contribution respecting the recent and to be expected development of the youngest form of transport: aviation. With this special issue, for which the co-operation of a number of expert auteurs has been obtained, the Editors are happy being able to contribute to a better understanding of the economic problems of traffic and transport.

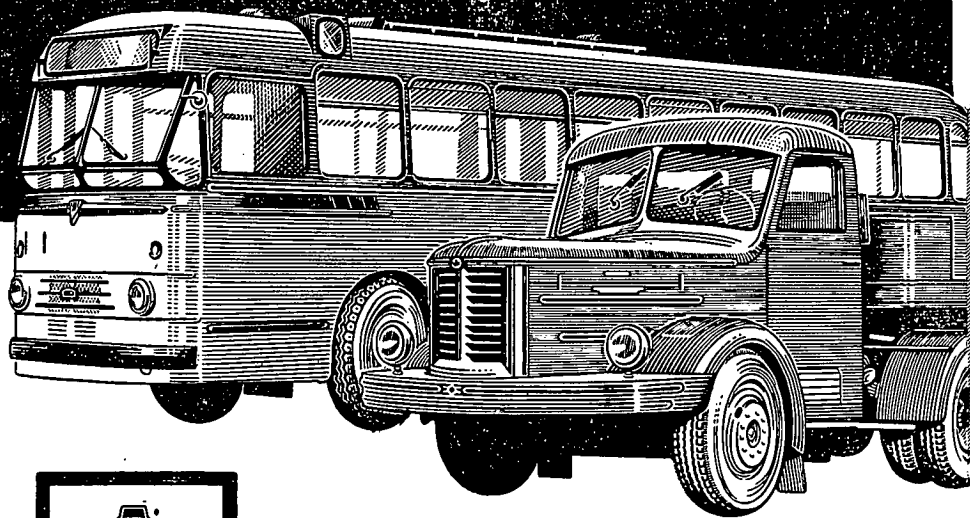
Les transports par terre, par eau et par avion

Dans ce numéro spécial sont exposés un nombre de problèmes en rapport avec les transports nationaux et internationaux. Le premier article décrit globalement les progrès de quelques moyens de transport dans le passé et donne ensuite un pronostic de leur développement à brève et à plus longue échéance. La politique en matière de transports constitue le sujet des deux articles suivants. L'un renferme des considérations sur la politique gouvernementale dans le domaine des transports intérieurs, telle que celle-ci a été déposée dans les Lois portant sur: les Chemins de Fer, les Transports Routiers Voyageurs, les Transports Routiers Marchandises et les Transports Marchandises Navigation Intérieure l'autre concerne le „inland transport” — comportant tous les moyens de transport partant de la ligne côtière vers l'intérieur — sur le plan européen. Conformément à la devise choisie par la rédaction pour le présent numéro les autres articles — excepté un seul ayant pour objet le chargeur et l'organisation des chargeurs — sont consacrés aux divers secteurs de transport. Les transports par terre sont exposés dans un article sur les Chemins de Fer néerlandais, un article sur l'importance de l'auto et les problèmes en rapport avec la construction de routes et un article ayant pour sujet les transports routiers internationaux des marchandises et la politique suivie dans ce domaine. Ensuite le lecteur trouvera des considérations sur les transports par eau, notamment dans des articles sur: la flotte marchande néerlandaise en tant que partie de la navigation mondiale; le développement du trafic des marchandises dans quelques ports importants; les problèmes du transport fluvial intérieur et les chances pour la navigation rhénane néerlandaise. Le numéro se termine par une contribution sur le développement récent ainsi que sur celui auquel on peut s'attendre pour l'avenir, du plus jeune moyen de transport: la voie des airs. La Rédaction se félicite de pouvoir contribuer avec ce numéro spécial, pour lequel elle a obtenu la collaboration d'un nombre d'auteurs experts, à une meilleure compréhension des problèmes économiques dans le secteur des transports.



KROMHOUT

het enige NEDERLANDSE chassis
met een
NEDERLANDSE dieselmotor



KROMHOUT MOTOREN FABRIEK D. GOEDKOOP Jr N.V.

Postbus 959, Amsterdam - Telefoon 61617

Vervoer

Het vervoer als maatschappelijk verschijnsel is in hoofdzaak voortgekomen uit de arbeidsverdeling in het produktieproces. Daarnaast hebben reeds in overoude tijden veroveraars vervoer gebruikt ten behoeve van hun militaire operaties. Hoewel het militaire gebruik juist vaak tot verbeteringen in het vervoer heeft geleid, kan het binnen dit kader buiten beschouwing blijven.

De arbeidsverdeling en de ontwikkeling van het vervoer zijn hand in hand gegaan. Verbetering van het vervoer maakte een verdere arbeidsverdeling mogelijk. Technische vindingen, die tot arbeidsverdeling aanleiding gaven — door plaatselijke bindingen (bijv. vindplaatsen van steenkool en andere mineralen) of door de noodzaak van grotere investeringen —, deden de vraag naar vervoer weer toenemen. Ook de vraag naar vervoer uit hoofde van recreatie, zoals bijv. het moderne toerisme, is een uitvloeisel van de arbeidsverdeling, zij het in enigszins andere zin.

Deze samenhang van vervoer en arbeidsverdeling verklaart, waarom de omvang van het vervoer sterker kan toenemen dan de produktie. In 1950 was het nationale inkomen in Nederland ongeveer het 2,6-voudige van dat in 1900, doch de omvang van het binnenlandse goederenvervoer steeg van 42,5 miljoen ton tot 235 miljoen ton in 1950, dat is tot ruim het 5-voudige.

In het algemeen zal dus uitbreiding van de vervoersmogelijkheden het vervoer in omvang doen toenemen. Indien vervoer bijv. goedkoper, sneller, geregelder of frequenter plaatsvindt dan voorheen, zal een additionele vraag naar vervoer optreden. Enige voorbeelden kunnen dit verduidelijken.

De openstelling van een nieuwe autoweg geeft door de bekorting van de rijtijd een grotere vervoersmogelijkheid. Hierdoor wordt nieuw verkeer aangetrokken. Voor sommige personen of goederen zal de tijdsbesparing de doorslag geven, voor andere de daaruit resulterende kostenbesparing. Prof. Van Wisselingh geeft enige cijfers voor de weg Amsterdam - Sassenheim ¹⁾. Gemiddeld reden op de oude weg over Haarlem in 1935 4.850 auto's per etmaal. Volgens de gemiddelde verkeerstoename in het land zou dit aantal in 1938 tot 5.650 auto's zijn gestegen. In werkelijkheid reden er gemiddeld 3.700 auto's per etmaal over de oude route en 4.000 over de nieuwe in dat jaar opengestelde route, dat is tezamen 7.700. Er was dus door de nieuwe vervoersmogelijkheid een additioneel verkeer van rond 2.000 auto's per etmaal ontstaan.

Ook bij de spoorwegen is de ervaring opgedaan, dat een snellere of frequentere dienst tot toeneming van het vervoer leidt.

Het trans-Atlantische passagiersvervoer vond voor 1940 uitsluitend per schip plaats. Na de oorlog is hiernaast de mogelijkheid van luchtvervoer gekomen en het vliegtuig heeft in korte tijd een groot deel van dit vervoer bemachtigd. In 1938 werden 668.000 passagiers per schip over de Atlantische Oceaan vervoerd, in 1954 893.000 passagiers, in het laatste jaar echter bovendien 550.000 passagiers per vliegtuig, tezamen 1.443.000 passagiers in 1954.

Op langere termijn gezien wordt het beeld van het trans-Atlantische vervoer echter vertroebeld door de omvang van de emigratie, die sedert 1914 sterk is afgenomen.

In 1913 werden niet minder dan 2,6 miljoen personen over de Atlantische Oceaan vervoerd, in 1929 nog 1,25 miljoen. De vraag naar vervoer door emigranten vormt een bijzonder geval, waarbij verbetering van het vervoer niet of nauwelijks een stimulans vormt.

De ontwikkeling van het vervoer heeft ertoe geleid, dat steeds grotere en duurdere vervoermiddelen werden gebruikt, waardoor het vervoer meer en meer in handen kwam van beroepsvervoerders. Deze ontwikkeling heeft een andere richting gekregen door de komst van de automobiel. Deze betrekkelijk kleine vervoerseenheden, die geen investeringen vraagt vergelijkbaar met die voor een spoorweg of schip, heeft het eigen vervoer weer meer op de voorgrond gebracht.

Terwijl het beroepsvervoer afgezien van conjuncturele schommelingen slechts langzaam toeneemt en hier en daar zelfs moeite heeft zijn positie te handhaven, neemt het eigen vervoer d.m.v. auto's zowel voor personen als voor goederenvervoer enorm toe.

Het beroepsvervoer wordt daardoor in het defensief gedrongen. Weliswaar zijn er gebieden, waar het eigen vervoer niet of in geringe mate als concurrent optreedt. Dit betreft het transport van massagoederen over lange afstanden, zoals de binnenlandse kolentransporten door binnenvaart en spoorwegen en de doorvoer van kolen en erts over de Rijn naar Duitsland. Het binnenlandse vervoer van zand en grind en van landbouwprodukten, op welk gebied ook de auto zich beweegt, geschiedt weer ten dele in eigen vervoer.

Het beroepsvervoer in de zeevaart heeft enig domein verloren door de opkomst van de grote olieconcerns, die dank zij de grote kapitalen, waarover deze concerns beschikken, zich kunnen veroorloven eigen tankvloeten erop na te houden.

De totale produktie van verkeersdiensten excl. P.T.T. door beroepsvervoerders bedroeg in 1950 2.613 miljoen gulden ²⁾, verdeeld als volgt:

spoorwegen	338 mln. gld.
tramwegen	49 " "
personenvervoer langs de weg	112 " "
goederenvervoer langs de weg	318 " "
binnenvaart	145 " "
zeescheepvaart	1.171 " "
luchtvaart	196 " "
overige verkeersdiensten	284 " "

In het totaal droeg de zeescheepvaart ca. 45 pCt. bij. Inmiddels zal deze totale produktie in 1955 naar schatting gestegen zijn tot ca. 4 miljard gulden. Hierbij zijn dan tevens waardeveranderingen van de gulden in aanmerking genomen.

De bijdrage tot het nationale inkomen van de verkeerssector bedroeg in 1950 circa 1 miljard gulden, dat was ongeveer 6½ pCt. van het totale nationale inkomen in dat jaar.

De vervoerssituatie in het algemeen ondergaat uiteraard de gunstige invloed van de hoogconjunctuur. In een aantal vervoerstakingen komt dit echter sterker tot uitdrukking in de vervoersomvang dan in de exploitatieresultaten. Met name werpen de spoorwegen en de ondernemingen voor lokaal en interlokaal personenvervoer slechts geringe baten af, doordat de kostenstijgingen in hoofdzaak als gevolg van herhaalde loonsverhogingen dikwijls onvoldoende door tariefverhogingen konden

¹⁾ Prof. Ir. T. H. van Wisselingh e.a., Weg en Verkeer, hoofdstuk Rentabiliteit van Verkeerswegen.

²⁾ Bron: Nationale Jaarrekeningen 1948-1950, C.B.S.

worden gecompenseerd. Overigens vormt de N.V. Nederlandsche Spoorwegen met een winstgevende exploitatie een unicum onder de Europese spoorwegmaatschappijen. Bij het beroepsgoederenvervoer over de weg is de situatie enigszins onduidelijk, doordat hier overwegend kleinbedrijf voorkomt. De indruk bestaat, dat over de gehele lijn deze bedrijven in beperkte mate van de hoogconjunctuur hebben geprofiteerd.

De binnenvaart, die tot 1955 niet of nauwelijks in de gunstige conjunctuur deelde, heeft een grote opbloei in 1955 meegemaakt, die naar verwacht wordt voorlopig zal aanhouden. Dit is grotendeels te danken aan de enorme expansie van de Duitse industrie. Niet alleen kon, wat sinds jaren niet meer was gebeurd, de volledige capaciteit van de vloot worden benut, maar ook stegen de vrachtprijzen. Vooral in het internationale vervoer, waar geen prijsregelingen bestaan, stegen de vrachten tot een veelvoud van de voordien geldende vrachtprijzen. Opmerkelijk is nog, dat het stroomafwaartse verkeer op de Rijn bij de recente ontwikkeling ten achter blijft.

De zeevaart, die een eigen conjunctuurbeweging heeft en na de Korea-hausse in 1950/51 een vrij diepe inzinking heeft gehad, heeft zich sedert de herfst van 1954 min of meer onverwacht hersteld en beleeft thans weer een periode van voorspoed. Ook hierbij komt dit duidelijk in een hoger vrachtenpeil tot uitdrukking.

De toeneming van het vervoer heeft er toe geleid, dat de reserve in de capaciteit geringer is geworden. Dit verschijnsel heeft een onrustbarende vorm aangenomen in de binnenvaart, vooral doordat aan de ene kant de opleving zeer plotseling is gekomen, aan de andere kant de geneigdheid tot nieuwbouw in deze sector gering is vanwege het risico verbonden aan een investeringsobject, met een levensduur van een halve eeuw, en voorts door de hoge bouwkosten, waarvoor bij particuliere schippers meestal de middelen ontbreken.

Bij de spoorwegen bestaat een sterke drang om door modernisering van methoden en van uitrusting de capaciteit van het bestaande park te vergroten.

Het wegverkeer heeft op het punt van de capaciteit in dit opzicht geen direct probleem. De Commissie

Vergunningen Goederenvervoer, die zeer goed werk in deze sector verricht, moet voor het beroepsgoederenvervoer over de weg juist als een zekere rem op capaciteitsuitbreiding optreden.

Een bijzonder aspect van het Nederlandse vervoerwezen is zijn grote afhankelijkheid van het buitenland. Ruw genomen is slechts een kwart van onze vrachtvaart ter zee ten behoeve van in- en uitvoer van goederen, nog eens een kwart is wel gericht op Nederland, maar bestemd voor of afkomstig van doorvoer. De overige zeevaart geschiedt tussen zgn. derde landen. Ook bij de binnenvaart vindt een groot deel van de vloot emplooi in het internationale vervoer, hoofdzakelijk naar Duitsland, verder naar België, Frankrijk en Zwitserland. Onze luchtlijnen zouden niet kunnen bestaan als de K.L.M. alleen Nederlandse passagiers en goederen naar en van Nederland zou moeten vervoeren. In het internationale goederenvervoer over de weg bekleedt Nederland een grote plaats in Europa, zij het dat Duitsland ons sedert enige jaren heeft overvleugeld. Dit vervoer betreft echter in hoofdzaak import- en exportgoederen. Geheel buitenlands vervoer is meestal door de wetgevingen in de verschillende landen niet toegestaan.

Alleen de spoorwegen vormen een typisch nationaal bedrijf. Ofschoon er reeds sedert de vorige eeuw grote samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen bestaat, vervoert iedere maatschappij slechts binnen haar eigen territorium, hetgeen ook geldt voor de N.V. Nederlandsche Spoorwegen.

De grote afhankelijkheid van het buitenland scheidt het risico, dat, indien het buitenland overgaat tot het sluiten van grenzen, het contingenten van importen of soortgelijke maatregelen, de activiteiten van de Nederlandse vervoerders voor een deel onmogelijk kunnen worden gemaakt. Voorts kan Nederland, dat meer zeeschepen, meer binnenschepen en meer vliegtuigen bezit dan het voor eigen behoeften nodig heeft, gedrongen worden in de positie van conjuncturele vervoersreserve, waarop het buitenland bij voorkeur alleen een beroep doet als het eigen vervoerapparaat te kort schiet. Bij de Rijnvloot lijkt deze situatie ten opzichte van

(Advertentie)



ALBATROS

IMPORT van ruwe fosfaten en pyrietertsen

EXPORT van fosfaatmeststoffen
samengestelde N-P-K- meststoffen
ammoniumfosfaten
fosforzuur
chemische fosfaatderivaten

- ▶ **Gunstige ligging aan open diepzee vaarwater**
- ▶ **Moderne laad- en los- outillage**
- ▶ **Geschoold personeel garanderen bij volle- en deelladingen**
ZEER SNELLE DESPATCH en
VAKKUNDIGE STUWAGE

Fabrieken in Nederland:

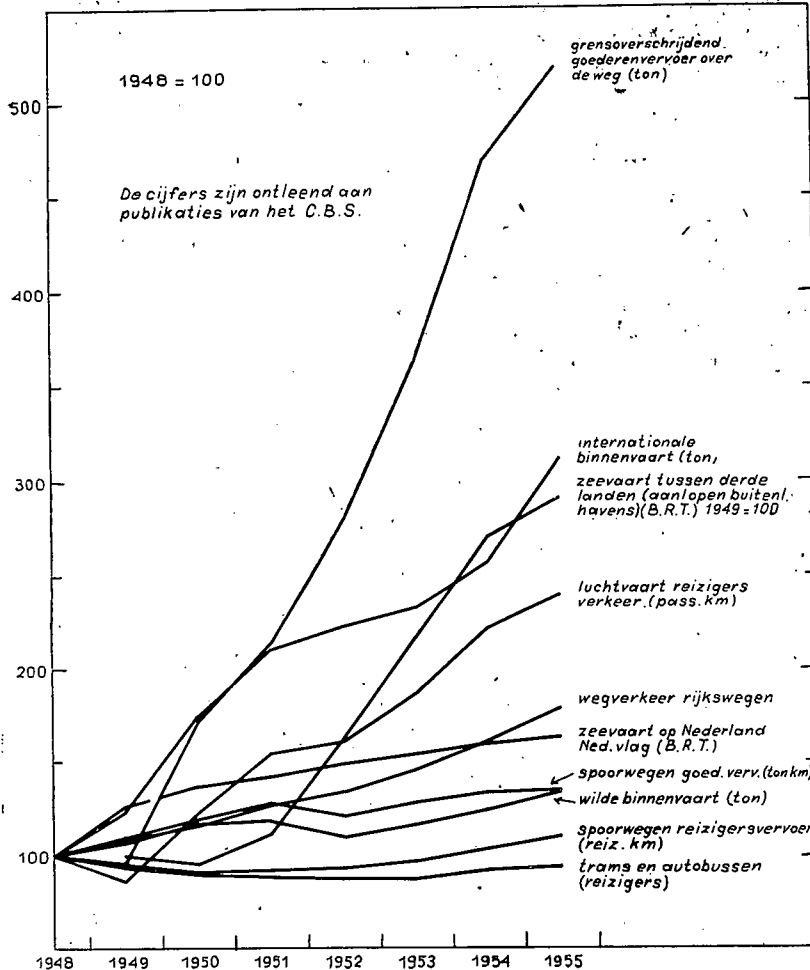
AMSTERDAM
PERNIS
KRALINGSCHVEEER

Vestigingen in buitenland:

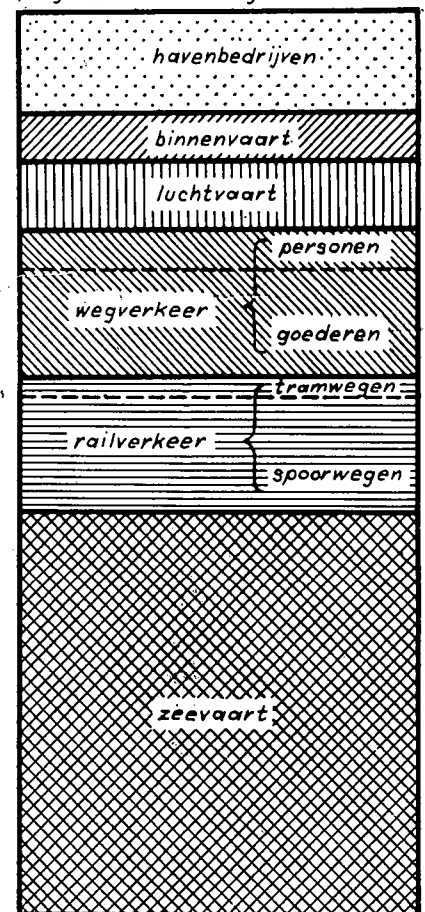
IERLAND (New. Ross)
Z.-AFRIKA (Durban, Kaapstad
en Daggafontein)
RHODESIA (Salisbury)
CANADA (Quebec P. Q., St.
John, N.B.)

ALBATROS SUPERFOSFAATFABRIEKEN N.V. - UTRECHT - HOLLAND

Ontwikkeling van verkeer en vervoer sedert 1948



Productie van verkeers- en vervoersbedrijven (volgens de verhoudingen in 1950)



Duitsland niet ondenkbaar. Evenzo in de zeevaart, die tot 1940 bijna één monopolie was van enige grote zeevarende landen, waaronder Nederland, zijn er enige tekenen, die op verandering wijzen, met name het bouwen van vloten door andere landen en de vlagdiscriminatie, die deze landen vaak toepassen.

Nederland heeft echter reeds eeuwen met succes internationaal vervoer bedreven. In de 17e eeuw vormde de zeevaart een van de pijlers van onze welvaart. Ook nu nog leveren de verkeersdiensten een onmisbare post voor het sluitend maken van de betalingsbalans. In 1954 hadden de vervoerondernemingen een netto deviezenontvangst van iets meer dan 1 miljard gulden op een totaal aan deviezenontvangsten van 11,8 miljard gulden en een totaal aan deviezenuitgaven van 11,5 miljard gulden³⁾. De grote bevolkingsdichtheid, de gunstige ligging en de ervaring van Nederland op het gebied van internationaal vervoer zijn even zo veel factoren, die het voor Nederland wenselijk maken op de ingeslagen weg voort te gaan.

Wat de toekomstige ontwikkeling betreft kan een verdere expansie worden verwacht. Weliswaar zal het tempo van 1955, waarin de produktiestijging van het verkeer ten opzichte van 1954 naar schatting bijna 10 pCt. heeft bedragen, niet volgehouden kunnen worden. In het bijzonder hebben zeevaart, binnenvaart en havenbedrijven tot deze stormachtige ontwikkeling bijgedra-

gen, maar de capaciteit van binnenvloot en havens is beperkt, zodat op korte termijn alleen door betere organisatie en door een gelijkmatiger bezetting in de loop van het jaar een belangrijk grotere productie zou kunnen worden gehaald. De vooruitzichten zijn niettemin zeer gunstig. Vooral de kolenverscheppingen uit Amerika garanderen voorshands een goede bezetting bij de genoemde verkeersstakken.

Een stijging van de productie van het totale verkeer van 4 à 5 pCt. lijkt wel te mogen worden verwacht. Over een langere periode gezien zal de gemiddelde stijging waarschijnlijk lager zijn. In „Een verkenning der economische toekomstmogelijkheden van Nederland 1950 - 1970” van het Centraal Planbureau wordt ongeveer een verdubbeling in 20 jaar geraamd. Als de productie van verkeersdiensten in 1950 op 100 wordt gesteld, zal deze in 1970 in het centrale alternatief 205 bedragen. Dit is een expansie van gemiddeld 3,6 pCt. per jaar. Het reële nationale inkomen zou in de genoemde periode volgens hetzelfde alternatief met 66 pCt. stijgen, dit is gemiddeld 2,6 pCt. per jaar.

Hierbij zij — wellicht ten overvloede — opgemerkt, dat het autoverkeer slechts in de verkeerscijfers is begrepen voor zover het het beroepsvervoer betreft. De uitbreiding van het autopark in de sector van het eigen vervoer is zo groot, dat de toeneming van het autoverkeer op de wegen naar schatting circa 10 pCt. per jaar zal bedragen.

Schiedam.

J. B. VERMETTEN, econ. drs.

³⁾ Betalingsbalans van Nederland op transactiebasis, Statistisch Bulletin C.B.S. 1955, no. 35.



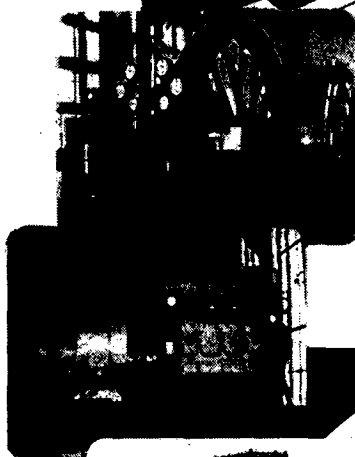
Hoofd- en stuurstroom
schakelapparatuur



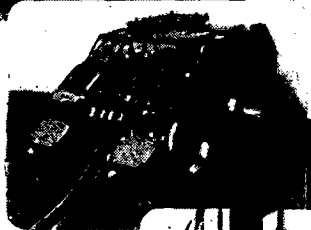
Omvormers voor alle
doeleinden



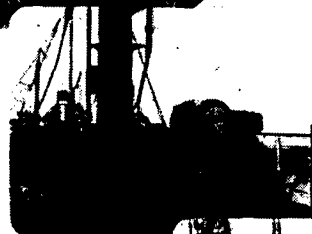
Turbogeneratoren voor
centrales en schepen



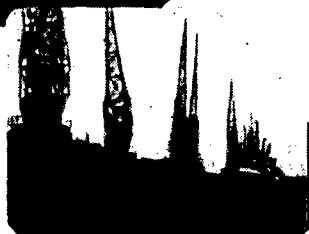
Motoren voor
mijnen en walswerken



Dieselgeneratoren



Elektrisch en dieselektrisch
tractiematerieel



Scheepslieër installaties

Installaties voor hijs-
en hefwerktuigen

SMIT
SLIKKERVEER

**MOTOREN
GENERATOREN EN INSTALLATIES**

Nederlandse wetgeving en overheidsbemoeiing betreffende het binnenlands vervoer

Grondtrekken der wettelijke regelingen.

Wie de Spoorwegwet, de Wet Autovervoer Personen, de Wet Autovervoer Goederen en de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart, alle met hun uitvoeringsbesluiten naast elkaar legt ¹⁾, zal tot de enigszins verrassende ontdekking komen, dat de grondstructuur van deze wettelijke regelingen onderling in grote trekken een sterke gelijkenis vertoont. Deze ontdekking mag inderdaad verrassend heten, als men bedenkt, dat de Spoorwegwet dateert uit 1875 en dat deze wet een wet van 1859 verving, die in wezen van die van 1875 niet verschilde, dat de W.A.P. uit 1939 is en dat de W.A.G. en de W.G.B. op 15 februari 1954 in werking zijn getreden. Tussen de eerste van deze vervoerswetten en de laatst in werking getredene ligt dus een tijdsperiode van bijna 100 jaar. Men kan de vraag stellen, of dan in deze bijna 100 jaar de inzichten omtrent de wezenlijke inhoud van een vervoerswet niet geëvolueerd zijn. Dit is, gezien de ontwikkeling van de politieke inzichten en de economische en sociale verhoudingen in die 100 jaar, moeilijk aan te nemen. En toch moet men zeker deze gelijkenis niet schijnbaar of zonder belang achten. Integendeel, daaruit mag men wel degelijk besluiten, dat er zekere permanente fundamentele noties omtrent de wettelijke regeling van het vervoerwezen bestaan, die met het karakter der vervoerbedrijven, of -diensten in het algemeen als het ware gegeven zijn.

Op welke punten vertonen de genoemde wettelijke regelingen zulk een sterke gelijkenis? Het zijn er drie. Allereerst houden zij alle de eis ener concessie of vergunning in, zonder welke een vervoerbedrijf niet wettig geëxploiteerd kan worden. Verder kennen zij, enigszins met het voorgaande samenhangend, aan de Overheid een zekere invloed toe op de capaciteit van het bedrijf en ten derde geven zij de Overheid een goedkeuringsrecht voor tarieven, dienstvoorwaarden en dienstregelingen. Daarmede bezit de Overheid de middelen, waarmede zij de gestie der vervoerbedrijven op de essentiële punten kan beïnvloeden en zo nodig in een bepaalde richting kan sturen. Welke die richting zal zijn, zal naast de economische en sociale inzichten en de politieke situatie van elk tijdsgewricht, afhankelijk zijn van de reële behoeften, waaraan het nationale vervoerapparaat in een gegeven situatie moet voldoen. En dit geldt niet alleen voor de toepassing der wettelijke regelingen, wanneer die er eenmaal zijn, maar ook voor de overwegingen, die in concreto tot hun totstandbrenging hebben geleid. We zien hier dus het merkwaardige verschijnsel, dat hoezeer in de loop der jaren de oogmerken bij het totstandbrengen der genoemde wetten zich hebben gewijzigd, de grondtrekken der wettelijke regelingen nauwelijks wijziging hebben ondergaan.

Beschouwing van de concrete oogmerken der in de loop der laatste 100 jaar tot stand gebrachte wettelijke regelingen is, binnen het kader van een kort overzicht als het onderhavige, mijns inziens het meest aangewezen middel voor het verkrijgen van enig inzicht in de ontwikkeling van overheidsbemoeiing en -beleid met betrekking tot het vervoerwezen in dit tijdperk.

Bijzondere bemoeienis met het spoorwegbedrijf.

Zodra men hier te lande tot de aanleg en exploitatie van spoorwegen is overgegaan is de Overheid daarbij

¹⁾ De Locaalspoor- en Tramwegwet blijft hier buiten bespreking. Zij heeft haar praktische betekenis nagenoeg verloren.

betrokken geweest, eerst alleen door het verlenen van concessies, later (in 1859) mede door een regeling bij wet. Hieruit blijkt dus — en dit is een punt, waarop met nadruk moge worden gewezen — dat er niet reeds spoorwegdiensten waren, alvorens de Overheid tot bemoeienis daarmede overging, dit in tegenstelling met de gang van zaken ten aanzien van het gemotoriseerde wegvervoer. Het lag overigens voor de hand, dat de Overheid zich aanstonds met de spoorweg inliet. Daarvoor waren verschillende redenen. Vooreerst was daar de omstandigheid dat gronden, in eigendom van derden, bij de aanleg betrokken waren en niet altijd in der minne waren te verkrijgen. En daarnaast waren ook openbare gronden met de aanleg gemoeid. Verder waren er eisen van veiligheid en ten slotte had men te maken met een monopoliepositie der ondernemers, waartegen de Overheid meende de gebruikers in bescherming te moeten nemen. Het waren dus omstandigheden aan de aard van het vervoermiddel zelve ontleend, die de Overheid noopten tot het treffen van bepaalde maatregelen eerst van bestuurlijke, later ook van wettelijke aard. Deze maatregelen beoogden met name niet het regelen van de verhouding van deze vervoertak tot andere takken. Al bestonden er uiteraard in de tijd van de opkomst der spoorwegen hier te lande een weg- en een watervervoer, problemen van coördinatie, zoals wij die thans kennen, werden door deze opkomst niet aan de orde gesteld. Deze rol zou, zoals verder zal blijken, aan het gemotoriseerde wegvervoer voorbehouden blijven.

Behoudens de wet op de openbare middelen van vervoer van 1880, die van geen betekenis in dit verband van dit betoog is en de Locaalspoor- en Tramwegwet, die dat wel zou zijn, ware het niet, dat zij, zoals gezegd, haar praktische betekenis heeft verloren, onthoudt de Nederlandse Overheid zich tot het eerste kwart der twintigste eeuw van verdere bemoeienis, bestuurlijk of wetgevend, met het openbare vervoer hier te lande. De politieke situatie was in een groot gedeelte van dit tijdsgewricht weinig gunstig voor het uitbreiden van overheidszorg op economisch gebied. Maar dit is, wat het vervoerwezen betreft, toch niet de eigenlijke reden van de overheidsonthouding gedurende zo lange tijd. Deze was, dat zich op vervoergebied geen ontwikkelingen voordeden, die de Overheid tot verdere bemoeiing noopten.

De verschijning van de automobiel in de twintiger jaren.

Dat werd anders toen de automobiel op de weg verscheen, vooral na de eerste wereldoorlog, gedurende welke het motorvoertuig een snelle technische ontwikkeling had doorgemaakt. De vervolmaking van de verbrandingsmotor en zijn toepassing in het wegvervoer zijn niet alleen in Nederland, maar in alle met ons land vergelijkbare landen het revolutionerende element geweest in de ontwikkeling der vervoersverhoudingen. Die ontwikkeling begint in de jaren twintig dezer eeuw en is nog nergens tot afsluiting gekomen.

In ons land openbaarde deze ontwikkeling zich aanvankelijk het duidelijkst op het gebied van het personenvervoer. Het is hier niet de plaats om een schets te geven van de gang van zaken, die uiteindelijk tot de inwerkingtreding van de W.A.P. in 1939 heeft geleid. Ik moge volstaan met op twee kardinale punten te wijzen. Het eerste

is, dat toen deze wet in werking trad het openbare personenvervoer langs de weg (sinds 1926 onder zekere bemoeiing der Overheid) reeds enige ontwikkeling had gekregen, zodat de uitvoerende organen in bestaande verhoudingen moesten ingrijpen en verder, dat de W.A.P. niet alleen beoogde een interne regeling van de nieuwe vervoertak, maar tevens van de verhouding van deze tegenover en naast de spoorwegen. De gedachte van de coördinatie was geboren.

De vooruitgang der techniek heeft het dus nodig gemaakt, dat de Overheid zich verder op het terrein van het vervoer ging begeven. Naast deze meer algemene aanleiding was er een meer concrete en wel de economische crisis der jaren dertig, die grote tekorten voor de spoorwegen met zich bracht. Men heeft het wel eens willen doen voorkomen, alsof de W.A.P. vooral als een wet ter bescherming van de spoorwegbelangen is bedoeld geweest. Deze mening is ten enenmale onjuist. Ik kan hierop thans niet verder ingaan, maar moge de belangstellenden verwijzen naar hetgeen de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat op blz. 2 en 3 van de Memorie van Antwoord Tweede Kamer terzake van de wijziging van de W.A.P. in 1949 daaromtrent heeft opgemerkt. Hoogstens kan men zeggen, dat de financiële toestand van de spoorwegen hier te lande in die dagen de totstandkoming van de W.A.P. heeft verhaast. Zonder die factor zou deze wet voor een goede organisatie van het openbare personenvervoer langs de weg en zijn verhouding tot de spoorwegen eveneens absoluut nodig zijn geweest.

Anders dan bij de spoorweg, waar gelijk hierboven bleek, de overheidswerkzaamheid altijd aan die van de ondernemer is voorafgegaan, kwam de Commissie Vergunningen Personenvervoer bij haar optreden voor het feit te staan, dat er hier te lande reeds enige honderden bedrijfjes bestonden, die zich met openbaar personenvervoer bezighielden. De Commissie heeft van haar optreden af het streekvervoerbedrijf gezien als de meest wenselijke vorm voor de opbouw van de openbare diensten van personenvervoer langs de weg. De uitkomst heeft haar in het gelijk gesteld. Op deze grondslag heeft zij Nederland met een vervoervoorziening op dit gebied begiftigd, die haars gelijke in de ons omringende landen niet kent en die een zegen voor de bevolking van het platteland betekent. De uitvoering van deze opzet bracht met zich een doelbewust overheidshandelen en een ingrijpen door de Overheid in particuliere belangen, uiteraard met verzekering van een voldoende geldelijke vergoeding, terwille van de totstandbrenging van een duurzame en redelijke vervoervoorziening, gelijk artikel 12 lid 7 der W.A.P. voorschrijft.

Er is nog een andere wettelijke regeling op het gebied van het vervoer te noemen en wel op het gebied van de wilde binnenvaart, die in de crisisjaren dertig tot stand kwam, nl. de wet op de evenredige vrachtverdeling van 1933. Hier was, anders dan bij de W.A.P., de crisis niet slechts de aanleiding, maar veeleer de oorzaak der wettelijke voorziening. Het zou het kader van deze korte beschouwing verre te buiten gaan deze wettelijke regeling meer in bijzonderheden te behandelen. Ik moge er mede volstaan te zeggen, dat deze wettelijke regeling ter „verdeling der armoede” onder de schippers het hare ertoe bijgedragen heeft om de wilde binnenvaart te behouden als het onmisbare onderdeel van het Nederlandse vervoerapparaat, dat zij thans is.

De ontwikkeling sedert 1945.

Alvorens over te gaan tot de W.A.G. en de W.G.B.,

die op 15 februari 1954 in werking zijn getreden moet ik het jaar 1937 noemen, het jaar van de oprichting der N.V. Nederlandsche Spoorwegen en het jaar 1951, het jaar waarin tot stand kwam de vaststelling van de vergoeding wegens oorlogsschade en de uitbreiding van het aandelenkapitaal der N.V. Nederlandsche Spoorwegen. Het zou veel te ver voeren hier uitvoerig stil te staan bij de veelzijdige betekenis van deze feiten voor de ontwikkeling van het vervoerwezen hier te lande. Dit is ook niet nodig, aangezien daarover verschillende publikaties zijn verschenen. Hier moge worden volstaan met de opmerking, dat de Nederlandse Overheid door deze maatregelen van een verziend beleid heeft blijk gegeven. Daarmede immers werd aan de N.S., als een onderneming in de volle economische en bedrijfseconomische zin, een plaats gegeven in het Nederlandse vervoerbestel, waar zij als gelijkwaardige partner haar taak naast en met de andere vervoertakken kan vervullen.

Wanneer ik thans over de W.A.G. en de W.G.B. ga spreken, dan wil ik beginnen met te vermelden dat bij het begin van de tweede wereldoorlog het exploiteren van een goederenvervoerbedrijf langs de weg niet aan een vergunning was gebonden, noch in het geregeld noch in het ongeregeld vervoer. Het was, vooral voor het wegvervoer, reeds vóór de tweede wereldoorlog duidelijk, dat er een wettelijke regeling zou moeten komen, zowel terwille van de vervoerstak zelve als terwille van de regeling van de verhouding tot andere vervoerstakken. Deze noodzaak werd om redenen van oorlogseconomie klemmend reeds in het eerste jaar van de oorlog. Van 1940 dateren de Uitvoeringsbesluiten en het Binnenscheepvaartbesluit, die het verrichten van goederenvervoer langs de weg of te water bonden aan een van overheidswege te verlenen vergunning.

De beide vervoerstakken hebben tot 15 februari 1954 onder de werking van deze Uitvoeringsbesluiten geleefd, die meer en meer bleken in de toestand der vredeseconomie niet te passen en bovendien als bezettingsmaatregelen door andere behoorden te worden vervangen. Op 15 februari 1954 brak het ogenblik aan, waarop het goederenvervoer langs de weg en te water te leven kwam onder het regime van een Nederlandse wetgeving op dit stuk. Het spreekt wel vanzelf, dat de ordening in het weg- en watervervoer, die onder de genoemde bezettingsmaatregelen tot stand was gekomen, bij het vervallen daarvan niet ongedaan kon worden gemaakt en zo bevatten zowel de W.A.G. als de W.G.B. overgangsbepalingen om de bij de in werkingtreding daarvan bestaande toestand in de door deze wetten geschapen situatie over te schakelen.

Hoewel het nog te vroeg is om nu reeds van een in alle opzichten duidelijk te onderkennen gedragslijn van de vergunninggevende organen te spreken, kan toch wel reeds met tamelijke stelligheid worden gezegd, dat het niet te verwachten is, dat, gelijk dat bij het geregelde personenvervoer langs de weg wel het geval was, voor het goederenvervoer het streekvervoerbeginsel zal worden gekozen. Vervoerseconomisch gezien is het bij het goederenvervoer, anders dan bij het geregelde personenvervoer langs de weg, niet alleen niet noodzakelijk, maar in vele gevallen zelfs niet gewenst, binnen een bepaald gebied één ondernemer te laten opereren. Een gezonde concurrentie biedt, zowel voor de bedrijven als voor de gebruikers, niet te onderschatten voordelen. Maar al kiest men niet het streekvervoer als ordeningsbeginsel, het is zeer wel denkbaar dat de vergunninggevende organen, gezien het feit, dat in het wegvervoer ca. 9.400 bedrijven en bedrijfjes opereren en in het watervervoer ca. 9.200,

zouden besluiten tot een zekere concentratie. Dit zou met zich moeten brengen een doelbewust overheidshandelen en een ingrijpen door de Overheid in particuliere belangen op overeenkomstige wijze als zulks door de C.V.P. geschiedde.

De vraag mag gesteld worden, of zulk een wijze van doen voor de eerstkomende tijd mag worden verwacht. Ik zou deze vraag ontkennend willen beantwoorden. Ik heb daarvoor twee gronden, vooreerst, dat de vergunninggevende organen in dit geval met een zelfbewust „bedrijfsleven” hebben te rekenen en dat de wetgever aan dit bedrijfsleven ruimte tot zelfwerkzaamheid bij de ordening der verhoudingen op het gebied van het goederenvervoer langs de weg en te water heeft gegeven. Artikel 13 lid 3 der W.A.G. en artikel 11 lid 3 der W.G.B. bepalen: „De richtlijnen, bedoeld in het eerste en tweede lid, moeten in elk geval behelzen, dat de Commissie, onderscheidenlijk de Rijksinspecteur, bij hun beschikkingen, voor zoveel het algemeen vervoerbelang dit toelaat, dienen aan te sluiten bij hetgeen van de zijde van de ondernemers van vervoer van goederen in onderling overleg ter bevordering van een geordende toestand in het vervoerwezen is verricht of wordt nagestreefd”.

Het is dus zeer bepaald de bedoeling des wetgevers geweest, dat het bedrijfsleven de eerste kans zou krijgen en dat eerst bij het onverhoopt falen de Overheid tot een doelbewust eigen handelen zou overgaan. Het moet worden gezegd, dat tot nu toe van deze zelfordenende werkzaamheid van het bedrijfsleven, behalve op het gebied van de beurtvaart, nog maar sporadisch is gebleken en zo ligt de verwachting voor de hand, dat de „eerste ronde” der vergunningverlening zich voornamelijk zal bepalen tot een registratie in wettelijke vormen van de bestaande toestand. Of men hierover voldaan moet zijn of niet, blijve hier in het midden. Waarschijnlijk is, dat, voor zover afhankelijk van de werkzaamheid der wettelijke organen, het ene doel der wettelijke regeling: het scheppen van een zekere concentratie in de betrokken vervoerstak, grotendeels naar een latere fase der ontwikkeling wordt verschoven en dat het andere doel: het geven aan de betrokken vervoerstak van zijn juiste plaats — het coördinatieve element —, behalve voor zover het de verhouding tussen het geregelde vervoer langs de weg en te water betreft, vooralsnog maar zeer ten dele zal kunnen worden benaderd.

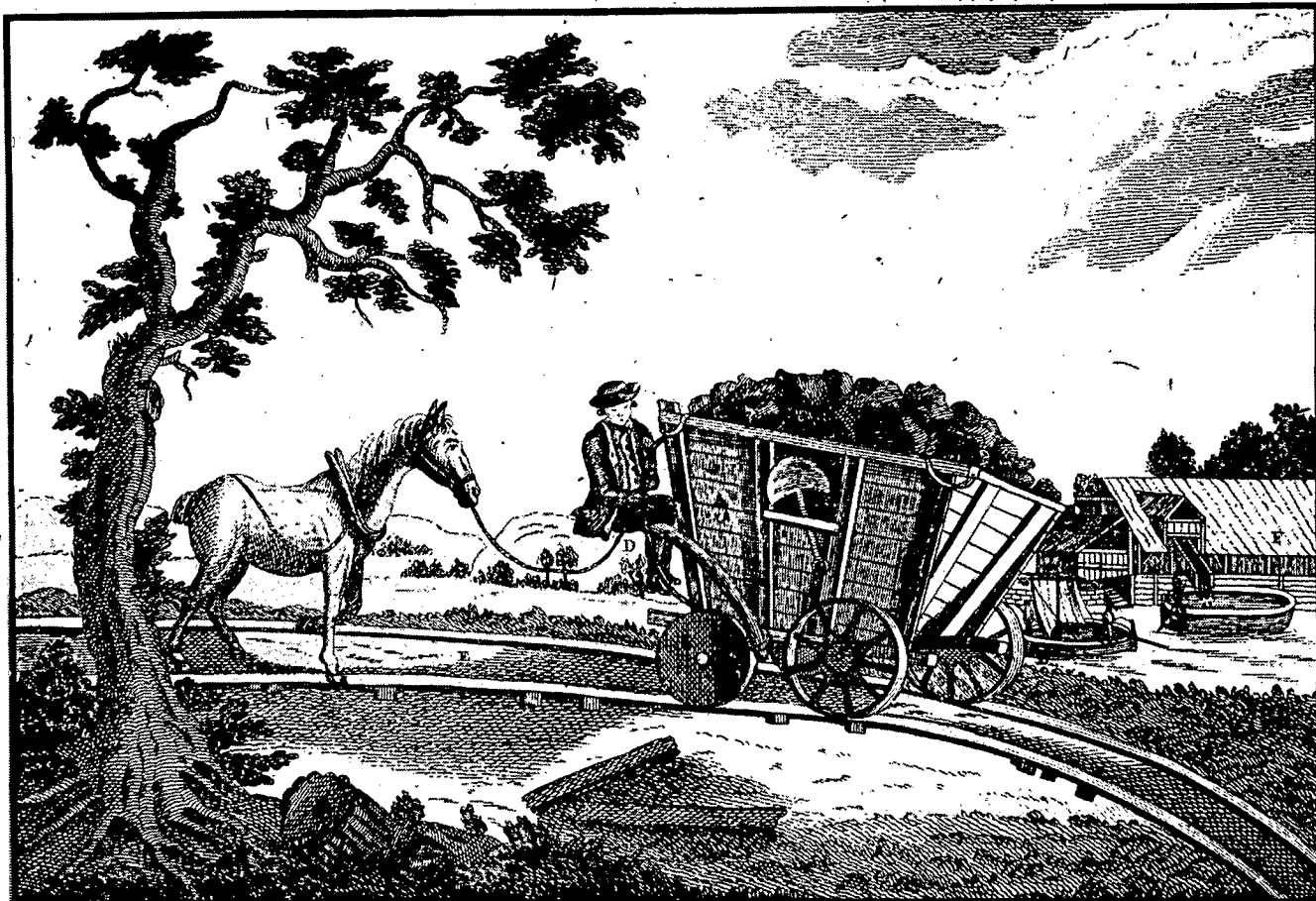
In de W.G.B. is voor het totstandkomen der bevrachtingen het stelsel der evenredige vrachtverdeling gehandhaafd. In de laatste tijd, vooral in het najaar van 1955, heeft bij de grote spanningen, die toen in de wilde vaart — nationaal en internationaal — heersten, dit stelsel aan kritiek van vele zijden blootgestaan. Toen is in de vervoerwereld de eis vernomen van het sluiten der beurzen en van het terugkeren tot de contractvrijheid als bevrachtingswijze in de wilde vaart. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft aan dit verlangen geen gevolg gegeven en ik ben ervan overtuigd, dat dit een wijs besluit is geweest. Ook in het najaar van 1955 heeft de beursbevrachting als geheel genomen niet gefaald. Het grootste gedeelte der bevrachtingen is ook in die maanden op de schippersbeurzen binnen de grenzen van het margetarief tot stand gekomen en waar de bovengrens der marge is overschreden heeft de gemiddelde overschrijding daarvan geenszins verontrustende afmetingen aangenomen. Ik wil daarom geenszins zeggen, dat het thans bestaande systeem der bevrachting niet voor verbetering vatbaar is. Daartoe wijst artikel 45 der W.G.B., dat de mogelijkheid

voorziet de schippersbeurzen onder toezicht der Overheid aan vervoerders en verladers over te dragen, de weg. Maar het zou averechts zijn in het binnenland tot algehele contractvrijheid terug te keren in een tijdsgewricht, dat men in het grensoverschrijdende vervoer tot zekere bindingen tracht te geraken. In het systeem der bevrachtingen op de binnenlandse markt treedt de vrachtvorming in het grensoverschrijdende vervoer als een externe storende factor op en het probleem — een probleem van coördinatie, of, zoals men tegenwoordig zegt van harmonisatie — is hoe deze storende factor te elimineren.

Terugblik en vooruitzicht.

Het ogenblik is gekomen om de blik nog eens te laten gaan over de ontwikkeling der laatste 100 jaar. Dan blijkt, dat hoewel de grondstructuur der opeenvolgende wetten nauwelijks verandering heeft ondergaan, de werkelijkheid een voortdurend verdergaande ontplooiing te zien geeft. Op hetzelfde stramien is een gaandeweg rijker patroon geborduurd. Het patroon is rijker en interessanter geworden niet het minst door het feit, dat in de loop der jaren tegenover de overheidsbemoeiing een allengs krachtiger tegenspel door het bedrijfsleven wordt geleverd. De wetgever heeft bij het proces der vergunningverlening op grond van W.A.G. en W.G.B. aan deze werkzaamheid van het bedrijfsleven een arbeidsveld gegeven. Daarin komt tot uiting een conceptie van wijde strekking, nl. deze, dat aan het bedrijfsleven zelf allereerst de kans moet worden gegeven orde op zaken binnen elke vervoerstak en ook tussen de drie vervoerstakken te stellen en dat de Overheid zich daarbij moet bezinnen op het stimuleren en leiden van ordenende krachten in het bedrijfsleven en slechts daar met de haar gegeven wettelijke middelen moet ingrijpen, waar het bedrijfsleven zelf te kort zou schieten. In 1859 stond de bemoeiing der Overheid aan het begin. Zijn wij in de doorlopen 100 jaar thans tot het punt genaderd, waarop deze bemoeiing de afsluiting zal gaan worden?

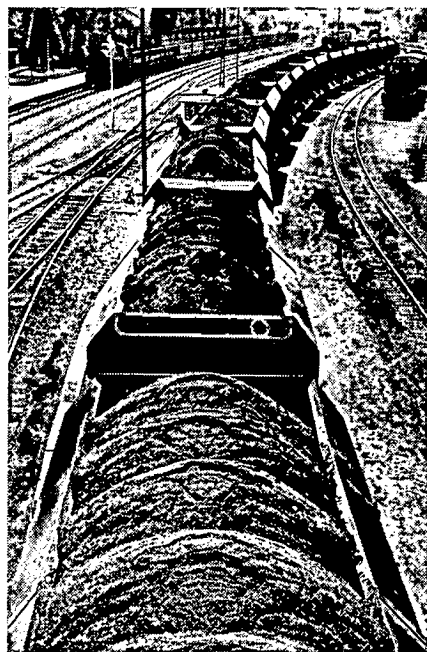
Over deze vraag ten slotte nog een kort woord. Het is wellicht te weinig bekend, dat wij in Nederland in de aangegeven richting reeds een heel eind zijn gevorderd. Het is hier de plaats om ervan te gewagen, dat het gelukt is de verlader, als actief element in de opbouw van het vervoerwezen te introduceren. Dat was mogelijk, omdat hier te lande de verladersgroepen tot een verheugende mate van organisatie zijn gekomen. Op deze wijze kon het probleem van de verhouding tussen beroepsvervoer en eigen vervoer tot een bevredigende regeling komen en binnen het kader van die regeling een gesprekscentrum tussen beroepsvervoerders en verladers worden geschapen. Er zijn tekenen, dat er daarnaast een gesprek mogelijk wordt tussen de vervoerstakken onderling en dat op deze wijze een toestand naderbij komt, die men wel eens als „vervoersvrede” heeft aangeduid. In dit vlak verschijnt de coördinatie niet, zoals aanvankelijk het geval was, als een van te voren vastgesteld en aan het vervoerwezen opgelegd schema, maar als een resultaat van het samenspel tussen Overheid en bedrijfsleven. De bestaande vervoerwetgeving, die thans het gehele binnenlandse vervoerwezen omvat, laat tot dit alles de ruimte en geeft de wettelijke vormen, waarin de resultaten dier ontwikkeling gaandeweg kunnen worden vastgelegd. Op deze ontwikkeling moet, naar mijn overtuiging, in de komende jaren de bemoeiing der Overheid bevorderend en zo nodig aanvullend, gericht zijn.



Het paard achter de wagen?

Nu, zo erg was het niet gesteld met deze 18e-eeuwse kolenwag. Integendeel. Dit vervoermiddel betekende voor het kolen-transport in de Maasvallei destijds een geduchte vooruitgang. In ons Limburgse mijngebied is dit vervoer in het verleden een nijpend probleem geweest. De al zeer oude kolenmijnbouw van Kerkrade en omgeving is bijv. lange tijd, door het ontbreken van goede afvoerwegen, van slechts plaatselijke betekenis gebleven. Hoe radicaal is die transportsituatie thans veranderd. Het paard heeft bij het kolen- vervoer al lang afgedaan. In het onder- gronds bedrijf van de mijn moest bruintje het veld ruimen voor perslucht- en diesel- locomotieven. Bovengronds trekken elek- trische locomotieven van duizenden p.k.'s dag en nacht de kolentreinen naar hun plaats van bestemming. Het vervoer tussen

de verschillende bedrijven van de Lim- burgse mijnindustrie is niet minder in- tensief. De Staatsmijnen hebben haar eigen 'Spoorweg- en Expeditiebedrijf (S.E.B.), dat beschikt over circa 50 loco- motieven en 1300 spoorwagens. Mijnen, cokesfabrieken en chemische industrie zijn onderling door een normaalspoorweg verbonden, mede aangesloten op het net van de N.S. Die spoorweg is, wat goe- derenvervoer aangaat, een der drukste van ons land (rond 10.000.000 ton per jaar). Voor het transport te water bezitten de Staatsmijnen in Stein aan het Julianaka- naal een eigen haven. Per jaar verlaadt men hier plm. 3.000.000 ton goederen.



In het Staatsmijnbedrijf, waarvan het S.E.B. een belangrijk onderdeel is, vinden ruim 43.000 mensen een goed bestaan. In dit bedrijf liggen uitstekende kansen o.a. voor ingenieurs, middelbare technici, constructeurs en bezitters van het h.b.s.- of gymnasium-diploma, die opgeleid willen worden tot mijnbouwkundig opzichter of analist (diploma B).

Alle gewenste informatie hierover kan men verkrijgen bij de

Staatsmijnen in Limburg

AFDELING PERSONEEL, VAN DER MAESENSTRAAT 2 TE HEERLEN

Het „inland transport” in de Europese verhoudingen

Algemene opmerkingen.

Nog steeds is er geen bevredigend Nederlands verzamelwoord gevonden in plaats van „inland transport”, ter aanduiding van al die vormen van transport, die van de kustlijn af naar binnen worden aangetroffen. Hieronder zijn dus te begrijpen spoorwegen, binnenvaart en wegverkeer, met de daarmee verbonden havenbelangen, zowel nationaal als internationaal. In sommige landen verstaat men ook de kustvaart onder „inland transport”. Wij doen dat niet. Voor ons is kustvaart allereerst een vorm van zeevaart.

„Inland transport” in de Europese verhoudingen dus. Een complex van feiten en omstandigheden wordt daarmee aangeduid. Het is verleidelijk in een artikel als dit daaraan voorbij te gaan en het bij een korte uiterlijke beschrijving van wat er zoal gebeurt te laten. Toch is het beter juist deze veelheid van belangen voor ogen te hebben. Daarin ligt immers de verklaring van de veelvormigheid van organen en instellingen, die men aantreft, van de moeizaamheid, die vele besprekingen op dit gebied kenmerkt. Ten dele althans. Men ontkomt toch ook weer niet aan het gevoel, dat met wat meer vaste wil, wat meer moed in het trekken van consequenties, meer ware te bereiken.

Het transport is een onmiddellijke voorwaarde voor het functioneren van een volkshuishouding en het is niet door iets anders te substitueren. Het kan in zijn functie enigermate worden vergeleken met het geldwezen en de energievoorziening. Het is, gelijk de energievoorziening, een „public utility” in die zin, dat de beschikbaarheid van transportmiddelen te allen tijde en voor een ieder moet zijn verzekerd. Het is daarnaast in vele landen een instrument van economische politiek, voornamelijk door manipulaties met vervoertarieven. Dit dubbele verschijnsel, enerzijds de volstrekte noodzakelijkheid voldoende transportmiddelen ter beschikking te hebben en anderzijds het bevorderen van bepaalde economische en sociale doeleinden door middel van transporttarieven en vergunningstelsels, heeft overal geleid tot intensieve overheidsvoorzieningen en -bemoedigen met het transport. Dit heeft tot gevolg, dat ieder land, Nederland nog het minst, waarover hieronder, een bijna natuurlijke neiging bezit, het doorwerken van vreemde invloeden op eigen territoir te verhinderen.

De functie, die het transport binnen de nationale grenzen uitoefent, heeft het echter ook in de betrekkingen tussen de landen onderling. Naarmate de goederenuitwisseling en het personenverkeer tussen de landen toenemen, naarmate men ook restricties en discriminaties in de betrekkingen tussen de landen onderling wil tegengaan, ziet men de betekenis van deze functie toenemen. Hieruit is die eigenaardige omstandigheid te verklaren, dat op verkeersgebied de Europese landen tegelijkertijd elkaar opzoeken en afstoten, tegelijkertijd in het Europees overleg ja en nee zeggen. Men kan niet van de eigen nationale structuur loskomen en tegelijkertijd eisen de omstandigheden iets anders.

Voorheen, toen de spoorwegen een veel sterker dominerende positie innamen, lagen de vraagstukken nog betrekkelijk eenvoudig. Binnen elk territoir had men een nationale spoorwegonderneming, of, in bepaalde gevallen, enkele regionale spoorwegen. Aan de grens neemt men bij spoorwegvervoer elkaars wagons over,

men telt de tarieven bij elkaar op en vormt soms een doorgaand tarief. M.a.w. het internationale vervoer wordt verricht in het raam van nationale exploitaties, de nationale structuren blijven behouden. Sedert echter het wegverkeer is opgekomen en de rivier- en kanalenvaart door de motorisatie haar mogelijkheden zag toenemen, is een toenemende interpenetratie van de nationale vervoergebieden daarvan het gevolg.

Op zijn beurt lokt dit tegenmaatregelen uit, men zoekt het internationaal vervoer te isoleren van het nationaal vervoer, bij voorbeeld door de buitenlandse vervoerders niet in het nationaal vervoer toe te laten. Begrijpelijk als maatregel ter bescherming van de nationale structuur, is het op Europees vlak gezien niettemin economisch minder rationeel en vormt deze gedragslijn soms een aperte discriminatie. De Conferentie van Europese Ministers van Verkeer, welk instituut hieronder wordt besproken, stelde dan ook in een resolutie van oktober 1954 nopens de harmonisatie der vrachten in Rijn- en binnenvaart de richtlijn op, dat deze harmonisatie de gelijkheid van behandeling, waaronder afschaffing van cabotagerestricties, vereist. Overigens laten wij hier de Rijn met zijn speciale vraagstukken verder buiten beschouwing.

Ook al reserveert men echter nationaal vervoer voor nationale ondernemingen, dan nog oefenen de vrachten en tarieven van het vervoer te water en over de weg op korter of langer termijn hun invloed op het nationaal tarievenbestel uit. Het is mede daaraan toe te schrijven, dat meermalen het streven kan worden onderkend het vervoer in de internationale relaties vooral over de spoorwegen te leiden. Het mes snijdt dan naar verschillende kanten: men weert vreemde vervoerdiensten, men leidt het vervoer over een staatsonderneming, waarvan de financiële situatie in de regel toch al niet zeer rooskleurig is, en men beschermt het nationale vervoers- en tarievenbeleid.

Toch is het tarievenbeleid in zuiver nationale vervoersbetrekkingen thans al evenmin meer waterdicht af te sluiten, sedert de Kolen- en Staalgemeenschap tarieven in binnenlands verkeer toetst aan non-discriminatie-normen van de gemeenschappelijke markt voor kolen en staal.

De verhouding der vervoertakken.

In het internationaal vervoerbestel ontmoet men overigens dezelfde problematiek in de onderlinge betrekkingen tussen spoor, water en weg als binnen de nationale grenzen. Wie zal zich daarover verwonderen, nu we hierboven zagen, hoezeer nationaal en internationaal vervoerbeleid samenhangen? Ieder van drie bedrijfstakken heeft dan ook behoefte gevoeld aan een eigen internationale organisatie. In de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.), in de International Road Transport Union (I.R.U.) en in de Union Internationale de la Navigation Fluviale (U.I.N.F.) vinden zij respectievelijk hun onderdak. De Spoorwegunie steekt op het stuk van organisatie, van studie en research met hoofd en schouders boven de anderen uit. Zij dateert ook reeds van 1922. De beide andere organisaties zijn na 1945 ontstaan en, na een aarzelende start, verkrijgen zij hoe langer hoe meer bewustheid omtrent eigen plaats en taak. Gelukkig, indien men zijn koers op een gezond Europees vervoerbestel uitzet. Het bestaan van inter-

nationale organisaties voor de verschillende bedrijfstakken sluit overigens niet uit, dat ook daarbinnen nationale tegenstellingen zich aftekenen. Het verschijnsel van elkaar zoeken en afstoten doet zich, evenals op het niveau der regeringen, ook hier voor.

Nog vele andere internationale organisaties houden zich met de Europese verkeersvraagstukken bezig, zoals de Internationale Kamer van Koophandel, de International Transport Workers Federation, de International Road Federation (voor wegenbouw) en nog vele anderen. Maand in, maand uit gaat het contact met internationale regeringsorganen voort, al moet tevens worden gezegd, dat het juiste organieke evenwicht nog niet is gevonden.

Als afzonderlijke belangencomplexen moeten voorts de grote zeehavens worden genoemd. De positie van een zeehaven is afhankelijk van de verkeersbetrekkingen met het achterland. Een zeehaven zal steeds de behoefte gevoelen de kosten van de verbindingen met het achterland zo laag mogelijk te houden. Daarom lopen de belangen van zeehavens en van de drie takken van „inland transport” niet steeds parallel. Wederom een spanningscomplex met bovendien nationaal-politieke gevoeligheden, dat, zoals bekend is, zijn invloed in het Europees bestel doet gevoelen. Men behoeft slechts namen als Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Antwerpen, Duinkerken, Genua en Triëst te noemen.

Voeg hier nog aan toe, dat de vervoertakken weg, water en rail ten dele wel, ten dele niet op dezelfde vervoermarkten hun ton/km en hun reizigers/km produceren, dat er voorts ten dele van een markt geen sprake is, dat zij ook nog een onderling volkomen afwijkende technische structuur bezitten en onder verschillende sociale omstandigheden werken, dan blijkt wel, dat het een geoefend oog vereist in dit landschap behalve de vele bomen ook nog het bos te zien. Een Europees vervoerbestel eist bepaald compositorisch talent.

De positie van Nederland.

Hoe verhoudt Nederland zich temidden van deze vraagstukken?

Zo'n vraag slaat steeds op iedereen tegelijkertijd en dus eigenlijk op niemand. Toch is er een bepaalde trek aan te wijzen, die bij Nederlandse vervoerondernemers en in Nederlandse opvattingen naar voren treedt en wel, dat transport is een vorm van zaken doen, van commerciële bedrijfsuitoefening, waartoe men ook buiten 's lands grenzen gerechtigd behoort te zijn. Een vervoerondernemer is een producent van ton/km of reizigers/km. Zelfs onze nationale vervoeronderneming, de Nederlandsche Spoorwegen, hebben wij in het kled van een N.V. gestoken, en dat niet slechts voor de vorm, maar juist met het oogmerk ook hier de discipline, die het commercieel handelen eist, door te voeren. Deze opvatting heeft ook meegesproken bij de drastisch doorgevoerde financiële reorganisatie van de Nederlandsche Spoorwegen. Stellig oefent onze zeevaartraditie hier haar invloed uit, al zou men de zeevaart dieper in ons volksbesef geworteld

(Advertentie)

willen zien. Het ondernemen van transport gaat de Nederlander gemakkelijk af.

Uit een oogpunt van overheidsbeleid is hiermee weliswaar niet alles gezegd, want transport, en zeker „inland transport”, wij zagen het, is nu eenmaal een „public utility” en de actieve zorg voor een goed functionerend, op zijn duizenderlei functies berekend vervoerapparaat is een overal erkende overheidstaak. Maar wel zijn met de commerciële appreciatie bepaalde uitgangspunten gegeven: het accent valt op het scheppen van voorwaarden voor een gezond ondernemingsbeleid, van mogelijkheden voor een actieve bedrijfsleiding, die verantwoordelijk kan worden gesteld voor een goede verkeersbediening bij financieel evenwicht en rentabiliteit der onderneming. De overheid scheidt en houdt in stand de algemene voorwaarden voor een goede verkeersbediening — het beginsel der openbare verantwoordelijkheid, — de vervoerondernemingen zijn de verzorgers van het verkeer — het beginsel van decentralisatie en van individuele verantwoordelijkheid —. Deze onderscheiding van taken, dit commercieel uitgangspunt, is van waarde vooral in het goederenvervoer, dat de meest uiteenlopende eisen in de meest uiteenlopende situaties stelt. Het geldt minder voor het vervoer van de reiziger, dat standaardgoed van standaardafmetingen, met standaardverpakking, dat zichzelf in- en uitlaadt en op korte afstanden zichzelf kan voortbewegen. Slechts bij het toeristisch verkeer treedt de individualisatie weer meer op de voorgrond.

Ons land verkeert dus in een uitzonderingspositie met een financieel gesaneerd en technisch modern spoorwegbedrijf, kredietwaardig, uitgeoefend in zuivere ondernemingsvorm en bereid op die basis de concurrentie het hoofd te bieden. Bijna overal elders worstelt men met spoorwegdeficitten, die welhaast onvermijdelijk de vervoerpolitiek synoniem doen zijn met spoorwegprotectie en bij andere vervoertakken gevoelens van bedreigd zijn en achteruitstelling oproepen. Dit leidt op zijn beurt meermalen tot een afwerend agressieve houding, ook tegenover buitenlandse concurrentie. In Nederlandse kringen voert dit weer tot kritiek op een vervoerpolitiek elders, die zulke situaties in het leven roept.

Moeten wij onszelf nu zoveel kundiger achten? Het zou hoogmoedig en oppervlakkig zijn dit te menen. In Nederland liggen de verhoudingen nu eenmaal anders, geografisch en economisch. Het totaal grensoverschrijdend vervoer met begin- of eindpunt in Nederland bedraagt volgens de jongste cijfers 68 miljoen ton per jaar, waarvan 9 miljoen ton spoorwegvervoer. In het binnenlands goederenverkeer produceren de Nederlandsche Spoorwegen ca. 30 pCt. van het totaal aantal ton/km dat door de vervoertakken gezamenlijk hier te lande wordt gepresteerd. Elders hebben de spoorwegen een meer overwegend aandeel in het vervoer. M.a.w. de particuliere sector in het goederenverkeer is in Nederland relatief belangrijker dan elders. Bijna instinctmatig en door de feiten gedrongen is daarom gegrepen naar het middel van financiële reorganisatie van het spoorwegbedrijf naast ruime handelingsbevoegdheid der spoorwegdirectie, waardoor de particuliere trekken in het vervoer zijn bewaard. Men vond hier een publieke opinie en een parlementaire sfeer, waarin zulks werd aanvaard, zoal niet verlangd. Maar tevens is de overtuiging gewonnen dat men zo wezenlijk een vervoerpolitiek kan vormen, dat, met name in het goederenvervoer, overheidsverantwoordelijkheid voor een goede vervoersvoorziening en een ruime marge voor ondernemingswerkzaamheid



kunnen samengaan. Al zijn de grondlijnen van de Nederlandse vervoerpolitiek niet alle in praktijk omgezet, wel stimuleert de verkregen ervaring in het overleg met andere landen erop aan te dringen in dezelfde richting te gaan. Zolang echter de kapitaalpositie van de Europese spoorwegen niet is geklaard, zolang niet een evenwicht tussen hun inkomsten en uitgaven is gevonden en de jaarlijkse deficitten van honderden miljoenen voortduren, zal de politiek in de meeste landen reeds uit dien hoofde nationaal centralistisch blijven. De hierboven geschetste tegenstelling tussen nationaal behoud en Europese ontwikkeling zal zolang steeds weer worden gevoeld.

Daarom is het van zo eminente betekenis een vervoerbeleid te volgen, dat evenals voor andere vervoerondernemingen ook voor de spoorwegen de mogelijkheid schept in ondernemingsvorm op kostprijsbasis te werken. Een dergelijk beleid biedt de enige kans tot een Europese oplossing en tot de verzoening van twee moeilijk met elkaar in overeenstemming te brengen elementen, n.l. eenheid in de grote lijnen van Europees beleid naast de volstrekt noodzakelijke decentralisatie en differentiaties die de Europese situatie vergt. Met deze aanduiding moge worden volstaan. Over de praktische toepassing zou nog veel moeten worden gezegd.

Thans moge eerst iets worden vermeld over de bestaande Europese organen.

Verschillende organen.

Te noemen zijn:

1. De *Conferentie van Europese Ministers van Verkeer* (C.E.M.T.), opgericht in oktober 1953. Zij is ontstaan uit de noodzaak een forum te scheppen, waar ministers elkaar regelmatig kunnen ontmoeten. Doelstellingen zijn het verbeteren van de Europese verkeersbetrekkingen en het coördineren van de in de verschillende bestaande organen te ontplooiën activiteiten. De opzet is eenvoudig: een consultatief lichaam, bestaande uit een Raad van Ministers en een Comité van Plaatsvervangers, geassisteerd door een Administratief Secretariaat. Uitgegaan werd van de bedoeling slechts een enkele maal per jaar bijeen te komen, met tussentijds enkele bijeenkomsten van Plaatsvervangers. De praktijk leidt tot steeds verdergaande splitsing in ondergroepen en frequenter vergaderingen. Een zeventiental landen is lid, waaronder ook Spanje en Yoegoslavië. Praktisch onderscheidt men een kern van de zes E.G.K.S.-landen, met Zwitserland en Oostenrijk, die zich in het algemeen met alle vraagstukken inlaten, en de anderen, die zich in meerdere of mindere mate tot de algemene bijeenkomsten beperken. Tot dusverre werkte de Conferentie in hoofdzaak algemeen oriënterend. Zij onderhoudt nauwe betrekkingen met de O.E.E.S.

2. Sedert 1947 bestaat voorts het *Inland Transport Committee* van de *Economische Commissie voor Europa* (E.C.E.), het economisch orgaan van de Verenigde Naties te Genève. Deze instelling deed, en doet nog, op technisch terrein veel nuttigs. Een aantal conventies en afspraken ter vergemakkelijking van het internationaal verkeer is er geboren. Het is voorts het economisch en juridisch ontmoetingspunt, voor het beter verstaan der vraagstukken een noodzakelijke voorwaarde. De besluitvaardigheid op de hoofdpunten is er tekort geschoten. Dat kan ook niet anders, daarvoor is politieke wilsvorming nodig en daartoe leent zich het Geneefse instituut in de gegeven omstandigheden minder.

3. De *Centrale Commissie voor de Rijnvaart* is van ouds het orgaan van regeringsoverleg met betrekking

tot de Rijnvaart. Meer dan vroeger ontmoet de Commissie de economische vraagstukken op haar weg. Zij convoceerde in 1952 de Economische Rijnvaartconferentie ter bestrijding van de structuurmoeilijkheden, de „crise latente et permanente”, in de Rijnvaart. De praktische toepassing van de richtlijnen dezer Conferentie vormt nog steeds een voorwerp van discussie. Men denke in dit verband aan het cabotage-geschil tussen Nederland en Duitsland. Het economisch aspect van de Rijnvaart kan niet los worden gezien van de algemene politiek nopens de tarieven en de havenverhoudingen en zo geraakt het werkterrein der Centrale Commissie gaandeweg meer verweven met dat der Ministersconferentie en van de

4. *Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal.*

In het E.G.K.S.-verdrag komen bepalingen voor nopens de vervoertarieven in de gemeenschappelijke markt voor kolen en staal. Zij beogen de gelijkheid van behandeling, in nationaal en in internationaal verkeer, van hen, die kolen of staalprodukten ten vervoer aanbieden. Hier wordt de tegenstelling tussen nationaal en internationaal vervoer dus principieel doorbroken. Echter slechts voor enkele produkten en zonder enigerlei vervoerpolitieke conceptie. Een onbevredigende constructie. De discriminaties zijn thans in het algemeen opgeheven, een formule voor directe internationale spoorwegtarieven is per 21 maart 1955 in de Bijzondere Raad van Ministers vastgesteld en wordt thans in etappes in praktijk gebracht. Over tarieven en vrachten in het vervoer te water en over de weg in E.G.K.S.-verband lopen de besprekingen nog steeds. Geen wonder, want het stuit op bezwaren, zoals de Ministersconferentie stelde, een regeling alleen voor kolen en staalprodukten te ontwerpen.

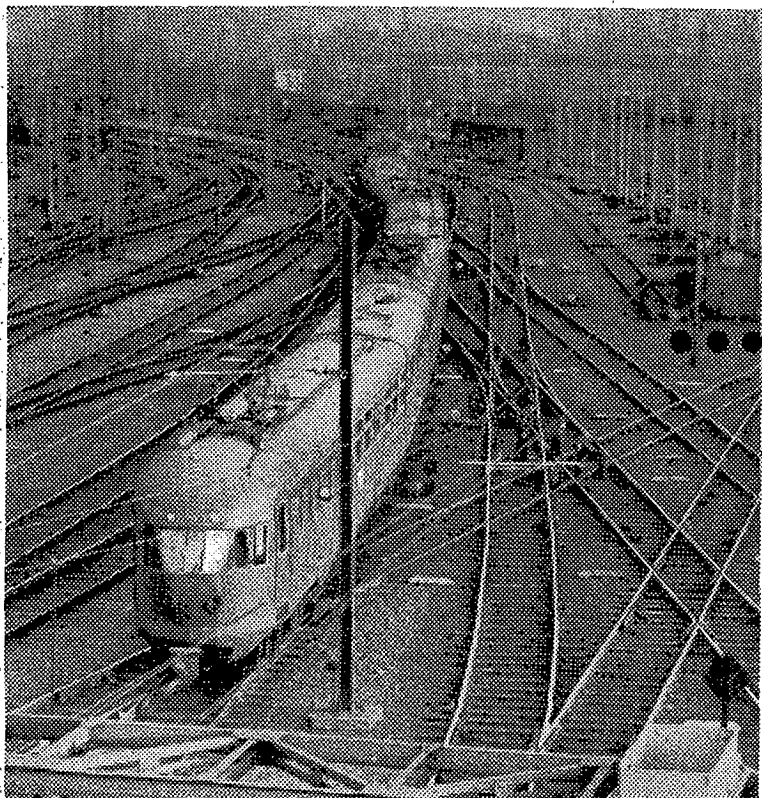
Na nog terloops vermeld te hebben, dat het

5. *Office Central des Transports Internationaux par Chemins de fer* te Bern zich voortdurend met de ontwikkeling van het internationaal vervoerrecht der spoorwegen bezighoudt en onlangs een herziening van de Berner Conventie in werking is getreden, en dat het

6. *Internationaal Arbeidsbureau* periodiek over de arbeidsverhoudingen in het vervoerwezen beraadslaagt, wijden wij nog een ogenblik aandacht aan de Ministersconferentie.

Programmapunten der Ministersconferentie.

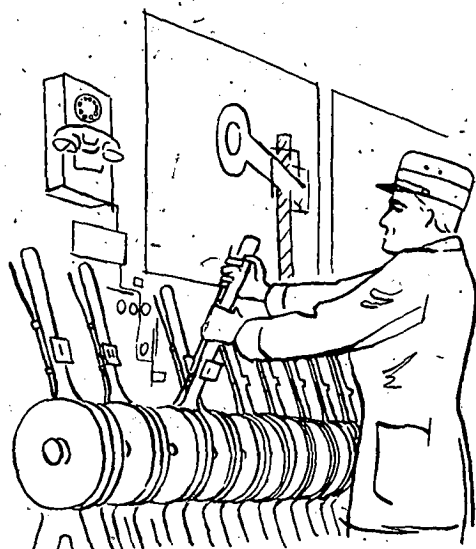
Uiteraard kunnen hier niet alle onderwerpen, die in de Ministersconferentie ter sprake komen, worden behandeld. Uit de veelheid van vraagstukken is dat betreffende de financiële situatie der Europese spoorwegen met nadruk naar voren gekomen. De wonderlijke omstandigheid doet zich daarbij voor, dat de onderlinge gedachtenwisseling over de economische spoorwegvraagstukken hokt, omdat men niet weet, waarover men het heeft. Cijfers omtrent lasten en baten, omtrent de kosten en kapitaaluitgaven, omtrent sociale lasten zijn niet alle beschikbaar, en de beschikbare cijfers kunnen niet worden vergeleken. Toch is, wij zagen het reeds, een goede wetenschap van deze zaken een vereiste voor het onderling begrip en het volgen van een gemeenschappelijke politiek op Europees niveau, al is nimmer uit het oog te verliezen, dat vervoerbeleid meer een kunst is dan een wetenschap. Het is de verdienste der Internationale Spoorwegunie dezer dagen met suggesties omtrent een genormaliseerde industriële boekhouding voor de Euro-



... .. **Warnet?**

Zo lijkt het U misschien ...

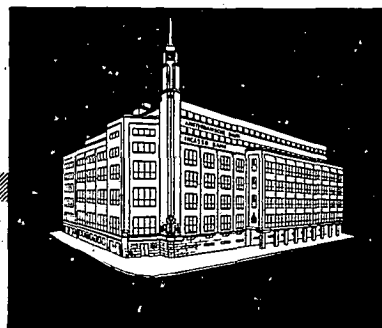
Soms kruisen de sporen elkaar, dan weer vloeien ze samen of lopen in een brede waaier uiteen. Voor de oningewijde een warnet van lijnen, wissels en seinen, waar hij geen wijs uit wordt...



De internationale handel vormt een net van lijnen, dat de gehele aardbol omspant. Ook hier moet dikwijls een wissel worden omgelegd, ook hier moeten seinen worden bediend. Door deskundigen. De Bank, centrum van het zakelijke en financiële wereldverkeer, heeft zijn ervaren experts, voor wie de internationale handel geen geheimen heeft. Wie op hun adviezen vertrouwt, houdt zijn „zakentrein“ op het goede spoor!

Amsterdamsche Bank

218 kantoren in 179 plaatsen



pese spoorwegen te zijn gekomen, de eerste voorwaarde voor een vergelijkend inzicht. Deze suggesties zullen, naar het dezêr dagen genomen besluit van de Raad van Ministers, in samenwerking met het Comité van Plaatsvervangers worden uitgewerkt. Een besluit, dat van Nederlandse zijde met instemming wordt begroet, zoals na het voorgaande zal worden begrepen. Toch zijn dit nog maar de preliminair. Zal men ook tot verdere besluiten komen? Het is wenselijk, ook met het oog op het *investeringsbeleid*. In dit verband zij vermeld, dat men met de eerste pogingen bezig is bij benadering tot een prognose te komen inzake de vervoerbehoefden en dus van de benodigde capaciteit met de daarbij behorende technische voorzieningen op lange termijn.

Maar ook zonder deze is er een aantal taken duidelijk. Van zeer deskundige zijde werd dezer dagen verzekerd, dat in West-Europa een gezond exploitatiebeleid der spoorwegen voorlopig een jaarlijkse nieuwbouw van 60.000 à 70.000 wagons vereist, d.w.z. een investering van ca. 1,1 tot ca. 1,3 miljard gulden jaarlijks. Vergissen wij ons niet, dan belooft op dit ogenblik het programma een 25.000-tal. De *Eurofima*, het Europese financieringsinstituut voor rollend spoorwegmaterieel, dat op basis van een in de Ministersconferentie tot stand gebrachte conventie in het leven wordt geroepen, kan in de volgende jaren een stimulans vormen. Zij behoeft echter de steun van een op Europese verhoudingen afgestemde industrie en van daarbij aangepaste maatregelen der regeringen op douanegebied.

Daarnaast is aan het *waterwegennet* het nodige te verbeteren en dient, zeker de Nederlandse vloot, te worden gemoderniseerd. Het Moezelvraagstuk speelt zich in verband met zijn samenhang met belangrijke politieke vraagstukken, in de binnenkamers af. Het mag worden verwacht, dat ook de Maas o.a. door de toenemende industrialisatie nader aandacht zal vragen, evenals sommige Franse kanalen en enkele Duitse projecten. Aan al deze kwesties zitten kanten van gezamenlijke Europese ontwikkeling.

Dat de verbetering van het internationale *wegennet* de belangstelling van velen heeft, is bekend.

Aangezien ruimte en kapitaal — er zijn miljardencijfers met het verkeersapparaat gemoeid — niet onbeperkt ter beschikking staan, komt vanzelf de vraag naar een gecoördineerd investeringsbeleid op.

In verband met de wegen verdient nog vermelding het besluit van de Raad van Ministers, dat de bepalingen omtrent *maten en gewichten van motorvoertuigen* gezamenlijk nader in studie moeten worden genomen. Als uitvloeisel van de Geneefse Verkeersconventie van 1949 is in een annex een aantal cijfers voor maten en gewichten opgesteld. De Westduitse Bondsrepubliek, die bij de Conventie nog geen partij is, nam dezer dagen het be-

sluit tot afwijkende getallen. Aangezien een goede verkeersafwikkeling in de Europese verhoudingen eenheid van voorschriften omtrent motorvoertuigen eist en de motorvoertuigen leverende industrie moet weten, waar zij aan toe is, springt de urgentie van dit vraagstuk in het oog.

Nog is te vermelden, dat op aandrang van sommige zijden, de technische samenwerking tussen de luchtvaart en andere vervoertakken op het programma is geplaatst.

Eveneens is aan de orde gesteld het vraagstuk van het eigen vervoer, deze typische vervoersvorm, die in bepaalde opzichten een diepgaande invloed in de vervoerwereld uitoefent en tevens een onderdeel is van de interne organisatie van handels- en industriële ondernemingen.

De Messina-conferentie.

Besluiten wij met het vermelden van de besprekingen ingevolge de Messina-conferentie tussen de zes E.G.K.S.-landen met betrekking tot de vestiging van een gemeenschappelijke markt. De Messina-conferentie heeft allereerst het investeringsvraagstuk in verband met de toekomstige vervoerscapaciteit ter discussie gesteld. Dit raakt reeds de kern van het vervoerbeleid. Het voorbeeld van de E.G.K.S. leert voorts, dat een gemeenschappelijke goederenmarkt tot bepaalde normen omtrent de vervoertarieven leidt. In zijn rede op 13 maart jl. voor de Gemeenschappelijke Vergadering van de E.G.K.S. bracht Minister Spaak o.a. dit element naar voren. Bij een gemeenschappelijke markt past ook de vrijheid van dienstverlening, vervoerdiensten niet uitgezonderd. Een belangrijke vraag is daarbij tevens aan de orde, nl. welke plaats het transport bij verdere Europese orgaanvorming zal innemen.

Deze besprekingen wekken enige hoop, omdat zij kunnen leiden tot een blijvende mogelijkheid van geregelde, vrije dienstverlening tussen de deelnemende landen, welke dienstverlening voor Nederland naar zijn aard en ligging, door zijn havens en zijn overige verkeersbedrijven, een van zijn economische bestaansbronnen vormt. Maar ook overigens verdienen deze besprekingen de aandacht. Aan een gemeenschappelijke markt behoort een gezonde vervoerpolitiek ten grondslag te liggen. Een markt, waarin naar het voorbeeld van de E.G.K.S. niet meer zou worden gedaan dan de vrachten en tarieven der vervoerbedrijven ondergeschikt te maken aan de goederenmarkt, zou een economisch bedenkelijke ontwikkeling inluiden.

In ieder geval blijkt de Europese situatie als hoofdtaak te stellen in de Europese verhoudingen de openbare functie van het vervoer te verenigen met een gezonde bedrijfsvoering en een bevredigende bewegingsvrijheid van de individuele vervoerondernemingen. Hetgeen bereikbaar is te achten.

's-Gravenhage.

Mr. K. VONK.

(Advertentie)

AMSTLEVEN

Levensverzekering

BUREAU VOOR
PERSONEELVERZEKERING



De N.V. Nederlandsche Spoorwegen

Enige aspecten.

Te midden hunner Westeuropese collega's nemen de Nederlandsche Spoorwegen een afwijkende positie in. In de andere landen zijn de spoorwegen zoal niet in beginsel, dan toch in praktijk in sterke of wat minder sterke mate instrumenten bij de verwezenlijking van economisch- en sociaal-politieke doeleinden. In Nederland daarentegen is hun positie die van een onderneming, welker politiek erop gericht moet zijn uit de middelen, die haar op grond van prijs en kwaliteit van haar diensten toevloeien, zichzelf te vernieuwen en op de hoogte van de tijd te houden, haar 33.500 man personeel behoorlijke lonen en salarissen te betalen en haar aandeelhouder een redelijk dividend uit te keren.

Grondslag van deze positie is het beginsel der Nederlandse vervoerspolitiek, dat het vervoerwezen een zelfstandige, renderende bedrijfstak dient te zijn, welke naar commerciële gezichtspunten dient te worden geleid. Dit uitgangspunt, gepaard met het beginsel van de gelijke behandeling der vervoerstakingen, leidt tot een reële prijsvorming. Voor het subsidiëren van bepaalde verladersgroepen ten koste van andere of van de belastingbetaler laat het geen ruimte. Tot „distorsions” geeft het geen aanleiding.

De Nederlandse opvattingen vallen samen met de beginselen der gemeenschappelijke markt. Het is duidelijk, dat andere landen met de inpassing van hun vervoerwezen in de gemeenschappelijke markt meer moeite zullen hebben. Sanering der spoorwegfinanciën is daarbij een eerste eis. Zonder deze sanering is geen reële prijsvorming mogelijk. Het is daarom verheugend, dat de conferentie van Europese Verkeersministers (C.E.M.T.) dit vraagstuk met kracht ter hand heeft genomen. De naar verhouding gunstige positie der Nederlandsche Spoorwegen is een belangrijke aanleiding tot dit besluit geweest. Ook in de buitenlandse transportwereld trekt zij de aandacht. In een commentaar bij zijn jaarlijkse spoorwegranglijst schreef „La Vie des Transports” (Frankrijk) onlangs: „Nous croyons surtout que le succès des chemins de fer néerlandais est dû à l'obligation qui leur est faite d'équilibrer leur budget, ce qui est certainement le meilleur stimulant, sans doute le seul valable pour conduire à une bonne exploitation”.

Kenmerkend voor het spoorwegbedrijf is de lange levensduur van vrijwel het gehele produktie-apparaat: terreinen, gebouwen, bruggen, kunstwerken, baan, beveiliging en rollend materieel. Dit laatste bestaat uit eenheden met een levensduur van 25 à 35 jaar. Hoewel deze levensduur al zeer aanzienlijk korter is dan zij plicht te zijn, is het streven er bij voortdurend op gericht, met handhaving van de eisen, die de veiligheid stelt, constructies te vinden, die een snellere afschrijving economisch mogelijk maken. Wellicht dat bij de goederenwagens op dit gebied het eerst resultaten zullen zijn te boeken.

Aard en omvang van het produktie-apparaat leiden tot een grote kapitaalsinvestering. Zou men het spoorwegbedrijf thans nieuw willen bouwen, dan zou rond f. 100.000 per werknemer nodig zijn. De hoogte van dit bedrag spreekt te meer, indien het wordt vergeleken met het gemiddelde bedrag, dat nodig is voor een nieuwe

arbeidsplaats in de verwerkende industrie, nl. ca. f. 40.000. De afschrijvingen, tezamen met de kosten tot instandhouding van de bovenbouw ¹⁾ belopen rond f. 100 mln. per jaar, d.i. 22 pCt. van de totale bedrijfslasten. Deze post bepaalt in belangrijke mate mede het stugge karakter der kostenstructuur van de Nederlandsche Spoorwegen. Het hoofdelement daarbij is evenwel de dienstregeling. Eenmaal vastgesteld werkt deze als een uurwerk. Dit loopt door, ongeacht het gebruik dat ervan wordt gemaakt. Hetzelfde geldt mutatis mutandis voor het spoorwegbedrijf. Een zeer belangrijk deel van de kosten is niet gevoelig voor de produktie-omvang, althans niet op korte termijn. Op langere termijn is aanpassing mogelijk. De Nederlandsche Spoorwegen hebben die bijv. te zien gegeven door een aanmerkelijke inkrimping van hun net en door hun maatregelen ter beperking van het energieverbruik door overgang naar elektrische en diesel-elektrische tractie. In de jaren 1951 tot 1955 daalde dit per vervoerde eenheid met 34 pCt. Deze en dergelijke structurele maatregelen kosten vele jaren. Conjunctureel zijn de spoorwegen dus zeer kwetsbaar. Met het oog daarop zou de mogelijkheid van een ruimere reservevorming wenselijk zijn. De gevoerde prijspolitiek opent die echter niet.

Dit punt klemt voor de spoorwegen te meer, omdat zij in afwijking van de andere transporteurs eigenaar zijn van de weg, waarover zij rijden. Zulks betekent een belangrijk investeringsrisico, dat ten behoeve van het weg- en watervervoer door de verschillende overheden wordt gedragen. De kosten van de weg zijn voor de spoorwegen constante kosten. Structurele wijzigingen, waardoor van bepaalde verbindingen de economische zin verloren gaat, betekenen dus grote kapitaalverliezen. Voor de weg- en watervervoerders hebben dergelijke structurele verschijnselen dit gevolg niet. Voor de eersten is de bijdrage in de wegstkosten variabel: zij gaat op en neer met de wisselende omvang van het wagenpark dat circuleert. Het bestaan van belastingkaarten voor een beperkt aantal maanden maakt het zelfs mogelijk wagens tijdelijk in en buiten dienst te stellen en een nauwkeurige kostenaanpassing op dit stuk te bereiken. Het watervervoer verkeert in de gelukkige omstandigheid, dat het zich over deze kosten praktisch geen zorgen behoeft te maken.

De grote investeringen in vaste installaties, welke nodig zijn om treinverkeer mogelijk te maken, leiden ertoe, dat er veelal en zeker aanvankelijk een disproportionaliteit bestaat tussen hetgeen er ligt en hetgeen erover rolt. Het verkeer kan geruime tijd groeien, alvorens de capaciteitsgrens der vaste installaties bereikt wordt. Dan rijst het vraagstuk, hoe zonder grote uitbreidingswerken deze capaciteit te vergroten. De Nederlandsche Spoorwegen worden reeds vele jaren met dit probleem geconfronteerd en de verkeersontwikkeling na de oorlog maakt het steeds knellender. In de jaren dertig werd de goederendienst naar de nacht overgebracht, waardoor overdag capaciteit vrijkwam. In de jaren twintig begonnen, werd de elektrificatie tussen 1930 en 1940 en na de oorlog met kracht voortgezet.

¹⁾ Spoorstaven, dwarsliggers en bevestigingsmiddelen.

Een uitgebreid diesel-elektrisch park kwam reeds vóór de oorlog ter beschikking van de reizigersdienst. De snel optrekkende en eenvoudig kerende motortreinen vergrootten de capaciteit van de stations aanmerkelijk. De invoering der dieseltractie maakte in 1934 een reeds ontworpen vergroting van Utrecht overbodig en gaf met haar opvolgster, de elektrificatie, gedurende ruim 20 jaar soulaas. Eerst thans is het capaciteitsvraagstuk van station Utrecht weer urgent.

Belangrijk zijn verder de maatregelen op het gebied van het seinwezen, die een snellere treinopvolging en daardoor een capaciteitsvergroting mogelijk maken. Een en ander — de opsomming is geenszins compleet — maakte het mogelijk, dat per km baanvak in 1955 driemaal zoveel reizigers en tweemaal zoveel goederen als in 1938 werden getransporteerd. Een dergelijke prestatie zou met het apparaat 1938 niet mogelijk zijn geweest.

Ondanks de intensivering van het gebruik van de produktiemiddelen is de capaciteit, met name van de spoorbaan, nog niet volledig door de bestaande vervoersomvang in beslag genomen. Op grond van de grote potentiële capaciteit van deze baan en de daaraan geregeld aangepaste, door de korte oponthouden relatief geringe behoefte aan parkeerruimte, i.c. stationssporen, zal het spoorwegbedrijf, uitgaande van het operationele beginsel: „Keep your trains moving”, nog een aanzienlijke toeneming van het vervoer kunnen verwerken zonder noemenswaardige vergroting van zijn aanspraken op de beschikbare ruimte. Het wegvervoer, dat voor zijn groei steeds meer ruimte voor wegen en parkeergelegenheid vraagt, heeft bovendien in toenemende mate met een disproportionaliteit in de capaciteit van deze twee elementen te kampen. De belangrijke betekenis van de spoorwegen voor de ruimte-economie in Nederland moge blijken uit het volgende voorbeeld. Gemiddeld worden dagelijks aan de Amsterdamse stations 40.000 elders woonachtige reizigers aangevoerd. Indien deze per personenauto kwamen, zou dat bij een gemiddelde bezetting van 2,3 personen per auto en rekening houdende met een zekere spreiding een behoefte aan parkeerruimte voor 10 à 15.000 auto's met zich brengen ²⁾.

Wat de prijsvorming betreft verdient het opmerking, dat het verband tussen kosten en prijzen slechts globaal kan zijn, omdat een aanmerkelijk deel van de kosten niet volgens bruikbare causale maatstaven over de afzonderlijk geproduceerde vervoerdiensten kan worden verdeeld. Voorts is nivellering van de prijzen nodig, opdat de klant zich bij zijn keuze gemakkelijk kan oriënteren. Het is de taak van het commercieel handelen zo nodig relif te brengen in het algemeen geldende tarief en de vrachtprijzen aan bijzondere markt- en produktieomstandigheden aan te passen.

Overeenkomstig de noodzaak van een commercieel en economisch verantwoord beleid, kent de N.V. Nederlandsche Spoorwegen geen speciale tarieven voor bepaalde bevolkings- of verladersgroepen, welke zouden moeten medewerken aan het bereiken van sociale doelstellingen, of zouden dienen om bepaalde takken van bedrijf te steunen. Dergelijke ta-

rieven zouden leiden tot een subordinatie van de belangen van de spoorwegonderneming aan bepaalde groepsbelangen en tot een scheefftrekken van de maatschappelijke produktie. De belangen van de bevolking en het bedrijfsleven als geheel zijn het meest gebaat met een algemeen geldend zo laag mogelijk tariefniveau, waarop alleen commercieel verantwoorde reducties worden verleend aan grote afnemers.

Behalve als leverancier van vervoerdiensten is de N.V. Nederlandsche Spoorwegen belangrijk als afneemster van de industrie. Dit blijkt uit de orders voor kapitaalgoederen en duurzame gebruiksgoederen, welke jaarlijks ten bedrage van ca. f. 200 mln. worden geplaatst, voor 80 à 90 pCt. bij Nederlandse ondernemingen. Daarnaast is zij voor f. 60 mln. afneemster van vaste en vloeibare brandstoffen en energie.

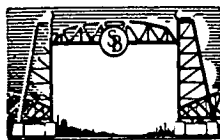
Het spoorwegbedrijf geeft een landelijke vervoersvoorziening en is de enige vervoersorganisatie, die zulks doet. Als zodanig heeft het een bijzondere betekenis. Van de omvang mogen enkele cijfers een aanwijzing geven. In 1955 werden ruim 184 mln. reizigers over de rail vervoerd over een gemiddelde afstand van 41 km, zodat ruim 7,5 mrd. reizigerskilometers werden afgelegd. Het goederenvervoer bedroeg ruim 25 mln. ton over afstanden van gemiddeld 140 km, zodat 3,5 mrd. tonkilometers werden gepresteerd. De bedrijfsontvangsten beliepen f. 450 mln., waarvan ongeveer f. 76 mln. uit verkeer van en naar het buitenland.

Er bestaat met de buitenlandse spoorwegen dan ook vanouds een nauwe samenwerking. Het belangrijkste feit daarbij is, dat de Europese spoorwijdte tijdig is gestandaardiseerd. Aldus kwam reeds vele decennia geleden een geïntegreerd spoorwegnet tot stand, een feit, dat nog steeds van alles overheersende betekenis is, omdat daardoor het rollend materieel van alle spoorwegen vrijelijk door Europa kan circuleren (Rusland en het Iberisch schiereiland uitgezonderd). Wat dit voor de internationale uitwisseling van goederen en personen betekend heeft en nog steeds betekent is moeilijk te omvatten. Wanneer men thans over vervoersintegratie spreekt, gaat het om het opheffen van de belemmeringen waaraan de regeringen de grenspassing van personen en goederen nog onderwerpen. Hieronder vallen ook de discriminaties. Deze belemmeringen kunnen alleen weggenomen worden door het tot stand komen van de gemeenschappelijke markt van goederen en diensten.

Utrecht.

D. J. WANSINK.

(Advertentie)

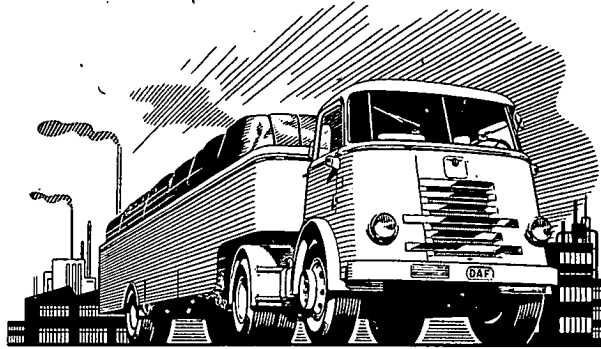


N.V. SLAVENBURG'S BANK

Gevestigd te Rotterdam

KANTOREN IN AMSTERDAM, ROTTERDAM, DEN HAAG
EN ANDERE PLAATSEN IN DEN LANDE

²⁾ Zie ook het artikel van schrijver dezes in „E.-S.B.” van 13 december 1945.



Wij houden van statistieken. In de hoogconjunctuur die wij mogen beleven hebben zij iets menselijk opwindends. Ons „nationale hart” doet het goed als wij kennis nemen van de beeldgrafieken van fabrieksschoorstenen die zich steeds dichter op onze landkaart planten.

*

Er is echter geen boeiender beeldgrafiek dan die van de Nederlandse wegen, waar het verkeer — als een grote beeldgrafiek van automerken — demonstreert hoe enorm de industrialisatie het vervoer gestimuleerd heeft.

*

Prof. Groenman heeft eens berekend dat de voortschrijdende industriële ontwikkeling in Nederland de lijn van het verkeer onafgebroken boven de kwadratische groei ten opzichte van de bevolkingstoename doet uitgroeien.

*

Hoezeer wij, uiteraard, deze groei ook toejuichen, wij zijn ons bewust van de hoge eisen die dit stelt aan een fabriek als de onze die zich specialiseert op het terrein van het wegtransportmiddel. Honderden technici werken in het DAF-bedrijf gestadig verder aan de ontwikkeling van steeds efficiënter en veiliger wegvervoer.

*

De onstuimige groei van het bedrijf te Eindhoven is in overeenstemming met de groei van het Nederlandse en internationale vervoer over de weg. Daarnaast bewijst het dat Nederland ook in deze sector van zijn industrie aan de eisen des tijds weet te voldoen.



Auto's en wegen

„Welstand op wielen” zette Drs. J. H. Zoon enige tijd geleden boven een artikeltje in „E.-S.B.” over de groei van het aantal automobielen; een goed gekozen uitdrukking met twee betekenissen, want de automobiel is zowel een middel tot het bevorderen van de welvaart als een middel om de welvaart te genieten.

Wat dit laatste betreft: de personenauto is bezig een algemeen volksvervoermiddel te worden; wie zich niet het bezit ervan kan veroorloven, is toch veelal in staat er een te huren. En is dit ook niet het geval dan springt de bus in, die goedkoper dan ooit binnen- en buitenlandse reizen in het bereik van allen brengt. Tezamen met de toeneming van de vrije tijd, door de invoering van vakanties en wellicht van kortere werkdagen en van een vijfdaagse arbeidsweek, geeft dit een bewegingsvrijheid, een verruiming van levensterrein, waarvan de culturele waarde niet overschat kan worden. Reeds uit dezen hoofde is het vlotter en goedkoper maken van het automobielverkeer een economisch belang, want is niet onze gehele produktie-inspanning gericht op het verkrijgen van meer voordeel uit het verdiende loon?

Betekenis van de auto.

In de produktiesfeer vervult de auto (zowel personenauto en autobus als vrachtauto) een steeds grotere taak, geheel passend in de richting waarin de ontwikkeling plaatsvindt. De structuur van industrie, landbouw, distributie en handel wordt steeds ingewikkelder. Tegenover de eenvoudige bedrijfsvoering van de vorige eeuw staat de wetenschappelijke, fijner geoutilleerde, meer zorgen behoevende organisatie van het heden en de toekomst. De simpele stoommachine, de ploeg en de eenvoudige boekhouding maken plaats voor een gecompliceerde mechanische, elektrische, thans ook elektronische en eerlang automatiserende apparatuur; de vroeger met alle onderdelen van zijn bedrijf vertrouwde leider heeft thans behoefte aan gespecialiseerde experts. Steeds efficiënter moet worden omgegaan met de arbeidstijd van de mens, of hij nu handenarbeid of intellectuele arbeid verricht.

Terwijl men in de handel vroeger gewend was grote voorraden aan te houden is er thans een duidelijke tendentie om met kleine voorraden te werken. Dit geeft besparing aan opslag en rentekosten. Het is dan echter noodzakelijk dat de aanvullingen wel ter plaatse zijn. De beschouwingen van de heer P. Rijkens over de distributie bij de Unilever geven hiervan een duidelijk voorbeeld.

Voor dit alles is nodig een snelle verplaatsing van (dikwijls kleine hoeveelheden) goederen en van individuele personen, waartoe de automobiel bij uitstek geschikt is. Dit is bijzonder het geval in ons land, waar enerzijds de afstanden klein genoeg zijn om per auto, ook door zelfrijders, te worden afgelegd, doch waarin anderzijds een grote spreiding van de economische activiteiten aanwezig is.

Voor de landbouw is dit uit de aard der zaak het geval. Tuinbouwbedrijven hebben evenwel een plaatsvoorkeur voor dichtbevolkte gebieden, gebonden als zij zijn enerzijds aan een tijdstip in de ochtend voor de pluk, anderzijds aan een tijdstip voor de aflevering der produkten op de veiling of in de stad, teneinde ze de consumenten op tijd te doen toekomen. Sneller vervoer zal daarom voor

verder liggende gebieden de mogelijkheid van de tuinbouwproduktie openen.

De industrie vertoont in ons land van ouds een sterke spreiding (industrieën in het uiterste noordoosten en zuidoosten). Deze wordt thans verder in de hand gewerkt zowel wegens de (tijdelijke) onmogelijkheid de bevolking op enigszins grote schaal te doen verhuizen, als door het systeem van arbeidsverdeling en onderaانبesteding dat bij de industriële produktie een steeds voornamere rol speelt.

Maar zelfs voor het verdere zakenleven bestaat in Nederland een bijzondere dislocatie, als men bedenkt dat de drie niet ver van elkaar gelegen steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag tezamen een taak vervullen, die veelal in één stad geconcentreerd is. Deze van economisch standpunt (en misschien ook van cultureel standpunt) uit waarschijnlijk niet gunstige omstandigheid doet tussen die steden de behoefte aan snelvervoer gevoelen en brengt een sterker autoverkeer teweeg dan men in een land met relatief zo weinig auto's zou verwachten.

Het wil geensdeels gezegd zijn, dat de automobiel hierbij een exclusieve rol speelt. Trein en schip hebben daarnaast hun taak, zoals overigens ook de elektriciteits- en gasvoorziening en zelfs de (reeds bereikte) vergemakkelijking van het gedachtenverkeer. Gezamenlijk, elkaar aanvullend en steunend, voeren deze „concurrenten” door het gehele land het economisch tempo op, zodoende ons land mogelijkheid gevende om in de internationale wedloop zijn grote achterstand in te halen. Een grote achterstand, want al moet men zich verheugen over de vooruitgang sinds de oorlog, zoals De Beus opmerkt in „De Toekomst van West-Europa”, moet men er ook niet de ogen voor sluiten, dat landen als de Verenigde Staten van Amerika en Rusland in vergelijking tot vóór de oorlog een veel grotere vooruitgang te zien hebben gegeven.

Gezien de betekenis van de auto is het goed zich de omvang van ons nationaal wegenverkeersapparaat te realiseren. Het aantal automobielen heeft de 400.000 overschreden. De aankoopwaarde daarvan moet ruim 4 miljard gulden bedragen; het erin geïnstalleerd vermogen in P.K. is groter dan driemaal dat van alle andere krachtsinstallaties tezamen genomen. De verbruikte energie is méér dan die ons geleverd wordt in de vorm van gas en dan die van de opgewekte elektriciteit. Het aantal per jaar verreden kilometers moet in de nabijheid van 8 miljard liggen, de uitgaven daarvoor moeten omstreeks 1½ miljard gulden per jaar bedragen of wel ca. 6 pCt. van het bedrag dat het gehele nationale produkt uitdrukt.

Het is derhalve zaak erop te letten, dat dit apparaat efficiënt gebruikt kan worden. Vrijheid van exploitatie en afwezigheid van belemmeringen voor een vlot verkeer zijn daarvoor voorwaarden, die in Nederland dan ook terecht worden nagestreefd.

Het zou interessant zijn te weten in hoeverre een vermindering van de kosten van het motorisch wegvervoer (van goederen en mensen) een verlaging van het prijspeil van verschillende produkten zou medebrengen. Dit is geen eenvoudige studie, want men moet dan het aandeel van het wegvervoer in de kosten van een produkt *cumulatief* rekenen; het is niet alleen aanwezig in de aanvoer van de materialen van een te bouwen woning (om een voorbeeld te nemen), maar ook in de vervaardiging van de materi-

alen, in de oprichtingskosten van de fabrieken en installaties die daarvoor nodig zijn, voorts ook in de reisvergoedingen en lonen van het personeel, en de factoren waarop deze laatste gebaseerd zijn: de prijzen van de levensbehoeften, enz. enz. Schrijver dezes acht zich onbevoegd in deze materie, maar stelt toch de vraag: kan de bovengenoemde verhouding van ca. 6 pCt. tussen wat jaarlijks aan autorijden wordt uitgegeven en het nationaal produkt hierin een aanwijzing geven? Is het antwoord bevestigend, dan volgt hieruit hoezeer kostenverlaging en -besparing bij het automobielverkeer onze nationale welvaart ten goede zou komen.

Wie uit Europa komende Amerika bezoekt, staat verbaasd over de goedkoopte van het autorijden aldaar. De goedkoopste personenauto, geschikt voor 6 personen, robuust van bouw, met een zeer sterke motor, goed voor 150 à 200.000 kilometer, kost daar ca. f. 6.000 naar de officiële wisselkoers omgerekend. Maar gezien het prijspeil van het dagelijks leven moet de vergelijkingsprijs veel lager gesteld worden. Goede „used cars” zijn in overvloed te krijgen voor wie dat nog te veel is. De benzineprijs ligt in de buurt van 21 (Nederlandse) centen per liter, ook weer naar de wisselkoers gerekend; maar voor de Amerikaan is dat niet meer dan een dubbeltje voor de Nederlander, dus $\frac{1}{4}$ of minder dan de Westeuropese prijzen. Deze goedkoopte is er ook steeds geweest.

Men moet zich, gezien dat voorbeeld, de vraag stellen: is de duurte van het autorijden in West-Europa niet een rem op de ontwikkeling van de welvaart? Zeker, men redt zich hier met kleinere, goedkopere auto's; men heeft minder benzineverbruikende motoren, men vlucht van de benzine in andere brandstoffen. De gebruiker van een auto komt zodoende goedkoper uit dan met Amerikaanse auto's; doch er is reden voor twijfel of technisch-economisch bezien met deze zwakkere auto's en zwaarder belaste, sneller slijtende motoren niet per saldo een voor de gemeenschap duurder vervoer bereikt wordt dan mogelijk zou zijn.

De oorzaak van het verschil schuilt gedeeltelijk in de in West-Europa in zwang zijnde belastingsystemen. Bij de gezonde groei van het automobielverkeer in deze jaren lijkt er geen reden zich hierover zorgen te maken; ook is het duidelijk, dat wijziging in het belastingsysteem op de economie van een land vergaande repercussies zou teweeg brengen. Doch de tijden kunnen veranderen en het zal m.i. nodig zijn aan deze, voor de nationale volkshuishouding en het prijspeil zo belangrijke materie, aandacht te schenken en daarvoor de nodige studies te verrichten.

In hoeverre een vermindering van de opbrengsten van de op het automobielverkeer drukkende belastingen een der bovenbedoelde repercussies zou zijn, is nog een open vraag; de auto is een sterk begeerd bezit, de hoogte der belastingtarieven brengt mede, dat vermindering daarvan ook een merkbare prijsverlaging zou betekenen, zodat die vermindering op zijn minst voor een deel gecompenseerd zou worden door een groter gebruik.

Wegenbouw.

In ieder land is de keuze tussen verbetering van een bestaande weg of aanleg van een nieuwe weg een telkens terugkerend dilemma. In ons land is, althans voor het westelijk gedeelte, de schaal al zeer spoedig doorgeslagen in de richting van de tweede oplossing. Het was evident, dat de kronkelende, veelal dichtbebouwde, op slechte grondslag rustende wegen in dit gebied praktisch niet tot goede wegen konden worden verbeterd, mede omdat zij

plaatselijk en langzaam verkeer zouden behouden, dat zich nu eenmaal niet met het snelverkeer verdraagt. Van de aanvang af werden daarom voor het rijkswegenplan in het westen nieuwe tracés gezocht. Deze werkwijze heeft in hoge mate voldaan; dientengevolge wordt zij ook meer en meer toegepast in de andere gedeelten van het land, waar de keuze aanvankelijk niet zo duidelijk leek wegens de aanwezigheid van wegen met rechter tracé, met weinig bebouwing en met goede ondergrond. Ook de provincies volgen veelal dezelfde gedragslijn voor de secundaire wegen; men kan, naar het voorkomt, zeggen dat Nederland méér dan enig ander land een voorliefde vertoont voor het aanleggen van nieuwe wegen boven het treffen van voorzieningen aan bestaande.

De kosten zijn in vele gevallen hoger, doch meestal niet veel. Immers, voor verbreding van bestaande wegen is het vaak nodig gebouwen te slopen; voorts is meestal de waarde van de grond veel groter. Parallelwegen zijn nodig om het plaatselijke verkeer op te vangen, de uitvoering van de werken wordt gehinderd door de eis het verkeer gaande te houden. In het kort: een bestaande weg is voor de wegenbouwer, van ontwerper tot aannemer, een „bedorven” gebied; hij geeft de voorkeur aan het vrije veld.

Daar kan hij streven naar wat voor een snelverkeersweg een eerste vereiste is: géén of althans zeer weinig uitwegen; hij kan als hij een druk verkeer op de weg verwacht gemakkelijk de ruimte verkrijgen of reserveren voor twee gescheiden rijbanen en voor ongelijkvloerse kruisingen en zodoende komen tot het weliswaar kostbare, maar dan ook zeer radicale wegtype dat aangeduid wordt met het niet-fraaie woord „autosnelweg” (twee gescheiden rijbanen, geen uitwegen, geen kruisingen à niveau) en daarmee een oplossing bereiken, die voor zeer vele jaren voldoende is, die voor de automobilist het aangenaamste is en die het aantal verkeersongevallen terugbrengt tot een fractie van wat het op andere wegen bedraagt.

Doorsnijding van landbouwgrond is een niet steeds te ontkomen bezwaar bij dit systeem; onze onteigeningswetgeving zorgt er evenwel voor, dat dit bezwaar niet op de rug van de landbouwer wordt afgewenteld, doch dat diens schade steeds voldoende gecompenseerd wordt. Dikwijls draagt daartoe een onderlinge grondruil bij en meer en meer wordt de grondverzekering voor wegaanleg gekoppeld aan een ruilverkaveling, zodat niet enkelen zwaar getroffen worden, doch velen zich een klein grondverlies getroosten, dat door de voordelen van de hergroepering van gronden wordt gecompenseerd.

De aanleg van wegen voor doorgaand verkeer vindt plaats volgens het rijkswegenplan en de provinciale wegenplannen; beide zullen als gevolg van de toeneming van het verkeer geleidelijk uitbreiding behoeven. Toen in de dertiger jaren de rijkswegenbouw na een periode van voorbereiding op volle toeren aan de gang was, leek het niet uitgesloten het rijkswegenplan omstreeks 1952 te voltooien. De oorlog heeft echter roet in het eten gegooit. Eerst de laatste jaren is weder versnelling tot een, nog geenszins geheel aanvaardbaar tempo, mogelijk geweest. Gebrek aan middelen en aan geschoold technisch personeel waren remmende factoren, naast de omstandigheid, dat de voorbereiding aanzienlijk tijdrovender is geworden, ten gevolge van de meer ingewikkelde maatschappelijke en bestuurlijke structuur in Nederland.

Rentabiliteit van de wegeaanleg.

De aanleg van nieuwe wegen is kostbaar; bij de tegenwoordige prijzen bedragen de kosten van een autosnelweg

bij goede ondergrond $\frac{3}{4}$ à 1 miljoen gulden per kilometer, in de slappe terreinen van het westen des lands $1\frac{1}{2}$ à 2 miljoen gulden per kilometer. Het is te voorzien, dat bij voortdurende groei van het verkeer, zelfs in iets minder snel tempo dan de laatste jaren, in de komende twintig jaren een bedrag van zeker twee miljard gulden voor de aanleg van rijkswegen moeten worden geïnvesteerd. Desalniettemin staat de economische rentabiliteit van de wegenbouw boven twijfel. Drie factoren moeten daarbij in beschouwing worden genomen en wel a) de voordelen voor het bestaande verkeer, dat van een nieuwe weg gebruik maakt vanaf de dag van de openstelling, b) de voordelen voor het „nieuwe” verkeer, d.w.z. het verkeer dat door de aanwezigheid van de verbeterde verbinding wordt uitgelokt en c) de verdere voordelen, zoals het tot ontwikkeling komen van nieuwe gebieden, enz. Van deze drie rentabiliteitsfactoren is de eerste enigermate te benaderen, de tweede minder, de derde ontsnapt aan elke berekening.

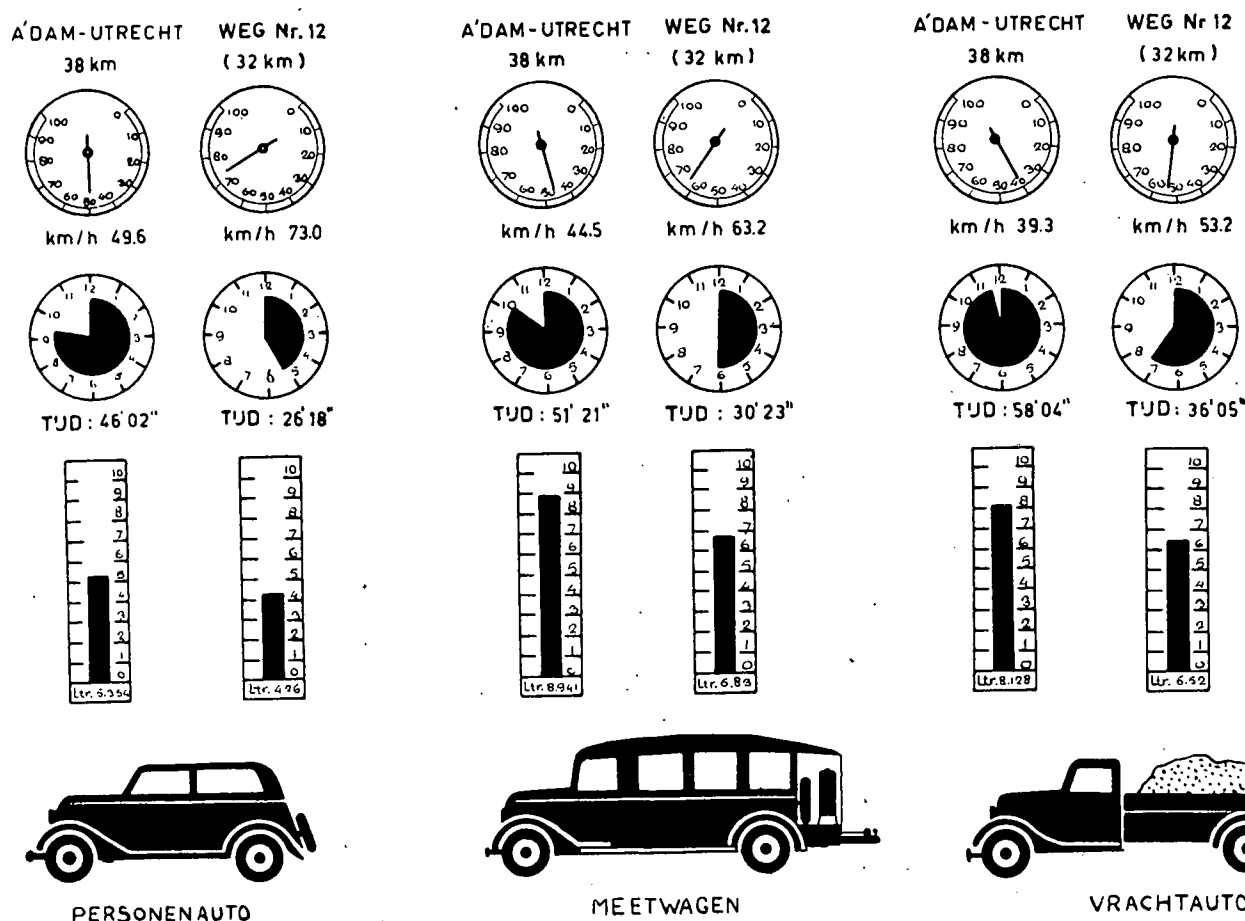
Het bestek van dit artikel laat niet toe op deze materie uitvoerig in te gaan; over de eerstgenoemde rentabiliteitsfactor moge echter nog het volgende worden gezegd. Bij de openstelling van een nieuwe moderne weg vindt een gedeelte van het verkeer daarlangs een route die zowel meestal korter is als met grotere snelheid kan worden bereiden. De verkorting van de door de automobilisten af te leggen afstand geeft een bekende kostenbesparing op hun exploitatie. Daarnaast staat de tijdwinst. Uit verkeerswaarnemingen blijkt, dat gemiddeld op een autosnelweg ca. $1\frac{1}{2}$ maal zo snel gereden wordt als op een oude weg,

die zoals de vroegere weg Amsterdam - Utrecht door enige bebouwde kommen leidt, bochtig is en gemengd verkeer heeft; dit geldt zowel voor personenauto's als voor vrachtauto's. De tijdwinst, die een nieuwe kortere weg oplevert kan daaruit gemakkelijk berekend worden. De vraag rijst hierbij: staan hier niet een groter benzineverbruik en andere verhogingen van de exploitatiekosten tegenover? Dit is echter niet, althans niet in betekenende mate, het geval. Vóór de voltooiing van de nieuwe rijksweg Amsterdam - Utrecht is een groot aantal proefritten gehouden met een personenauto, een bestelwagen en een geladen vrachtauto langs de oude weg en ter vergelijking langs een even lang gedeelte van een bestaande autosnelweg (zie figuur ¹⁾). In beide gevallen werden de snelheden aangehouden, die blijkens waarnemingen door hetzelfde soort auto op de betrokken wegen gemiddeld worden ontwikkeld. Het benzineverbruik bleek per kilometer telkens nagenoeg hetzelfde te zijn; het iets groter verbruik ten gevolge van de hogere snelheid wordt gecompenseerd door het achterwege blijven van snelheidswisselingen en terugschakelen op lagere versnellingen. Ook voor de andere kleinere elementen van de exploitatiekosten, zoals die van olieverbrij, slijtage en bandenslijtage kan men met reden hetzelfde verwachten.

Als baten van een nieuwe weg blijven dus: de kortere af te leggen afstand en de tijdwinst; hoe deze laatste te evalueren? Voor een vrachtauto is dit wellicht het gemakkelijkst: het houden van een vrachtauto kost per jaar,

¹⁾ „Wegen” 1950, nr. 9.

Figuur 1. Vergelijking van rij-afstand, reisduur en benzineverbruik bij het volgen van de oude weg Amsterdam-Utrecht en een aan de nieuwe weg equivalent autosnelweggedeelte.



inclusief zijn bediening van één of twee man, een zeker bedrag en is daarvoor 2.000 à 2.500 uur in bedrijf.

Eén uur tijdswinst moet gemiddeld een economisch voordeel opleveren gelijk aan het quotiënt van die beide waarden. Het moge zijn, dat geringe tijdswinsten in vele individuele gevallen geen verwezenlijkbaar voordeel opleveren, toch moet men ze in rekening brengen om twee redenen. Ten eerste omdat daarnaast gevallen staan, waarbij het nut van een kleine tijdswinst onevenredig groot is doordat een eerst net niet mogelijke uitbreiding van een werkprogramma mogelijk wordt; men denke bijv. aan die soorten reizigers en diensten, die op één tocht een aantal adressen moeten aandoen en dus reeds ten gevolge van een geringe tijdsbesparing hun dagprogramma kunnen uitbreiden. Ten tweede omdat de wegenverbetering over het gehele land plaatsvindt en de verkregen tijdswinsten zich dus sommeren. De tot dusver tot stand gekomen verbetering van het rijkswegennet heeft reeds medegebracht, dat de reisduur tussen verschillende steden in het westen des lands tot de helft is gereduceerd (zie figuur). Voor de verbindingen over de grote rivieren (Rotterdam - Breda, Utrecht - 's-Hertogenbosch, Arnhem - Nijmegen), waarin de veerponten vervangen zijn door bruggen; kan men zelfs van een reductie tot ca. $\frac{1}{3}$ spreken.

Het voordeel, dat voortvloeit uit de tijdswinst voor een personenauto hangt af van de economische waarde van de tijd van de inzittende(n) en kan dus liggen tussen 0 en (voor bedrijfsleiders, directeuren, enz.) zeer hoge bedragen. Middelen is hier moeilijk. Doch op zijn minst kan worden aangenomen, dat voor het wegverkeer de goede middenstander een basis kan geven.

En het recreatieverkeer? Het is aan de economen zich hierover uit te spreken, doch schrijver dezes meent een goed woord te mogen doen voor de stelling, dat betere faciliteit voor ontspanning evenzeer van waarde is als opvoering van de produktie.

Indien men nu op grond van berekeningen volgens het bovenstaande één traject bekijkt, bijv. Amsterdam - Utrecht en het voordeel van de nieuwe weg voor één rit van een gemiddelde auto schat, dan komt men slechts tot een klein bedrag; voor het genoemde traject moet dat van de orde van grootte zijn van f. $1\frac{1}{2}$ à 2. Vele kleintjes maken echter één grote; per jaar passeerden over deze weg direct na de openstelling ongeveer twee miljoen auto's die derhalve een gezamenlijke besparing hadden van f. 3 à 4 miljoen. De aanlegkosten van deze, wegens de slappe grondslag zeer dure weg, bedroegen omstreeks f. 45 miljoen. De rentabiliteit van dit werk blijkt dus groot te zijn; de tweede en de derde in de aanvang genoemde rentabiliteitsfactoren zijn daarenboven op deze wijze nog niet eens in rekening gebracht.

Werd hierboven op enige plaatsen meer in het bijzonder gedacht aan de verbetering van het rijkswegennet, ook aan de zorg voor de andere wegen moet een grote rentabiliteit worden toegekend. Hoewel zij in totaal minder verkeer hebben dan de rijkswegen, hun verbetering is ook minder kostbaar; voor het verkeer op die wegen is de grotere vlotheid, die bereikt wordt door een beter beloop, een ruimer dwarsprofiel, enz. evenzo van waarde. En het zal duidelijk zijn, dat de ontsluiting van landerijen, die verkregen wordt door verharding van zandwegen, een groot agrarisch belang geacht moet worden.

(Advertentie)

ALMELO- INDUSTRIE-CENTRUM IN TWENTE

MET GOEDE VOORZIENINGEN

- ☆ industrieterreinen van 26 ha
- ☆ groot arbeidspotentieel
- ☆ uitstekende verbindingen, te land en te water
- ☆ bij vestiging alle mogelijke medewerking
- ☆ aanwezigheid verzorgende industrieën

Inlichtingen ten
Stadhuize
(05490-5361)

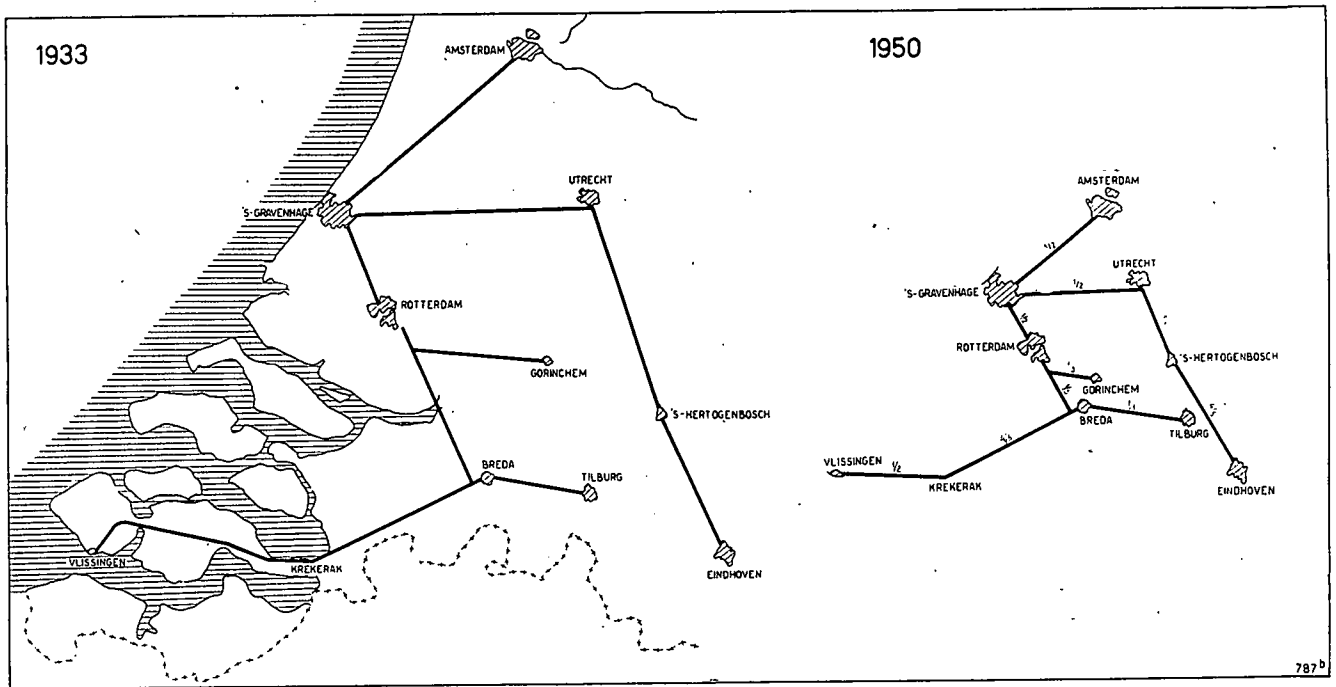


BUREAU
INDUSTRIALISATIE

STAAT VOOR U KLAAR

Een stad met een industriële traditie!

Figuur 2. Verkorting van de reisduur per auto tussen enige steden in het westen van het land ten gevolge van de verbetering van het wegennet.



De steden.

Is buiten de steden een bijhouden van de groei van het wegverkeer door aanleg van nieuwe wegen denkbaar, daarbinnen zien de vraagstukken er moeilijker uit. Op deze zeer uitgebreide materie kan in dit artikel niet ook maar oppervlakkig worden ingegaan, doch een algemene principiële opmerking moge schrijver dezes zich veroorloven.

Zowel voor het bestuur van een land als voor het zakenleven is het nodig dat een groot aantal centrale organen nauw onderling contact met elkaar heeft en wel bij onze ingewikkelde maatschappelijke structuur in klimmende mate. Hoe vlotter dit contact kan verlopen, hoe efficiënter dit „brein van een natie” zal kunnen werken. Brieven en telefoons zijn daarbij belangrijke contactmiddelen, doch veelvuldig persoonlijk samenkomen is een in het algemeen doeltreffender vorm. Deelt men deze opinie, dan moet men voor de zakenwijken der grote steden een zeer sterke concentratie als nuttig aanvaarden. Naar het voorkomt is een dergelijke samenstelling het beste verwezenlijkt in de „business-centres” van Amerika, die met hun hoge gebouwen en snelle liften ook de verticale dimensie sterk benutten. Met een wandeling over straat, voorafgegaan en gevolgd door het gebruik van liften, bereikt men in korte tijd méér relaties dan bij een andere structuur van de stad. Bij de zeer grote steden krijgt men weliswaar de moeilijke problemen van het toevoeren en het afvoeren van de kantoorbevolking; bij de middelgrote, die meer met de oase te vergelijken zijn, is dat bezwaar echter al veel minder.

De vraag lijkt daarom gewettigd, of de soms geproga-

geerde spreiding van activiteiten over een stad, althans wat betreft de kantoorwereld, als nuttig moet worden gezien. Het ideaal van grote kantoren in de buitenwijken met de employé's van ieder daaromheen wonend, moge in veel opzichten aanlokkelijk lijken, het gaat reeds mank aan de moeilijkheid, dat de ergens anders werkende huisgenoten van die employé's dikwijls extra grote afstanden moeten afleggen. En evenzo hebben zij, die die kantoren moeten bezoeken, lange tijdrovende reizen per auto, tram of bus te maken.

Pleidooien voor zakencentra met hoge (of naar onze conservatieve begrippen zéér hoge) gebouwen worden o.a. met esthetische argumenten bestreden; onze steden „verdragen” dit niet. Twijfel lijkt hier op zijn plaats, want niet zozeer de hoogte van een gebouw heeft de gevreesde drukkende werking als wel het karakter van zijn architectuur. Konden onze bouwmeesters afstappen van hun veelal ietwat zwaar aandoende, verticaal accent missende bouwwijze, dan zouden ook hoge, rijzige gebouwen het schoon van onze steden niet behoeven te vernielen.

Voorts moet er de aandacht op worden gevestigd, dat een bestaande zakenwijk een zeer grote investering betekent, over het ontwaarden waarvan men niet licht moet denken.

Verkeers- en parkeervraagstukken van onze grote steden zullen m.i. in het licht van het bovenstaande moeten worden gezien. Voor defaitisme omtrent de mogelijkheid van redelijke (zij het niet ideale) oplossing dier vraagstukken bestaat, naar het voorkomt, geen reden, gezien buitenlandse voorbeelden en gezien de omstandigheid dat men in deze nog slechts de allereerste schreden heeft gedaan.

natuurlijk, zo'n standbeeld zou het goed doen...

en terecht zijn verdiend, maar.....



VAN GEND & LOOS IS KERNGEZOND EN VOL ACTIVITEIT
VAN GEND & LOOS VERVULT MET JEUGDIG ENTHOUSIASME
ZIJN TAAK TEN BEHOEVE VAN HANDEL EN INDUSTRIE:
VERVOER EN EXPEDITIE PER SPOOR-AUTO-VLIEGTUIG-BOOT

expediteurs sinds 1796

VAN GEND & LOOS

Het internationale goederenvervoer met vrachtauto's

Inleiding.

Het wegvervoer is een van de jonge vervoerstechnieken. In feite dateert de opkomst van het goederenvervoer met vrachtauto's eerst uit het begin van de dertiger jaren. Dit maakt het begrijpelijk, dat vóór de laatste wereldoorlog nog slechts op betrekkelijk kleine schaal internationaal met vrachtauto's werd gereden.

De opbloei van het internationale goederenvervoer over de weg heeft eerst onmiddellijk na de oorlog een aanvang genomen. Enerzijds geholpen door grote, zware leger-trucks, die voor civiele doeleinden beschikbaar kwamen, en anderzijds ten gevolge van het feit, dat spoor- en watervervoer, na het beëindigen der vijandelijkheden, door vernieling van het spoorwegnet, wagons, bruggen, waterwegen en schepen, ernstig gehandicapt waren.

De Nederlandse vervoerders in het bijzonder hebben hun kans gezien en gegrepen. In het begin werd deze activiteit sterk gesteund, niet alleen in ons land, maar ook in het buitenland. Het belangrijkste waren immers de goederen, waaraan grote behoefte bestond en niet het vervoermiddel, waarmee deze goederen bij de consument werden gebracht.

In dit licht gezien is het verklaarbaar, dat in die tijd geen opzettelijke moeilijkheden aan het internationale wegvervoer werden opgelegd. Alleen in ons land hebben de Overheid en het bedrijfsleven gezamenlijk zich gerealiseerd, dat de ontwikkeling in het belang van het internationale wegvervoer zelf, in goede banen geleid diende te worden, wilde men op den duur chaotische toestanden voorkomen.

Deze gedachte heeft in ons land geleid tot het creëren van een centraal orgaan, de Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie (N.I.W.O.), dat van de Overheid tot taak kreeg, om, door middel van een vergunningstelsel, het invoeren van tarieven en een uniforme internationale vrachtbrief, een ongewenste ontwikkeling, o.a. door ongezonde concurrentie tussen wegvervoerders, tegen te gaan. Hieraan lag tevens het inzicht ten grondslag, dat het internationale goederenvervoer met vrachtauto's geen tijdelijk verschijnsel zou zijn, in afwachting van het herstel der spoor- en waterwegen.

De soepelheid, die in het buitenland in de eerste naoorlogse jaren ten opzichte van het wegvervoer heeft bestaan, lijkt mij in hoge mate ingegeven te zijn door de gedachte, dat in het bijzonder de spoorwegen op den duur dit langere afstandsvervoer wel weer tot zich zouden trekken. De praktijk heeft bewezen, dat voor zover men deze mening was toegedaan, men zich heeft vergist.

De vervoergebruiker is zich meer en meer bewust geworden van de voordelen, die de vrachtauto hem biedt in vergelijking met andere vervoerstechnieken. Hij heeft de voordelen gevoeld op de korte en middelgrote afstanden in de vorm van huis-huis vervoer zonder overlading, de snelheid en de soepelheid van het vervoer leren waarderen en zijn eigen bedrijfsvoering daarop ingesteld.

De techniek heeft voorts niet stilgestaan en heeft in de loop van de jaren vrachtauto's geleverd, waarmee het vervoer — onder andere in verband met vergroting van het laadvermogen — steeds economischer kan ge-

schieden. De ontwikkeling van de techniek heeft zich overigens niet bepaald tot de vrachtauto's, maar heeft zich uitgebreid tot alle soorten motorrijtuigen, hetgeen ertoe heeft geleid, tezamen met de gunstige conjunctuur, dat het totale wegverkeer in het algemeen met sprongen omhoog is gegaan.

Problemen bij het wegvervoer.

De hierboven geschetste ontwikkeling houdt de kern in zich van drie soorten problemen.

1. *Problemen die, internationaal gezien, het gemotoriseerde wegverkeer in zijn geheel raken.* Als voorbeeld hiervoor kan gelden, aanleg en gebruik van de wegen, hetgeen o.a. noopt tot het harmoniseren van de verkeersreglementen in de verschillende landen, alsmede tot moderniseren en uitbreiden van het wegennet in ieder land en het aansluiten van die wegen onderling.

2. *Problemen die, internationaal gezien, het vervoer met vrachtauto's als zodanig raken.* Als voorbeeld hiervoor kan gelden, het vereenvoudigen van grensformaliteiten, het geven van gelijke bevoegdheden aan douanekantoren aan weerskanten van de grenzen, het samentrekken van douanekantoren, het stellen van gelijke openingsuren van douanekantoren, het rijden onder douaneversluiting. Daarnaast het scheppen van uniforme vervoersvoorwaarden, waaronder begrepen de aansprakelijkheid van de transportondernemer tegenover de ladingbelanghebbende, het in het leven roepen van een uniforme internationale vrachtbrief, het creëren van een uniform verzekeringssysteem tegen wettelijke aansprakelijkheid, en vele andere bijzonderheden, welke karakteristiek zijn voor de ontwikkelingsfase van het internationale wegvervoer.

3. *Problemen, die het internationale wegvervoer raken, mede als concurrerende vervoerstechniek tegenover andere vervoerstechnieken, en wel in hoofdzaak de spoorwegen.*

Deze problemen houden derhalve, althans naar het inzicht van verschillende landen, rechtstreeks verband met de vervoerscoördinatie. Als voorbeeld hiervan kan gelden, het binden van het internationale wegvervoer aan vergunningen, het voorschrijven van tarieven, alsmede de belastingpolitiek. Het zijn vooral deze problemen, die uiteraard moeilijk zijn, en waarvan een oplossing op korte termijn niet in zicht schijnt te zijn.

Internationaal overleg.

In het kader van dit artikel zal ik me in hoofdzaak moeten beperken tot het behandelen van de problemen op regeeringsniveau en wel voor zover dit geschiedt in het Inland Transport Committee van de Economische Commissie voor Europa.

Wat de eerste twee groepen problemen betreft, kan geconstateerd worden, dat reeds veel in de goede richting is gedaan. In 1949 kwam tijdens de Wereld-Conferentie, die gehouden werd van 23 augustus tot 19 september 1949, een *Wegenverkeersconventie* tot stand.

Hierin werden uniforme bepalingen opgesteld met betrekking tot verkeersregels, verkeerstekens, de uitrusting van autobussen en vrachtauto's (zoals verlichting

en remmen), kentekenbewijzen, registratie, regels t.a.v. het internationaal rijbewijs, alsmede uniforme voorschriften t.a.v. maximum afmetingen en gewichten van vrachtauto's en autobussen in het internationale vervoer.

Het is te betreuren, dat West-Duitsland, dat door zijn centrale ligging een van de belangrijkste landen is, geen partij is bij deze Conventie. Op de gevolgen hiervan t.a.v. maximum toegestane afmetingen en gewichten van vrachtauto's, kom ik aan het einde van dit artikel nog nader terug.

In 1949 kwam eveneens tot stand een *internationale Douaneconventie*, waarin o.a. uniforme regels werden vastgelegd voor het regime van de tijdelijke invoer d.m.v. triptiek en „Carnet de Passage” van autobussen en vrachtauto's.

Bij deze Conventie werd tevens in het leven geroepen, een systeem ter vergemakkelijking van het internationale goederenvervoer over de weg d.m.v. het zgn. „Carnet T.I.R.”. Dit systeem houdt in, dat een vrachtauto, welke aan bepaalde voorwaarden voldoet, op de plaats van inlading van de goederen door de douane verzegeld kan worden en, begeleid door een „Carnet T.I.R.”, dat een soortgelijke functie vervult als het „Carnet de Passage” voor de auto zelf, tot aan de plaats van bestemming in het buitenland kan doorrijden om daar onder douanetoezicht te worden gelost. Oponthoud aan de grenzen wordt daarmee voorkomen.

In 1950 kwam een *Europees wegenplan* tot stand, dat door de voornaamste Europese landen is getekend, waarmee zij op zich namen, de in dit plan voor hun grondgebied voorziene constructie van wegen of aanpassing van bestaande wegen uit te voeren. Uiteraard zal de uitvoering vele jaren in beslag nemen. Zowel in Nederland als in de aangrenzende landen wordt het nodige gedaan voor een spoedige gereedkoming. West-Duitsland bijv. heeft een tienjarenplan opgesteld, lopende tot 1965; België heeft een vijftienjarenplan opgesteld voor het wegennet, dat loopt tot 1970.

In 1953 werd een internationaal systeem in werking gesteld met betrekking tot de verzekering van de wettelijke aansprakelijkheid van de automobilist. Door dit systeem werd bereikt, dat de in het eigen land afgesloten verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid in alle Europese landen werd erkend. Regeling van eventuele schade, toegebracht in het buitenland, kan op eenvoudige wijze, via zgn. centrale bureaus in ieder land, afgewikkeld worden.

In 1954 werd door de meeste Westeuropese landen getekend een „Algemene Overeenkomst houdende economische voorschriften voor het internationaal wegvervoer” met daarbij behorend „Vervoersreglement” (Cahier des Charges). Het doel hiervan is het scheppen van uniformiteit, o.a. t.a.v. de voorwaarden, waaraan de ondernemer moet voldoen, wil hij tot het internationale vervoer over de weg worden toegelaten, t.a.v. de technische keuring van het materieel, t.a.v. arbeidsvoorwaarden van het personeel en vele andere onderwerpen. Verwacht mag worden, dat deze overeenkomst, zodra zij in werking zal treden, ertoe zal bijdragen het algemeen niveau van het internationaal wegvervoer in alle landen te verhogen.

Uit de voorgaande opsomming kan de conclusie worden getrokken, dat, waar het problemen betreft die samenhangen met de ontwikkeling van het wegverkeer, reeds veel tot stand is gekomen. Daarmee zijn evenwel niet alle problemen opgelost, waarmee het beroeps-goederenvervoer internationaal te maken heeft. Resteren

nl. de problemen, die in de derde categorie hierboven zijn genoemd. T.a.v. die problemen zijn tot dusverre geen internationale overeenkomsten tot stand gekomen en het is ook niet te verwachten, dat dit op korte termijn kan worden bereikt. Om de oorzaak hiervan te kunnen zien, verdient het aanbeveling, stil te staan bij de achtergronden van die problemen.

Vóór de opkomst van het wegvervoer bezaten de spoorwegen, die in de meeste landen staatsbedrijven zijn, een monopoliepositie. Dit feitelijke monopolie maakte het o.a. op het tarievengebied mogelijk te komen tot invoering van een tariefensysteem, bekend onder de naam „ad valorem-tarieven”. Producten met een hoge vervoerswaarde worden tegen vrachtprijzen vervoerd, die liggen boven de kosten en goederen met een lage vervoerswaarde, massagoederen dus, worden vervoerd tegen vrachtprijzen, die liggen beneden de kosten van het vervoer.

In een monopoliepositie is tegen dit systeem zelf, dat zich baseert op de gedachte „What the traffic can bear”, mijns inziens niets in te brengen. In tegendeel. Gelet op de mogelijkheid van interne compensatie, die de spoorwegen als groot bedrijf heeft, was het alleszins verantwoord om de omzet langs deze weg te vergroten zonder de resultaten van het spoorwegbedrijf in gevaar te brengen.

Daarnaast is evenwel in verschillende landen de neiging ontstaan om het spoorwegbedrijf als orgaan te gebruiken voor doeleinden, die vreemd zijn aan een rationele bedrijfsvoering in een vervoeronderneming. Ik doel op het in grote omvang verlenen van kortingen in het reizigersvervoer, o.a. op grond van sociale overwegingen, bijv. kortingen aan arbeiders, kinderrijke gezinnen e.d., op kortingen in het goederenvervoer bij wijze van verkapte subsidie, hetzij aan industrie of als onderdeel van de havenpolitiek; het handhaven van onrendabele spoorweglijnen met als argument het algemeen vervoersbelang; ik doel voorts op het personeelsbeleid bij diverse spoorwegen, zoals het aanhouden van een te hoog effectief, het verlenen van pensioenen ten laste van de bedrijfsrekening in plaats van alleen de pensioenpremie op de exploitatie te laten drukken en verschillende andere factoren op het terrein der bedrijfsvoering, die bedrijfs-economisch moeilijk te verantwoorden zijn.

Bij onze oostelijke bureaus verdedigt men dit met het „gemeinwirtschaftliche” karakter van het spoorwegbedrijf, zulks in tegenstelling tot ons land, waar het „eigenwirtschaftliche” karakter van het vervoer uitgangspunt is voor de vervoerspolitiek.

Zonder al te diep op deze materie in te gaan, zal het duidelijk zijn, dat in die landen, waar de „gemeinwirtschaftliche” gedachte toepassing vond, de normale tarieven opgeschroefd moesten worden om spoorwegtekorten te vermijden, hetgeen op den duur niet heeft kunnen verhinderen, dat het spoorwegbedrijf tekorten ging maken.

In deze situatie kwam het gemotoriseerde wegverkeer, en daarmee de vrachtauto, als nieuwe vervoerstechniek, in het begin beperkt tot vervoer op zeer korte afstanden, doch met de technische ontwikkeling van het motorvoertuig, zich langzaam ook op de grote afstanden een plaats veroverend.

Nu kan men niet zonder meer aanvoeren, dat deze ontwikkeling gegaan is uitsluitend ten koste van de spoorwegen. Het wegverkeer, daaronder begrepen het beroepsmatig vervoer van goederen en personen, heeft nieuwe mogelijkheden geschapen en daarmee een enorm addi-

tioneel vervoer in het leven geroepen. Niettemin moet erkend worden, dat de ontwikkeling van het wegvervoer een belangrijke invloed is gaan uitoefenen op het spoorwegvervoer.

Het wegvervoer is veel minder kapitaalintensief en leet er zich in het bijzonder voor als middenstandsbedrijf te worden uitgeoefend. Men ziet dit ook in de praktijk in de vorm van een groot aantal transportondernemingen per land, die ieder voor zich één of meer vrachtauto's exploiteren. Deze structuur houdt tevens in, dat de interne compensatiemogelijkheid in iedere individuele wegvervoeronderneming niet zo groot is. Begrijpelijk is het dus, dat het wegvervoer in die omstandigheden aangewezen is op het berekenen van vrachtprijzen, die over de hele lijn gebaseerd zijn op de kosten van het vervoer.

Dit feit, naast dat van de kleine vervoerseenheden, die een vrachtauto nu eenmaal is, bracht de wegvervoerder ertoe, zich te richten en te specialiseren op het vervoer van hoogwaardige produkten. Het doorbreken van de monopoliepositie van de spoorwegen op dit gebied, noopte deze laatste ertoe de tarieven voor het vervoer van die goederen te verlagen, hetgeen op zijn beurt het ontstaan van grotere spoorwegtekorten in de hand werkte. Deze ontwikkeling nu werd in verschillende landen door de overheid gevoeld als te zijn in strijd met het algemeen belang. En daaruit resulteerde een aantal maatregelen in die landen, gericht op de bescherming van de spoorwegbelangen.

Zo zien wij in Duitsland in de dertiger jaren ontstaan een vergunningstelsel met het doel het aantal wegvervoerondernemingen te beperken. Daarnaast het invoeren van een verplichting voor het beroepsgoederenvervoer met vrachtauto's om dezelfde tarieven te berekenen als de spoorwegen en ten slotte het invoeren van belastingen op het wegvervoer, met het doel de kosten van het vervoer te verhogen, en anderzijds om uit de opbrengst van deze belastingen mede de tekorten van de spoorwegen te bestrijden.

In België zien wij in de dertiger jaren een strenge afgrenzing van het wegvervoer door de invoering van een vergunningstelsel, terwijl ook daar de belastingenschroef wordt aangedraaid.

In Frankrijk werden soortgelijke maatregelen genomen. Ook daar werd het accent gelegd op een stringent vergunningstelsel, op beperking van de afstanden waarover wegvervoer mocht worden verricht en op het invoeren en in de loop van de jaren opvoeren van speciale belastingen ten laste van het wegvervoer.

In ons land daarentegen zien wij een geheel andere ontwikkeling. De „gemeinwirtschaftliche” idee heeft hier geen ingang gevonden, en wij zien dan ook in de dertiger jaren een reorganisatie van de spoorwegen met het doel door sanering en rationalisering het spoorwegbedrijf op commerciële basis te brengen. Daarnaast zijn ook in ons land een vergunningstelsel en tarieven ingevoerd voor het wegvervoer, doch meer met het doel om in het belang van de wegvervoerondernemingen zelf een ongezonde onderlinge concurrentie tegen te gaan dan ter bescherming van de spoorwegbelangen. Ook al zijn de speciale belastingen, die in Nederland van het gemotoriseerde wegverkeer worden geheven o.a. in de vorm van motorrijtuigenbelasting en brandstofaccijns, geen uitdrukkelijke bestemmingsheffing, toch is het wel zo, dat de opbrengst van deze belastingen niet in al te grote mate afwijkt van de kosten, die het gebruik van de weg veroorzaken.

Na deze achtergrond, de problemen zoals zij er thans liggen.

Vergunningenpolitiek.

Het begin van het internationaal overleg in de Economische Commissie voor Europa was hoopvol. Einde 1947 kwam een overeenkomst tot stand, die bekend is geworden onder de naam „Vrijheden van de weg”. Deze overeenkomst had betrekking op het toeristisch verkeer met autobussen en op het beroepsmatig verrichte goederenvervoer met vrachtauto's. Daarin werd wat de laatste categorie betreft geproclameerd:

1. *Vrijheid van het transitovervoer.* Onder transitovervoer moet hier worden verstaan, het vervoer dat wordt verricht door dezelfde onderneming van de plaats van afzending naar de plaats van bestemming der goederen, zonder tussentijdse overlading aan de grenzen van het getransiteerde land. Het „transito” slaat derhalve op de vrachtauto en niet op de vervoerde goederen.

België, Denemarken, West-Duitsland (via de bezettende machten), Engeland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Tsjechoslowaaije, Turkije, Zweden en Zwitserland traden tot dit onderdeel van de overeenkomst toe.

Inde praktijk betekent dit, dat, indien een Nederlandse transportondernemer goederen vervoert van bijv. Nederland naar Frankrijk, hij geen Belgische vergunning nodig heeft om België te transiteren. Uit een oogpunt van controle wenst de Belgische Overheid, dat in de vrachtauto een Belgisch transitovergunningsbewijs aanwezig is, doch deze worden zonder beperking verleend.

2. *Vrijheid van goederenvervoer over de weg anders dan in transitio.*

In de praktijk wil dit zeggen, dat een Nederlandse vervoerder, die een transport uitvoert naar of van een land, dat ook dit gedeelte van de overeenkomst heeft getekend, vrijgesteld is van een vergunning verleend door dat land.

Wederom uit een oogpunt van controle is het mogelijk, dat een bepaald land wenst, dat bij vervoer op zijn land een door hem verstrekt vergunningsbewijs aanwezig is, doch ook hier weer geen beperking.

Toegetreden zijn: Denemarken, West-Duitsland (via de bezettende machten), Engeland, Hongarije, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Turkije, Zweden en Zwitserland.

Men zal hebben bemerkt, dat o.a. België en Frankrijk deze overeenkomst niet hebben getekend, doch deze landen hebben verklaard hun vergunningstelsel op de meest liberale wijze op de buitenlandse vervoerders te zullen toepassen.

Dat deze verklaring met een korreltje zout genomen moet worden leert ons de huidige situatie t.o.v. België. Voor de oorlog was het laadvermogen, waarvoor aan Nederlandse ondernemers Belgische vergunning was verleend, praktisch even hoog als nu. Toegegeven moet worden, dat de draagwijdte van die vergunningen in 1952 sterk is verruimd. Was voordien meer dan 80 pCt. dier vergunningen beperkt tot het vervoer van enkele met name genoemde goederen en tot enkele Belgische provincies, nadien was dat laadvermogen geldig voor het vervoer van alle goederen naar en van geheel België.

Niettemin bedraagt op het ogenblik de prijs bij een overdracht van Belgische vergunningstonnage tussen twee Nederlandse ondernemers om en nabij de f. 3.000 per ton. Voor een vrachtautocombinatie van 15 ton

laadvermogen betekent dit op deze basis f. 45.000 voor de Belgische vergunning. Het woord „liberaal” komt hier wel in een bijzonder daglicht.

Van Belgische zijde wordt de weigering om meer vergunningen ter beschikking te stellen van de Nederlandse ondernemer geargumenteed met een beroep op de hogere kosten van levensonderhoud, in het bijzonder de hogere lonen in België. Maar indien wij in aanmerking nemen, dat het uitvoeroverschot in België, blijkende uit de handelsbalans, zeer hoog is (f. 543.815.000 over 1954) dan vraagt men zich af, of aan dit argument wel die kracht kan worden toegekend, die men er van Belgische zijde aan geeft.

En zelfs al ware dit het geval, welk bezwaar zou er dan tegen zijn, dat Nederland, ter compensatie van dit Belgische uitvoeroverschot, vervoerdiensten zou presteren. Ik mag deze gedachte, die zeker niet nieuw is, nog eens aan onze Belgische vrienden in overweging geven. Ik ben er echter van overtuigd, dat het minder gaat om de concurrentiemogelijkheid van de Belgische transportondernemer, dan wel om de vrees, dat een toeneming van het vervoer met Nederlandse vrachtauto's naar en van België, het Belgische spoorwegbelang zou kunnen schaden.

Het vergunningensysteem, dat de Fransen tegenover Nederlandse ondernemers toepassen, is verre van ideaal: voor ieder transport naar en van Frankrijk moet een afzonderlijke Franse vergunning worden verleend, waarvoor de Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie is gemachtigd tot zelfstandige afgifte, voor zover het vervoer betreft naar en van plaatsen, die niet zuidelijker dan Parijs liggen. In enkele gevallen kunnen

door die instantie Franse vergunningen voor meerdere reizen in de loop van een kalendermaand worden verleend. In principe is het vervoer naar en van plaatsen bezuiden Parijs niet toegestaan. De Franse Overheid staat evenwel uitzonderingen op die algemene regel toe.

Ondanks deze beperkte mogelijkheden heeft m.i. de Franse Overheid voldaan aan hetgeen, waartoe zij zich bij de tekening van de overeenkomst heeft verplicht, in aanmerking nemende, dat voorheen door Nederlandse ondernemers in het geheel geen vervoer naar en van Frankrijk werd verricht. Thans is Frankrijk het derde land in belangrijkheid voor het Nederlands internationaal wegvervoer na België en West-Duitsland.

Na deze schets van enkele feitelijké situaties kom ik terug op het internationaal overleg met betrekking tot de vergunningpolitiek, waarbij ik eraan herinner, dat de overeenkomst inzake de vrijheden van de weg tot stand is gekomen in een tijd, dat de spoorwegen in de verschillende landen zich nog niet hersteld hadden van de gevolgen van de oorlog en dat het alleen daaraan te danken is, dat verschillende landen bereid zijn geweest haar te tekenen. Met name West-Duitsland zou daartoe beslist niet meer bereid zijn en dat blijkt wel heel duidelijk uit het internationaal overleg over het tarievenvraagstuk.

Tariefpolitiek.

De enige twee landen, die verplichte tarieven voor het nationaal goederenvervoer over de weg kennen, zijn Duitsland en ons land. Doch waar in ons land dit tarief geheel gebaseerd is op de kosten van dat vervoer en derhalve is afgestemd op de eigen verdiensten van het wegvervoer, is in Duitsland het tarief voor wegvervoer gelijk aan het spoorwegtarief.

(Advertentie)

In het financiële verkeer

zorgen wij voor rechtstreekse aansluitingen. Wij onderhouden de financiële verbinding tussen leverancier en afnemer door het snel incasseren van vorderingen en vlug overboeken van gelden. Door financiering van Uw import of export stellen wij U in staat aan het internationale handelsverkeer deel te nemen. Onze handelsvoorlichting verschaft U de nodige

gegevens ter voorbereiding van Uw commerciële transacties. In het kapitaalverkeer verstreken wij U verantwoorde adviezen voor de aan- en verkoop van effecten in binnen- en buitenland. De achtergronden van het koersverloop aan de effectenbeurzen vindt U belicht in ons *Weekbericht*. Deze periodieke publikatie zenden wij U op aanvraag gratis toe.



DE TWENTSCHE BANK

Uw financiële raadsman

Terzijde zij opgemerkt, dat de binding aan het spoorwegtarief in Duitsland werd ingegeven door de gedachte, dat daarmee het best de concurrentie van het wegvervoer tegenover de spoorwegen kon worden beteugeld. Men heeft zich hierin deerlijk vergist. Gebleken is, dat het wegvervoer in een land als Duitsland meer interne compensatiemogelijkheid heeft dan men veronderstelde, zodat een zeer belangrijk wegvervoer is ontstaan op lange afstand van de minder hoogwaardige en van massa-goederen ten koste van de spoorwegen. Daarnaast is het eigen vervoer enorm opgebloeid, begrijpelijk overigens, omdat de tarieven — in het bijzonder die der hoogwaardige produkten — van beroepsvervoer en spoorwegen relatief hoog waren.

In Nederland is na de oorlog, naast het binnenlandse tarief, een tarief in het leven geroepen, dat — eveneens op de kosten van het vervoer gebaseerd — voorgeschreven is voor het internationaal wegvervoer verricht door Nederlandse transportondernemers. Het is een doorgaand tarief en geldt derhalve van plaats van afzending tot de plaats van bestemming der vervoerde goederen.

De invoering hiervan is ingegeven o.a. door de overweging, dat het verkrijgen van retourvrachten een probleem is en dat de neiging bestaat om tegen elke vrachtprijs een lading mee terug naar Nederland te nemen. Doch hetgeen voor de één retourvracht is, is voor de ander een heenvracht. Op den duur zou dit prijsbederf tot gevolg hebben en internationaal gezien een ongewenste situatie scheppen.

In de andere Westeuropese landen kent men geen door de overheid voorgeschreven tarieven en daar ziet men dit verschijnsel in belangrijke mate optreden. Vandaar dat er een algemene tendentie in Genève merkbaar is om — althans voor het internationale goederenvervoer over de weg — verplichte tarieven in het leven te roepen.

Nu zijn er twee stromingen merkbaar. De ene groep — onder aanvoering van West-Duitsland — wenst internationale tarieven volgens het territorialiteitsprincipe, m.a.w. een tariefensysteem, waaronder de vrachtprijs voor een internationaal transport verkregen wordt als de uitkomst van een optelling van de vrachtprijzen, berekend volgens het binnenlandse tarief over ieders grondgebied, waarover het transport gaat.

Terwijl men bij de spoorwegen — die territoriaal gebonden zijn — een streven ziet om internationaal tot rechtstreekse doorgaande tarieven te komen, ziet men hier t.o.v. een vervoerstechniek, wier essentiële taak het is huis-huis vervoer te verrichten met hetzelfde voermiddel een omgekeerde tendentie.

Van Duitse zijde is dat begrijpelijk: men wil het systeem van gelijkschakeling van spoorwegtarief en wegvervoertarief niet doorkruist zien. De aan dit systeem van tarief-gelijkschakeling verbonden bezwaren uit een oogpunt van bescherming der Duitse spoorwegen, wenst men op een andere wijze — waarover straks meer — uit de weg te ruimen.

Andere landen, zoals België, Frankrijk en Zwitserland willen ten dele in een internationale regeling een houvast hebben voor een wettelijke regeling van tarieven binnenslands; anderzijds verwachten zij, dat de verplichting van buitenlandse vervoerders om op hun grondgebied hun nationaal tarief toe te passen in het belang zal zijn van hun spoorwegen, zowel als van hun ondernemers, die internationaal vervoer verrichten. Dat men hierbij de rol van het eigen vervoer onderschat, een vervoer, dat nergens aan een beperkend vergunningenstelsel is onderworpen, is duidelijk.

Van de andere groep is het Nederlands standpunt, dat internationale tarieven voor het wegvervoer afgestemd moeten zijn op de kosten van het vervoer en dat zij gelden over het gehele traject van een internationaal transport. Voor zover verschillen in lonen en andere kostenfactoren oorzaak zouden zijn van afwijkende tariefhoogten in de betrokken landen, zou door bi- en multilateraal overleg naar compromisoplossingen gestreefd kunnen worden, waarbij rekening zou zijn te houden met de invloed van het eigen vervoer.

Het standpunt van de eerste groep heeft in de laatste maanden van 1955 steun gekregen van de Commissie van Wegvervoerdskundigen in de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal in Luxemburg. Het regelen van de kolen- en staalmarkt houdt niet in, dat rekening moet worden gehouden met andere belangen, bijv. vervoersbelangen. Dit is een bezwaar van een deelintegratie. Er bestaat in Luxemburg een streven om de invloed van de vervoersmarkt op de kolen- en staalmarkt uit te sluiten, teneinde complicaties in die markt te voorkomen. Dit nu is het gemakkelijkst bereikbaar door de invloed van het vervoer tot een constante factor terug te brengen.

Bij toepassing van het territorialiteitsprincipe met vaste vervoersprijzen voor alle vervoerders ongeacht nationaliteit, is dit vanzelfsprekend veel eenvoudiger dan bij het door Nederland voorgestane systeem. Nederland bleek in Luxemburg geheel alleen te staan met zijn opvattingen. De Hoge Autoriteit der E.G.K.S. is voor zover mij bekend nog niet tot een beslissing gekomen, maar mocht deze in voor Nederland nadelige zin uitvallen, en zou ons land gedwongen worden, zich hierbij neer te leggen, dan zal niet alleen het Nederlandse internationale goederenvervoer over de weg de weerslag ervan ondervinden, doch zal — naar ik vrees — ook de Rijnvaart op den duur de ernstige gevolgen van het territorialiteitsprincipe aan den lijve gaan voelen.

Belastingpolitiek.

De belastingssystemen in de Westeuropese landen t.a.v. het wegvervoer zijn verschillend. In het ene land ligt het accent op de wegenbelasting, in het andere op de brandstofaccijns en in weer andere op beide met daarnaast vervoersbelastingen in diverse varianten.

Eenheid te brengen in die systemen is internationaal moeilijk, gelet op de afwijkende doeleinden, die men in de verschillende landen nastreeft. In ons land heerst algemeen de opvatting, dat de extra heffingen die de weggebruiker worden opgelegd, niet dienen uit te gaan boven de kosten van de weg, omdat anders aan één der belangrijkste voorwaarden voor een coördinatie tussen de vervoerstechnieken, gebaseerd op vergelijkbare concurrentievoorwaarden, in beginsel niet wordt voldaan.

In andere landen daarentegen ziet men in het heffen van belastingen op het wegvervoer zowel een inkomensbron voor de overheid zonder meer als een middel om door opschroefing van de kostprijs van het wegvervoer de spoorwegen te steunen. Zelfs worden heffingen op het wegvervoer gelegd als bijdrage aan de spoorwegen ter vermindering van hun bedrijfstekorten.

In Frankrijk denkt men er op het ogenblik aan de brandstofaccijns te verhogen om een ouderdomsvoorziening te kunnen financieren. In West-Duitsland heeft men het afgelopen jaar een wet ingevoerd, waaronder zowel de wegenbelasting een verhoging onderging, als de brandstofaccijns en de vervoersbelasting. Enerzijds om

*Export,
een levenskwesitie
voor ons land!*



*en heus niet alleen
vanwege onze deviezenpot*

Denkt U nu eens in,
welke enorme vervoersopdrachten
(te land, over zee, door de lucht!)
het gevolg zijn van exportorders!

Daarom dient de activiteit op het punt
van de exportbevordering
zo hoog mogelijk te worden opgevoerd.

Daarom dient ook op dit gebied
zoveel mogelijk geconcentreerd
en gecentraliseerd te worden gewerkt.

Daarom dient het werk van de
Nederlandse Export Combinatie,
als oudste en grootste exportcombinatie,
zoveel mogelijk te worden gesteund.



NEDERLANDSE EXPORT, COMBINATIE • BRIGITTENSTRAAT 24 • UTRECHT • TEL. 03400-25892



het wegennet te verbeteren, voor een aanmerkelijk deel als bijdrage aan de spoorwegen. Daarbij is tevens ter bestrijding van het eigen vervoer de vervoersbelasting ten laste van het eigen vervoer verhoogd van 1 pf. per ton/km tot 5 pf. per ton/km via een glijdende schaal, die voor 1955 3 pf. voorziet en voor 1956 4 pf. Dit betekent dat voor een zending van 15 ton over 500 km te rekenen vanaf 1957 door een eigen vervoerder — ook een Nederlandse eigen vervoerder — een bedrag van DM 375 aan vervoersbelasting moet worden betaald. Voor een beroepsvervoerder bedraagt dit het vijfde deel: DM 75.

Het internationaal overleg in deze materie verkeert in een beginstadium. Gestreefd wordt naar vrijstelling op basis van wederkerigheid van wegenbelasting, doch wie zich realiseert, welke bedragen gemoeid zijn met vervoersbelasting en brandstofaccijns, begrijpt, dat dit streven door het Nederlandse bedrijfsleven als onvoldoende wordt aangemerkt. In ons land wenst men, in afwachting van het tot stand komen van een uniform heffingssysteem ter dekking van de kosten van de weg, vrijgesteld te worden niet alleen van de wegenbelasting, doch ook van de vervoersbelasting in het buitenland, aangezien buitenlanders in ons land ook geen vervoersbelasting verschuldigd zijn.

Men claimt derhalve gelijkheid van behandeling over en weer, doch het ziet er nog steeds niet naar uit, dat aan dit m.i. gerechtvaardigde verlangen zal worden voldaan.

Enkele voorbeelden mogen de invloed van de belastingen verduidelijken.

	Motorr.bel.	Benzineprijs	Dieselolieprijs
Nederland	Ja	37 ct. p.l.	15 ct. p.l.
België	Ja	ca. 48 ct. p.l.	ca. 17 ct. p.l.
Frankrijk	Nee	ca. 71½ ct.p.l.	ca. 58 ct. p.l.
West-Duitsland	Ja	ca. 60 ct. p.l.	ca. 35 ct. p.l.

De vervoersbelasting geeft het volgende beeld:

Nederland	geen.
West-Duitsland	1 pf. p. ton/km beroepsgoederenvervoer.
	5 pf. p. ton/km eigen vervoer.
België	5 pCt. van de vrachtprijs over Belgisch traject.
Frankrijk	8,55 pCt. van de vrachtprijs over Frans traject (alleen bij invoer).

Het zal duidelijk zijn, dat de verschillen in belastingen niet alleen van invloed zijn op de verhouding wegvervoer-spoorwegen, doch eveneens een rol spelen in de concurrentieverhouding tussen wegvervoerders van verschillende nationaliteit onderling. Het bestek van dit artikel laat echter niet toe op dit facet in te gaan.

Recente maatregelen met betrekking tot afmetingen en gewichten van vrachtauto's.

Ten slotte nog iets over een recente maatregel die in West-Duitsland tegen het wegvervoer is getroffen.

Niet tevreden met de reeds ter bescherming van de Duitse spoorwegen gedane stappen op het terrein van vergunningen, tarieven en belastingen, heeft de Duitse Minister van Verkeer het initiatief genomen tot een drastische beperking van de afmetingen en maximum gewichten van vrachtauto's, onder de leuze van bestrijding der verkeersonveiligheid.

Om een indruk te geven van de draagwijdte dezer beperking is hieronder naast elkaar gesteld de Conventie Wegverkeer 1949 en de recente wijziging in West-Duitsland.

	Conventie 1949	West-Duitsland vóór besluit 16-3-1956	West-Duitsland volgens besluit 16-3-1956
<i>Lengte</i>			
Motorvoertuig 3-assig	11 m.	12 m.	10 m.
Trekker met oplegger	14 m.	14 m.	13 m.
Motorvoertuig met aanhangwagen	18 m.	20 m.	14 m.
<i>Maximum totaal gewicht op de weg (= eigen gewicht + lading)</i>			
Motorvoertuig 3-assig		24 ton	18 ton
Trekker met oplegger		35 ton	24 ton
Motorvoertuig met aanhangwagen		40 ton	24 ton

De vet gedrukte cijfers zijn van het meeste belang. Zij geven aan, dat het rijden met motorwagen met aanhangwagen niet meer economisch mogelijk is en dat overgeschakeld moet worden naar trekker met oplegger. Bovendien zal het praktisch niet mogelijk zijn meer dan 14 ton lading gelijktijdig te vervoeren. Het ligt in de opzet hieraan ook buitenlandse ondernemers op Duits grondgebied te binden.

Als elegant sluitstuk van zijn aanval op het wegvervoer heeft de Duitse Minister van Verkeer op de dezer dagen gehouden Conferentie van Europese Ministers van Verkeer aan de andere landen in overweging gegeven, de Wegverkeersconventie van 1949 in de zin van de Duitse maatregel te wijzigen. Ik moge mij van verder commentaar op deze maatregel, die een zeer ernstige slag voor het internationaal goederenvervoer over de weg dreigt te worden, onthouden.

Conclusies.

Naar mijn mening kunnen de belangrijke problemen in het wegvervoer internationaal alleen opgelost worden, indien:

1. het wegvervoer wordt gezien als een zelfstandige vervoerstechniek naast de spoorwegen, welke op eigen merites wordt beoordeeld en behandeld;
2. de spoorwegen als vervoeronderneming worden behandeld en niet als philanthropische inrichting;
3. de spoorwegen bedrijfseconomisch worden geëxploiteerd, d.w.z. dat gestreefd wordt naar duurzame rendabiliteit van de in de spoorwegen geïnvesteerde kapitalen;
4. de belastingen, welke geheven worden van het wegvervoer, beperkt blijven tot de kosten van de weg.

Indien deze uitgangspunten aanvaard zouden worden in Europa, dan zouden vele problemen, zowel voor de spoorwegen als voor het wegvervoer, in harmonie opgelost kunnen worden c.q. ophouden problemen te zijn.

De strijd tussen beide vervoerstechnieken, die men heden ten dage overal in het buitenland kan waarnemen, zou dan op den duur plaats kunnen maken voor samenwerking in het belang van het gehele vervoerwezen in Europa.

Dat het verschillende staten veel geld zou kosten om in het verleden gemaakte fouten op de juiste wijze te herstellen, valt niet te ontkennen.

Rotterdam.

E. W. P. VERBEEK.

Abonneert U op E.-S.B.

De verlader als factor in het vervoerbeleid

Het vervoerbeleid in Europa is gekenmerkt — in zeer algemene bewoordingen uiteraard — door een vestigingsvergunning voor het vervoerbedrijf, toezicht op de tariefstelling en vervoersvoorwaarden en toezicht op de rentabiliteit van de vervoerbedrijven. Zowel spoorwegen als wegvervoer kennen deze „vestigingsvergunning”, welke een min of meer uitgebreid karakter kan dragen als men tevens het te bezigen laadvermogen gaat fixeren. De tariefstelling mag in vele landen zeer rudimentair zijn, de wens om ertoe te geraken is overal aanwezig en voor bepaalde vervoerstakken, zoals spoorwegen en binnenvaart, zeer sterk gerealiseerd; en een zorg voor de minimum-rentabiliteit is vrijwel overal aanwezig.

Voor alle vervoerstakken is in het bijzonder het aanbod van laadruimte gereguleerd, ook bij de spoorwegen die ten aanzien van hun investering in wagons onder toezicht der overheden staan. In het geheel van het vervoerwezen waar de vervoerder, als aanbieder van laadruimte, staat tegenover de verlader, als aanbieder van goederen die moeten worden vervoerd, vindt de laatste derhalve tegenover zich een min of meer gesloten en gereguleerd bedrijf (vervoerbedrijf) dat zich zal moeten aanpassen aan de uiteraard wisselende behoeften van de verlader.

Het kan dan ook geen verwondering wekken dat de verladers zich als factor in het vervoerbeleid zijn gaan beschouwen en zich zelfs zijn gaan organiseren. De dynamiek van het vervoer is een essentiële voorwaarde voor de „bruikbaarheid” van deze bedrijfsactiviteit. Deze dynamiek moet behouden blijven zowel in de beschikbaarheid van laadvermogen, nationaal, regionaal als plaatselijk, als in de tariefstelling. Dat er daarnaast nog grote belangen voor de verladers liggen bij de mate waarin de vervoersvoorwaarden overeenkomen met de actuele plaats van de verlader — handel en industrie — in het gehele maatschappelijk leven, is ook zonder verdere toelichting begrijpelijk.

De directe aanleiding voor de verlader om zich met het gevoerde vervoerbeleid bezig te houden zou derhalve slechts een negatieve zijn. Hij zou ervoor moeten waken dat het laadvermogen niet al te stringent wordt „bevroren”; dat de tariefstelling niet ontaardt in een onwrikbare vrachtprijs welke geen rekening kan houden met de eigen aard van het aangeboden vervoer en dat de bepalingen en voorschriften in de vervoersvoorwaarden niet in strijd komen met de redelijkheid welke hij op zijn beurt moet betonen tegenover zijn afnemers.

Toch kan een negatieve houding van de verlader in het vervoerbeleid weinig effect hebben. Daartoe is het uitgangspunt van de regeringen met betrekking tot hun beleid in vervoerszaken te zeer gericht op — zoals men dat pleegt uit te drukken — een redelijke en duurzame vervoersvoorziening. Daarmede heeft men tot uitdrukking gebracht dat het beleid in vervoerszaken in eerste instantie moet realiseren een vervoersapparaat dat duurzaam zijn taken kan vervullen en toch in staat is de dynamiek van het bedrijfsleven te volgen. Men moet dan bedenken dat een doelmatig bedrijfsbeheer in het vervoerbedrijf leidt tot resultaten, welke soms in strijd kunnen zijn met de directe belangen van een ver-

lader of een groep van verladers, omdat bijv. het streven van de vervoerondernemer naar een zo volledig mogelijke bezetting van zijn vervoermiddelen kan leiden tot geringere beschikbaarheid voor de verlader die goederen wil doen vervoeren op tijdstippen welke de vervoerder dan niet meer conveniëren.

Het regeringsbeleid stelt zich derhalve op een standpunt dat het midden houdt en moet houden tussen beide extremen. Of zoals de richtlijn het uitdrukt: het vergunningverlenend orgaan richt, acht gevende op de behoeften van de verladers en de belangen van de vervoerondernemingen, zijn werkzaamheid op het verzekeren van een uit algemeen maatschappelijk oogpunt verantwoord apparaat voor het vervoer van goederen ¹⁾.

Dit beleid vraagt van de verlader een positieve instelling op het vervoer; een meedenken met het vervoerbedrijf opdat het midden worde gevonden tussen de werkelijke belangen van de verlader en de werkelijke belangen van de vervoerondernemer.

De invloed van de verlader.

Zou het bovenstaande op zichzelf voldoende reden zijn voor de verladers om zich als factor in het vervoerbeleid aan te dienen, ook voor de Overheid is er een direct belang bij een inschakeling van de verlader bij haar arbeid. De verlader kan namelijk — uiteraard buiten iedere bemoeienis van de Overheid om — een „verstoring” element zijn in haar schone spel. Indien de Overheid eenmaal de rollen in het vervoerwezen heeft verdeeld, de vergunningen en hun laadvermogen heeft bepaald en naar beste weten ieder het zijne heeft gegeven, komen handel en industrie, landbouw en openbare nutsbedrijven en de havens het „spel” verstoren omdat hun bedrijvigheid uiteraard wordt bepaald door eigen omstandigheden.

De industrie, die kans ziet haar produktie te vergroten, zal ertoe overgaan uitbreiding te geven aan haar apparaat. Zij zal of haar capaciteit vergroten of elders een nieuwe vestiging ondernemen. Zij scheidt daarmede een nieuwe bron van „goederen”, welke moeten worden vervoerd. Zij verandert de bestaande verhoudingen omdat zij in een bepaald gebied met een nieuwe vraag komt, welke door de daar gevestigde transportbedrijven moet worden opgevangen. Of en in welke mate de bedrijfsleiding dit reeds heeft onderzocht voordat zij tot investering overging, blijft vele malen een open vraag. Wij kunnen aan de hand van onze ervaring stellen dat slechts zelden volledig wordt bezien hoe men de komende transportvraag zal kunnen laten opvangen.

Mag dit voorbeeld tot een ieder spreken, het volgende is niet minder reëel, al verwacht men hierbij niet dat industrie of handel zich over de uitwerking van hun besluiten op het vervoerapparaat bijzonder druk zullen maken: nl. de overgang op een andere techniek. Het is een verschijnsel dat dagelijks voorkomt. Indien de handel overgaat van een landelijke distributie van goederen door middel van depots of grossiers op zgn. directe levering van de fabriek uit, krijgt men een structurele wijziging van het vervoer. Indien men door wijziging

¹⁾ In de overige artikelen van de Richtlijnen treft men soortgelijke aanduidingen aan.

van het productieproces wil overgaan tot snellere levering van kleinere eenheden komt men bij andere vervoerbedrijven terecht dan men voorheen bij de uitvoering van het meer massale vervoer betrok. Indien men besluit om bepaalde halffabrikaten ook zelf te maken, zal men evenzeer een nieuw beroep moeten doen op andere vervoertechnieken en zo ook als een bedrijf overgaat op een andere energiebron: bijv. van kolen op olie.

Indien de afzetgebieden zich wijzigen — hetgeen een kwestie kan zijn van een dag omdat de marktverhoudingen daartoe aanleiding geven — zal het vervoer een andere weg kiezen en zal men dus op andere vervoerbedrijven een beroep moeten doen. Indien de grondstoffen beter uit een andere plaats kunnen worden betrokken — hetgeen ook op zeer korte termijn zal worden besloten — staat men voor een verschuiving van het vervoeraanbod die consequenties kan hebben.

Dr. Paul Rijkens heeft gesteld dat zijn concern zich niet kon en mocht vastleggen op een bepaalde vervoertechniek omdat men daartoe te weinig zekerheid had in de vervoersector. Maar ook uit hoofde van de eigen bedrijfsvoering is een dergelijk zich vastleggen niet aan te raden. Binnen de industriële en commerciële exploitatie treden dagelijks zoveel wijzingen op, waarop men zich moet kunnen instellen, dat een vastleggen op één enkele vervoertechniek reeds onmogelijk moet worden geacht.

Het is niet te verwonderen dat de verlader, welke in zijn aanvoer of afzet voor dergelijke verrassingen kan komen te staan, ook op vervoergebied snel tot besluiten moet komen. Hij zal niet kunnen wachten totdat een bepaald transportbedrijf zich heeft kunnen aanpassen (door tonnage of door hergroepering van zijn bedrijf) aan de verlader. Wijziging van vervoertechniek of wijziging van ondernemer binnen een bepaalde vervoertechniek zijn hiervan een direct gevolg. Ontevredenheid over het vervoer evenzeer, zich uitende in het krampachtig zoeken naar andere mogelijkheden, waarvan het eigen vervoer er uiteraard een is.

Deze „verstoringen” van het vervoerbeleid zijn onvermijdelijk maar daarom niet minder reëel. Het vervoerbeleid zal ermee rekening moeten houden. Indien echter de verlader als factor in het vervoerbeleid kan worden ingeschakeld hebben de Overheid en het vervoerbedrijf een grote kans dat men meer dan voorheen weet welke — in concreto — de invloed zal zijn die de verlader uitoefent. Men zal beter kunnen nagaan waarom er spanningen optreden, zodat men ook de remedie in het vervoerwezen zelf kan verschaffen. Men zal de dynamiek van de verlader in het vervoerbedrijf kunnen aanbrengen. Daartoe is actieve medewerking van de verlader noodzakelijk. En niet alleen hierom.

Zonder iemand ernstig te beschuldigen kan men zeggen dat de verlader in Europa bijzonder slecht op de hoogte is van de mogelijkheden welke het vervoerbedrijf hem kan verschaffen. Eensdeels is dat een gevolg van de overheersing van het kleinbedrijf in het vervoerwezen, kleinbedrijf dat aan voorlichting bijzonder weinig of geen aandacht besteed ²⁾. Anderzijds is dit ook een gevolg van het feit dat in de industriële en commerciële bedrijven de verzorging van het vervoer — de aanvoer en de afvoer van goederen — óf in handen is van zeer velen (inkoop, verkoop, magazijndienst hebben soms elk hun eigen deel in de vervoersopdrachten) óf slechts zeer terloops enige aandacht ontvangen. Van planning van aan-

en afvoer is zelfs in ons land nog slechts in zeer weinig bedrijven sprake. Wij hebben kunnen nagaan dat van de 4.800 bedrijven, welke als „verladers” kunnen worden beschouwd, nog geen 1.200 beschikken over een functionaris die zich met het vervoer bezig houdt en van die 1.200 hebben slechts zeer enkele een werkelijk allround transportchef (expeditiechef) die binnen de bedrijfsvoering enige zeggenschap heeft.

Indien het vervoer van de goederen als bijkomstigheid wordt beschouwd kan ook niet worden gerekend op doelmatige planning. En het is juist deze planning van het vervoer welke in het vervoerbedrijf de stabiliteit brengt, de zekerheid dat men een bedrijf kan opbouwen. Dit is derhalve een ander facet van de verlader, welke voor de Overheid en de vervoerder — maar natuurlijk meer nog voor industrie en handel zelf — maakt dat de verlader bij het vervoer meer moet worden geïnteresseerd.

Een laatste facet van de verlader is gelegen in zijn „overgang naar het eigen vervoer”. Het eigen vervoer is het exploiteren van vervoermiddelen zodanig dat men deze middelen optimaal aanpast aan de eigen vervoerbehoefte. Door alle vervoer in eigen vervoer te verrichten zou men maximale zekerheid van vervoer hebben en maximale beweeglijkheid. Uiteraard ook tegen maximale kosten. De keuze van de verlader zal zich hier moeten richten op de meest economische verhouding. Zelfs zal hij bij zijn besluit tot eigen vervoer een grondig inzicht moeten hebben in wat wel mogelijk is in het beroepsvervoer en wat beter, sneller, eenvoudiger in eigen beheer kan worden gedaan.

Juist de verlader-eigen vervoerder is als factor in het vervoerbeleid interessant, omdat hij toont dat het beroepsvervoer voor hem onvoldoende is. Zijn beweegredenen zijn voor Overheid en transportbedrijven belangrijke gegevens ten aanzien van hun beleid; zijn beweegredenen zijn voor hemzelf belangrijk, omdat zij aanduiden hoezeer hij in zijn exploitatie afhankelijk is van zijn vervoer.

De uitvoering van deze grondgedachten.

Wij kunnen bij het beschrijven van de mogelijkheden om deze grondgedachten uit te voeren slechts uitgaan van hetgeen de E.V.O. voor haar verladersleden heeft gedaan.

In de eerste plaats moesten wij een groter contact met de transportchefs *zelf* tot stand brengen. Zij immers staan voor de beslissingen op vervoergebied. Dit contact werd gecreëerd in de vorm van Clubs van Expeditiechefs welke momenteel in alle delen van het land maandelijks bijeenkomen. Aan de leden van deze Clubs, tezamen omvattende het overgrote deel van de 1.200 bekende transportfunctionarissen waarover wij hierboven spraken, wordt voorlichting gegeven door middel van speciale bulletins. Zij ontvangen daarbij algemene voorlichting over het vervoerbeleid in binnen- en buitenland. Meestal ontvangen zij ook de stukken waarover nog oordeelvelling moet plaatsvinden en zo worden zij betrokken bij de maatregelen op transportgebied welke nog moeten worden genomen. Voorts wordt in de Clubs gesproken over de transportorganisatie, verbetering van de efficiency door planning en doelmatige administratie. Tariefstructuur, vervoersvoorwaarden, mogelijkheden welke het transportbedrijf biedt, wensen over het vervoerbedrijf, dat alles komt in deze Clubs aan de orde.

De indrukken en meningen worden verzameld en besproken, waar mogelijk, met de betrokken vervoer-

²⁾ Men zie slechts naar de gebrekkige wijze waarop de verlader wordt voorgelicht over de verbindingen en vertrektijden van het geregeld vervoer: de lijn- en bodiediensten.

technieken door middel van de organisatiesecretariaten of in commissariaal verband. Bij de Nederlandsche Spoorwegen is er uiteraard een direct verband met het bedrijf. Aan vertegenwoordigers van het beroepsvervoer wordt gelegenheid geboden om voorlichting te geven aan de verladers waarbij meestal een geanimeerde discussie ontstaat. Grotere vraagstukken komen terecht bij de Algemene Verladerscommissie en de Commissie Internationaal Vervoer die zich bezighouden met de algemene verladersbelangen en de belangen van de verladers bij export en import. Het Verladersbureau van de E.V.O. staat ter beschikking van de leden voor elke informatie en elke voorlichting. Dit bureau bereidt steeds rapporten voor over belangrijke onderdelen van het transport, zoals tariefstelling e.d.

Voorts wordt direct medegewerkt aan de Advies Commissie Goederenvervoer, de centrale adviescommissie van de Overheid op het gebied van het vervoerbeleid; de Stichting Vervoeradres waar de vervoeradressen en vervoercondities worden vastgesteld; de noteringscommissies voor de binnenvaart alsmede nog op enkele andere plaatsen waar in samenwerking met het georganiseerde transportbedrijf aan het beleid kan worden deelgenomen.

In internationaal verband is er de Userscommission van de Internationale Kamer van Koophandel in Parijs en de zgn. Table Ronde van de Europese Federatie van Industriële Verbonden. Beide instellingen treden als adviseur op voor het Europese regeringsbeleid voor de verladersbelangen. De activiteit van beide instellingen heeft ertoe geleid of zal er nog toe leiden dat in ieder Europees land de verlader zich zal groeperen en zijn eigen activiteit zal kunnen ontplooiën.

Conclusie.

Wij kunnen ons zeer goed voorstellen dat men in de kringen van het vervoerbedrijf met enige argwaan de ontwikkeling van de verladersorganisatie heeft gadeslagen. Men is meestal te zeer geneigd om een consumentenorganisatie — en dat is de verladersorganisatie in wezen — te zien als instrument voor een prijsverlaging. Wij geloven echter dat de ontstaansgrond een andere is en er bovendien geen kans kan zijn dat de verladersorganisatie zich in die richting zou kunnen ontplooiën. Het uitgangspunt moet zijn dat de verlader als factor in het vervoerbeleid zich richt op de redelijke en duurzame vervoervoorziening, mede door in eigen bedrijf groter aandacht aan de aan- en afvoer van zijn produkten te gaan besteden.

Zijn belang ligt veel meer daar waar hij, als individuele partner van het vervoerbedrijf of als gezamenlijke verladers kan bereiken dat hij optimale vervoerszekerheid krijgt, zekerheid dat het vervoerbedrijf hem niet alleen heden tegen een redelijk tarief zal bedienen bij de uitvoering van zijn bedrijfsactiviteit, maar ook morgen. Bij ieder overleg tussen vervoerders en verladers zal men uit moeten gaan van deze grondregel opdat uiteindelijk de eigen efficiency van de verlader zoveel mogelijk parallel kan lopen met die van het vervoerbedrijf. Om dit te bereiken zal nog veel werk moeten worden ondernomen en vooral nauwkeurig moeten worden geanalyseerd in hoeverre de gegroeide verhoudingen zowel in de exploitatie als in de tariefstructuur kunnen blijven voldoen aan de dynamiek die in dit geheel schuilt.

Voorburg.

Mr. A. GREEBE.

(Advertentie)

MAATSCHAPPIJ TOT FINANCIERING VAN HET NATIONAAL HERSTEL N.V.



HERSTELBANK

Gevestigd te 's-Gravenhage

Willem Frederiklaan 5, (hoek Stadhouderslaan)

Telefoon K 1700-514431

Postbus 380

Enige aspecten van de Nederlandse koopvaardij als onderdeel van de wereldzeescheepvaart

Gegeven het wereldomvattende arbeidsveld van onze driekleur is het relatieve belang van de nationale koopvaardij in de praktijk het beste te meten door een bepaling van haar positie ten opzichte van het wereldtotaal aan tonnage. Geheel zuiver is de tonnage als graadmeter niet; zij vormt immers geen index van de vervoersprestatie. Cijfers omtrent de tonkilometerprestatie zouden een beter beeld geven, doch staan niet ter beschikking. Hoewel diverse Nederlandse rederijen wel statistische gegevens ter zake van hun eigen tonkilometerprestatie bezitten, staat het zeer te bezien of er één is, welke de totale vervoersprestatie van de gehele Nederlandse koopvaardijvloot kent. Voor de wereldkoopvaardijvloot ontbreekt dit gegeven ten enen male. Er bestaat trouwens ook geen communis opinio over, welke tonnenmaat men zou moeten gebruiken: de deadweightton of de brutoregisterton. Vooral in verband met de bepaling van de beladingsgraad — een onmisbare procedure bij het kwantificeren van de vervoersprestatie — is dit van betekenis.

Op het stuk van meting van vervoersprestaties staat de zeevaart stellig achter bij de luchtvaart, welke zowel nationale als mondiale cijfers publiceert. Bij de zeevaart doet zich het gemis van mondiale organisaties, zoals de luchtvaart die in de I.C.A.O. en I.A.T.A. kent, sterk gevoelen. De nog steeds niet tot stand gekomen I.M.C.O. zou zeker op statistisch gebied vruchtbaar werk kunnen verrichten. Een tweede oorzaak voor het gebrek aan gegevens is, dat de rederijen veel minder tot publikatie van bedrijfscijfers geneigd zijn dan de luchtvaartmaatschappijen. Een verklaring voor deze verschillende psychologische instelling te geven behoort echter niet tot het terrein van de econoomist.

Merkwaardig is, dat, terwijl men voor Nederland in het duister moet tasten omtrent de prestatie der vloot, deze voor de Britse koopvaardij wel bekend is, te weten ongeveer 550.000 mln. ladings-tonmijl in 1955. Met behulp van de door Lloyd's Register of Shipping voor beide landen aangegeven totale tonnages, zou men, op basis van de ceteris paribusclausule, de vervoersprestatie voor de Nederlandse vloot op ongeveer 103.000 mln. ladings-tonmijl kunnen schatten. De onderstaande tabel, geput uit de Statistical Tables 1955 van Lloyd's Register geeft de omvang, gesplitst naar leeftijdsopbouw, van de wereldvloot aan:

TABEL 1.

De wereldvloot
(stand juli 1955)

Leeftijd	Aantal	Tonnage in B.R.T.
25-jaar en ouder	10.746	17.115.228
20-25 jaar	1.402	2.568.008
15-20 „	2.418	6.126.520
10-15 „	8.481	40.680.583
5-10 „	4.881	13.303.298
jonger dan 5 jaar	4.834	20.775.142
Totaal	32.492	100.568.779

De modus van de wereldvloot ligt qua aantal in de categorie der zeer oude schepen. Wat de tonnage betreft is daarentegen de zwaarst bezette klasse de groep

van 10—15 jaar oud. Deze vertegenwoordigt niet minder dan 40 pCt. van het wereldtotaal. Dit bewijst wel op welke enorme schaal tijdens de oorlog 1940—1945 is gebouwd.

De omvang en leeftijdsopbouw van de Nederlandse vloot is hieronder weergegeven:

TABEL 2.

De Nederlandse vloot

(volgens gegevens van het C.B.S., stand 31 december 1954 a)

Leeftijd	Aantal	Tonnage in B.R.T.
voor 1910	13	2.155
1910-'14	6	2.975
1915-'19	6	19.078
1920-'24	28	111.930
1925-'29	90	198.303
1930-'34	95	191.813
1935-'39	204	562.333
1940-'44	148	645.373
1945-'49	292	857.576
1950-'53	308	526.270
1954	82	169.069

Totaal

1.272

3.286.875

a) Opzettelijk is niet met cijfers van 31 december 1955 gewerkt. Teneinde de vergelijking niet ten voordele van Nederland te beïnvloeden, verdient bij de huidige bouwactiviteit de gebruikte datum de voorkeur.

Volledigheidshalve zij vermeld, dat de vloot op 31 december 1955 was gegroeid tot 1.337 schepen met een inhoud van 3.375.610 B.R.T.

De modus ligt bij de Nederlandse vloot in een jongere groep: qua aantal in de groep van 10—15 jaar en qua tonnage in de categorie van 5—10 jaar. Een zeer ruwe berekening geeft voor de wereldvloot en de Nederlandse vloot gemiddelde leeftijden van resp. 12,88 en 12,06 jaar. De Nederlandse vloot is dus iets jonger dan het wereldgemiddelde. Deze berekening is aan de conservatieve kant gehouden; op basis van de stand van 31 december 1955 zou de Nederlandse vloot nog iets gunstiger uit de bus zijn gekomen. Bepaald veel reden tot juichen is er overigens niet. De leeftijdsopbouw is een belangrijke index voor de kwaliteit van de vloot, want bij de snel voortschrijdende scheepsbouwtechniek zijn koopvaardij-schepen tegenwoordig ook sterk onderhevig aan economische veroudering.

Welnu, de Nederlandse vloot is gemiddeld ouder dan die van Duitsland en Japan. Het is nu eenmaal een paradoxale consequentie van het verliezen van een oorlog, dat de verliezer na een zekere opbouwperiode de winnaars in concurrentiekracht overtreft. Dat vooral in het Japanse geval sprake is van een kunstmatige tonnage-opblazing met behulp van overheidssubsidies, vermindert de kracht van de bedreiging voor onze en andere niet gesubsidieerde vloeten niet. Wanneer men bedenkt, dat ook het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en de Scandinavische landen over een modernere vloot beschikken dan ons land, wordt het duidelijk, dat de vervanging voor de Nederlandse reders een probleem van de eerste orde wordt, vooral in de lijnvaart, waar het bezit van moderne schepen, aangepast aan de daar geldende eis van specialisatie, van essentieel belang is.

Deze modernisering van onze vloot is de laatste jaren, gesteund door de faciliteit der vervroegde afschrijving, met kracht ter hand genomen. Een remmende factor

is hierbij de capaciteit van de Nederlandse scheepsbouw. Juist nu de noodzaak van vervanging op grote schaal begint te klemmen, zitten de Nederlandse scheepswerven met een portefeuille vol buitenlandse orders, welke voor een deel nog gestimuleerd zijn door de regeringspolitiek van exportbevordering. Het ziet er naar uit, dat deze overigens zeer toe te juichen politiek, in de scheepsbouw niet in een deviezenwinst maar in een verlies aan vreemde valuta zal resulteren. De Nederlandse rederijen zullen ongetwijfeld gedwongen zijn orders in het aanzienlijk duurder buitenland onder te brengen. De vraag mag gesteld worden, of naast een gebrek aan coördinatie tussen Overheid en bedrijfsleven, ook de rederijen zelf niet tot op zekere hoogte schuldig zijn aan deze betreurenswaardige ontwikkeling door het gunstige getij voor het plaatsen van orders te hebben laten voorbijgaan.

De kwantitatieve positie van onze vloot ten aanzien van het wereldtotaal bedroeg op basis van 31 december 1955 ongeveer 3,3 pCt. Hierbij moet echter in aanmerking worden genomen, dat het wereldtotaal de zgn. mottenballenvloot, d.w.z. de Amerikaanse strategische reserve, omvat. Deze voornamelijk uit Liberty- en Victoryschepen bestaande opgelegde scheepsruimte van 14 mln. ton neemt aan de wereldhandel niet deel. Ten aanzien van de actieve tonnage heeft Nederland derhalve een aandeel van ongeveer 3,8 pCt. Dit cijfer is berekend met behulp van de statistiek van het C.B.S. Neemt men de Lloyd's Register opgaven voor Nederland van 1 juli 1955 als maatstaf, dan bedraagt het percentage ongeveer 4,3. Misschien verdient het laatste percentage de voorkeur, omdat datum en bron in dat geval voor wereldvloot en Nederlandse vloot gelijk zijn. Er zij echter op gewezen, dat de Lloyd's Register statistieken een zeer ernstig gebrek vertonen.

Hoewel de cijfers uit deze bron pretenderen uitsluitend betrekking te hebben op „merchant ships”, zijn in werkelijkheid ook vissersschepen, baggermolens, sleepboten, weerschepen, lichtscheepen, walvisvaarders met hun hulpschepen, hospitaalschepen en loodsboten in de cijfers opgenomen, hetgeen het beeld flattert.

Onderstaande tabel belicht Nederlands positie ten opzichte van enige andere vooraanstaande zeevarende naties:

TABEL 3.

De voornaamste maritieme landen

(volgens Lloyd's Register)

Land	Aantal	Tonnage in B.R.T.
Verenigd Koninkrijk	5.632	19.356.660
Verenigde Staten		9.927.511 a)
Noorwegen	2.351	7.249.087
Liberia	436	3.996.904
Panama	555	3.922.529
Frankrijk	1.220	3.922.478
Italië	1.149	3.910.658
Japan	1.770	3.735.318
Nederland	1.716	3.695.610
Zweden	1.217	2.807.166
Duitsland	1.895	2.652.738
U.S.S.R.	1.158	2.505.850

a) Exclusief Lakes vloot en strategische reserve.

Wegens het vermelde gebrek, dat aan de Lloyd's Register statistieken kleeft, mag aan de tabel slechts een indicatieve waarde worden toegekend. Wel toont zij onloochenbaar aan, welk een enorme vlucht de zgn. valse vlaggen van Liberia en Panama hebben genomen. In 1939 maten de vloten van de thans zo beruchte vrijbuiters Liberia, Panama, Honduras en Costa Rica slechts 750.000 R.B.T., in december 1955 was de scheepsruimte

aangegroeid tot 9.250.000 B.R.T. De onder deze gemakkelijke vlaggen varende tonnage staat vrijwel geheel los van de nationale economie der betrokken landen. Zij is immers voor een goed deel in handen van Griekse en Amerikaanse reders. Dit enorme tonnageblok vormt een niet te onderschatten bedreiging voor een gezonde structuur van de wereldzeescheepvaart. Internationale overeenkomsten, welke door de traditionele maritieme naties nauwlettend worden nageleefd, zijn door de Panhonlibco-landen of niet geratificeerd of er wordt grovelijk de hand gelicht met de uitvoering ervan.

Een voorbeeld is de walvisvloot van de niet ten onrechte in een kwaad gerucht staande Onassis, die door schending van de vangafspraken de Antarctische walvisstand ten eigen bate uitdunt. Overbelading van schepen onder één der genoemde vlaggen is bij herhaling geconstateerd en zo zijn er nog tal van methoden om de exploitatiekosten onder een totale negatie van sociale, technische en economische verworvenheden te reduceren. De in de bonafide scheepvaartlanden door onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers ter koopvaardij bereikte sociale status der zeevarenden wordt door de onder de valse vlaggen heersende sociale bandeloosheid — hoewel de lonen soms op een hoog peil liggen ontbreekt veelal iedere sociale zekerheid — ten zeerste bedreigd.

De meest zwaar wegende oorzaak van het „escapisme” is echter ongetwijfeld de vrijwel volstreckte vrijdom van belastingen onder de gemakkelijke vlaggen. Deze maakt het de betrokken reders* mogelijk hun vloten in sneller tempo te verjongen dan hun onder traditionele vlaggen exploiterende collega's.

Al deze de exploitatiekosten verlagende factoren stellen de Panhonlibco-reders in staat hun concurrenten te onderbieden en het gevaar is zeker verre van denkbeeldig, dat, mocht de huidige hoogconjunctuur ooit plaats maken voor een depressie, de bonafide scheepvaartlanden van de Oceanen zullen worden verdrongen.

De hoogconjunctuur heeft zich in de tweede helft van 1954 ook tot de zeescheepvaart uitgebreid, zoals de onderstaande groepering van vrachtenindices bewijst.

TABEL 4.

De ontwikkeling van de vrachtenmarkt in de laatste jaren

Periode	Sterlingvrachten British Chamber of Shipping 1952 = 100				Noorse tankersterlingvrachten-index M.O.T. = 100	Duitse lijnvaartvrachten-index 4e kwartaal 1950 = 100
	Totaal	Kolen	Ertsen	Granen		
1954:						
jan.	71,9	66,7	74,7	72,0	88,9	119,5
febr.	77,6	79,8	76,6	80,0	98,6	118,4
mrt.	77,4	71,6	79,7	82,1	99,5	118,2
april	75,8	71,6	79,2	76,7	79,6	116,5
mei	77,4	72,9	80,4	79,2	64,9	116,0
juni	77,6	74,0	91,0	75,9	60,6	116,2
juli	79,7	84,4	77,3	71,9	55,9	116,1
aug.	80,1	85,6	76,4	75,5	63,9	115,5
sept.	90,6	90,6	96,5	80,8	82,6	115,6
okt.	99,5	100,1	91,3	99,7	83,3	116,4
nov.	110,4	105,9	97,6	116,7	86,7	116,9
dec.	115,5	107,2	99,3	118,9	110,6	117,7
1955:						
jan.	115,1	108,1	108,5	122,9	122,6	102,1
febr.	119,8	105,7	111,1	127,2	133,5	104,2
mrt.	113,7	104,3	112,5	119,7	105,9	105,6
april	110,2	101,0	113,1	113,2	78,3	106,6
mei	122,6	110,0	108,5	131,8	75,9	106,9
juni	128,0	129,4	104,0	133,2	72,7	107,0
juli	130,0	127,2	112,8	130,9	91,5	108,2
aug.	129,9	133,5	106,3	131,0	103,8	109,2
sept.	138,1	136,5	106,1	143,3	98,5	110,4
okt.	148,9	143,7	116,8	155,2	108,3	111,4
nov.	135,5	140,2	116,7	143,6	185,2	117,7
dec.	140,1	138,8	128,3	154,4	247,7	112,2
1956:						
jan.	144,3	132,7	133,1	160,6	158,2	113,7
febr.	140,2	125,8		157,0	130,2	114,1

De keer ten goede begon omstreeks september 1954 in het trampvervoer van Amerikaanse kolen naar Europa. De kolenvrachten zijn sindsdien van ongeveer 80 tot ongeveer 140 opgelopen! De gestegen industriële activiteit in Europa en het tekortschieten van het klassieke kolenexportland Engeland schiep een zeer omvangrijke vraag naar scheepsruimte. Ook andere sectoren van de wilde vaart ontwikkelden zich zeer gunstig ten gevolge van de absorptie van tonnage door het kolenvervoer. De lijnvaartvrachten liepen — zij het in mindere mate ten gevolge van de stabiliserende invloed der conference — eveneens omhoog. Deze verheugende ontwikkeling ging gelukkig aan de Nederlandse rederijen niet voorbij, zodat het boekjaar 1955 met zeer bevredigende resultaten kon worden afgesloten. Zorgwekkend blijft echter, dat in de lijnvaart de inkomstenstijging ternauwernood gelijke tred kan houden met de stijging der exploitatiekosten. In dit verband verdient bijzondere vermelding het probleem van de omloopsnelheid der schepen. Nog steeds is de „turn-round” in vele havens, waaronder in het bijzonder Engelse, Afrikaanse, Perzische Golf en Australische, dermate traag, dat lange wachttijden hieruit resulteren. Het aantal zeedagen wordt tegenwoordig veelal overtroffen door het aantal havendagen, terwijl slechts gedurende de eerste geld wordt verdiend.

Een ander de wereldzeescheepvaart en daarmee de Nederlandse koopvaardij kwellend probleem is de aanhoudende, ja zich zelfs uitbreidende, vlagdiscriminatie. Het slechte voorbeeld van de Verenigde Staten met de bekende fifty-fifty clause heeft maar al te veel navolging gevonden en het ziet er voorshands niet naar uit, dat aan de ondermijning van de vrije wereldzeescheepvaart door restrictieve uni- en bilaterale praktijken een halt zal kunnen worden toegeroepen. Een initiatief van de Franse wetgevende vergadering om tot een internationale conferentie te komen, welke tot taak zou hebben maatregelen te ontwerpen tegen het Panhonlibco-gevaar, liep dood door het gebrek aan inzicht bij de Franse Regering. Toch zal slechts een gecoördineerd optreden der regeringen der bonafide scheepvaartlanden aan de ongezonde „flag transfers” een einde kunnen maken.

Beëindigen wij onze beschouwingen met de vraag „Quo Vadis?”. Natuurlijk kan niemand in het conjuncturele en politieke koffiedik kijken en juist de zeescheepvaart is zeer gevoelig voor conjuncturele schommelingen en politieke spanningen.

Er is echter grond voor een gematigd optimisme.

TABEL 5.

Vergelijking tussen wereldhandel ter zee en wereldvloot

Jaar	Wereldvloot in mln. B.R.T.	Wereldhandel ter zee in mln. metr. tonnen a)
1928	66,9	430
1933	67,9	360
1938	67,8	470
1948	80,2	490
1951	87,2	640
1952	90,1	660

a) Ontleend aan „World Commerce and Governments, Trends and Outlooks” door W. S. en E. S. Woytinski.



NIEMAND HEEFT DE WIJSHEID IN PACTH

maar

door deelneming in het

ALGEMEEN FONDSENBEZIT

legt ge Uw beleggingen in handen van vier bankfirma's met jarenlange ervaring.

De dagelijkse leiding is in handen van de heren

Justus Meyer en J. C. Harders

die sinds tientallen van jaren de Amsterdamse Effectenbeurs bezoeken

ter beurze geïntroduceerd door

A. van Hoboken & Co.

te Rotterdam

Patijn, van Notten & Co.

te Amsterdam

J. Kraaijenhagen & Co. c. v.

te Amsterdam

Landry & van Till

te 's-Gravenhage

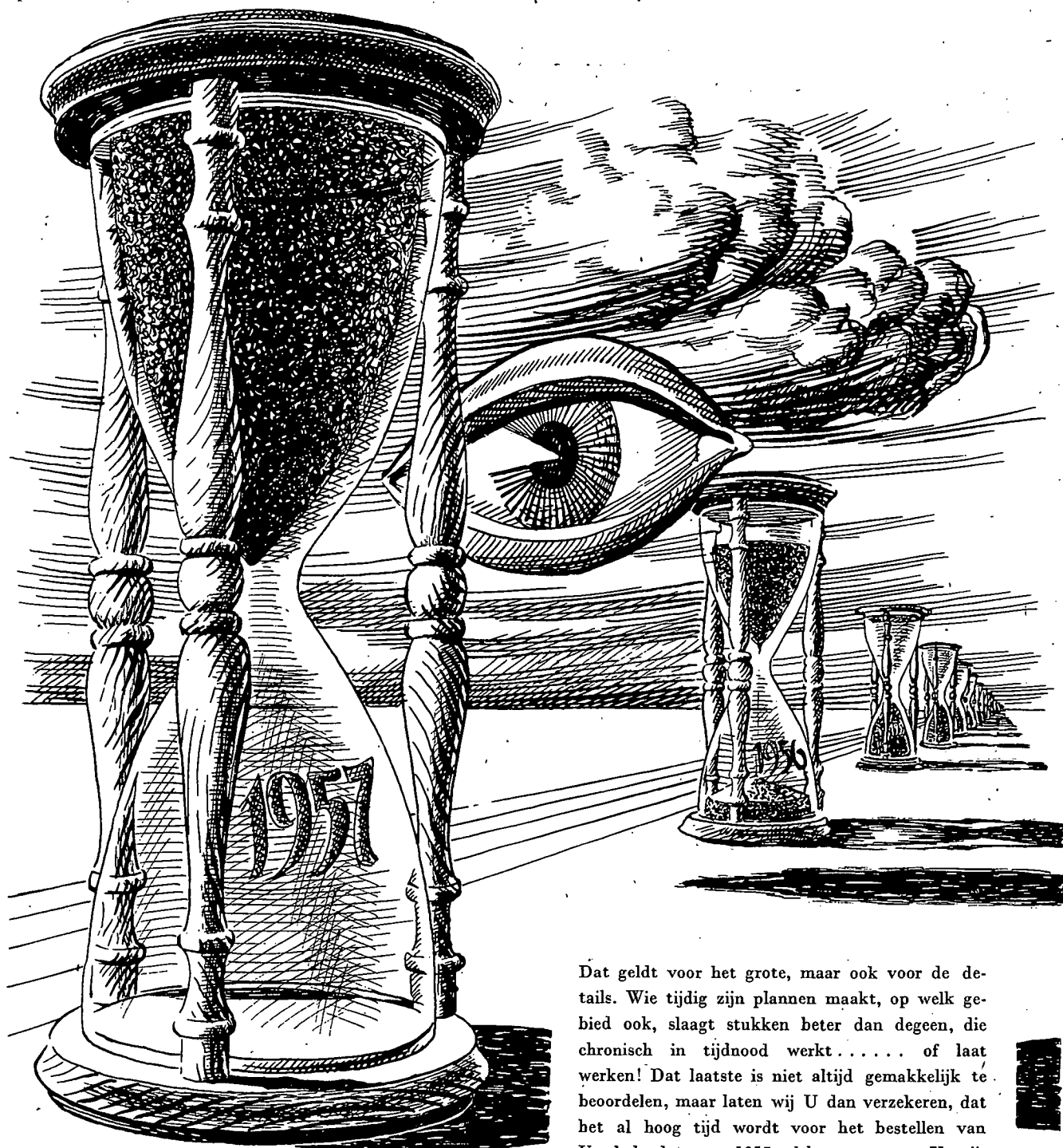
(Ingezonden mededeling)

Over de lange termijn gezien is de wereldhandel ter zee sterker uitgedijd dan het werelddaanbod van tonnage. De cijfers in tabel 5 bewijzen dit.

Terwijl de wereldhandel ter zee op basis 1928 = 100, in 1952 153 bedroeg was de wereldvloot in hetzelfde jaar slechts tot 134 gegroeid. In het licht van deze cijfers wordt de bijna klassieke theorie van een structureel overcompleteet aan tonnage zeer ongeloofwaardig. Bovendien komt het leeuwedeel van de uitbreiding der wereldtonnage voor rekening van de tankervloot; het aanbod van tonnage voor droge lading is in veel geringer mate toegenomen. Het vervoer van belangrijke droge massagoederen is aan een structurele verandering onderhevig. Ten gevolge van uitputting van de bestaande Europese kolen- en ertsvoorraden ontwikkelt zich vervoer over zeer lange afstanden. De dicht onder de oppervlakte liggende Amerikaanse kolen zullen zeker ook in het komende decennium hun weg naar Europa vinden. Tevens gaat ons werelddeel in toenemende mate ertsen betrekken uit ver afgelegen winningsgebieden, zoals Labrador, Brazilië en Venezuela en in de toekomst ook de Sahara. De hieraan verbonden toeneming van de afstand, waarover vervoerd wordt, eist meer scheepsruimte. In een verder afgelegen toekomst zal onder invloed van de ontwikkeling der kernenergie het vervoer van kolen en olie wellicht teruglopen, doch het is thans nog te vroeg om hieromtrent meer exacte voorspellingen te doen.

Het perspectief voor de koopvaardij in het algemeen en daarmee voor ons land als zeevarende natie is dus stellig niet ongunstig te noemen. Ter realisering van deze goede vooruitzichten zal de Nederlandse koopvaardij hand in hand met de Overheid een doelbewuste vervangingspolitiek moeten blijven volgen, waarbij de ontwikkeling van atoomvoortstuwning niet zal mogen worden veronachtzaamd.

Een tweede conditio sine qua non is een sociaal beleid, dat erop gericht is de nationale koopvaardij voldoende arbeidskrachten toe te voeren. De ontplooiing van een der meest vitale economische activiteiten van ons land mag niet door de „bottle neck” van een personeelstekort worden belemmerd.



gouverner, c'est prévoir

Dat geldt voor het grote, maar ook voor de details. Wie tijdig zijn plannen maakt, op welk gebied ook, slaagt stukken beter dan degeen, die chronisch in tijdnood werkt of laat werken! Dat laatste is niet altijd gemakkelijk te beoordelen, maar laten wij U dan verzekeren, dat het al hoog tijd wordt voor het bestellen van Uw kalender voor 1957, althans wanneer U prijs stelt op een doordacht, goed uitgewerkt ontwerp, waarmee U bij Uw relaties en aspirant-relaties eer inlegt en dat zich uit de veelheid, die men jaarlijks ontvangt, weet los te maken. Onze eigen studio staat voor U gereed, de nieuwste machines voor diverse procédés zijn U borg voor een onberispelijke uitvoering en onze gehele staf zal er zijn beste krachten aan geven.

H.A.M. ROELANTS



KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE BOEKDRUKKERIJ • SCHIEDAM

Nederlandse zeehavens

De belangrijkste Nederlandse havens hebben in de laatste jaren en niet het minst in 1955 van de algemene welvaart ruimschoots hun deel meegekregen. Bijgaand staatje van havens, die alle min of meer hetzelfde achterland bedienen, geeft een beeld van de onderlinge verhoudingen en van de mutaties sedert de oorlog.

Goederenvervoer ter zee

(× 1.000 tons van 1.000 kg)

	Invoer	Uitvoer	Totaal nationaal vervoer	Invoer bij doorvoer	Uitvoer bij doorvoer	Totaal doorvoer	Totaal generaal
inclusief minerale oliën							
Rotterdam							
1955	22.745	10.586	33.331	22.541	10.343	32.884	66.215
1954	19.406	9.549	28.955	12.597	7.207	19.804	48.759
1938	7.004	3.018	10.022	17.500	14.849	32.349	42.371
exclusief minerale oliën							
1955	6.477	2.955	9.432	21.358	10.279	31.637	41.069
1954	6.390	2.910	9.300	11.512	7.137	18.649	27.949
1938	4.744	2.576	7.320	16.975	14.770	31.745	39.065
Amsterdam							
1955	3.047	2.020	5.067	1.747	946	2.693	7.760
1954	2.957	1.874	4.831	1.413	763	2.176	7.007
1938	2.431	1.193	3.624	1.054	977	2.031	5.655
Vlaardingen							
1955	988	323	1.311	1.270	68	1.338	2.649
1954	867	300	1.167	803	137	940	2.107
1938	657	386	1.043	1.945	609	2.554	3.597
Antwerpen							
1955	13.714	10.122	23.836	3.555	4.684	8.239	32.075
1954	12.114	9.067	21.181	3.197	4.026	7.223	28.404
1938	7.998	6.160	14.158	3.874	5.547	9.421	23.579
Hamburg							
1955	14.782	5.654	20.436	1.768	1.767	3.535	23.971
1954	12.654	5.301	17.955	1.310	1.396	2.706	20.661
1938	inv. + inw. doov.: 18.241	inv. + inw. doov.: 7.501		uitw. + uitw. doov.: 7.501			25.742

Het meest opvallend is de enorme toeneming van het goederenvervoer in de haven van Rotterdam. Dit feit moge dan ook rechtvaardigen waarom in enkele gevallen algemene opmerkingen over het goederenvervoer in de Nederlandse havens zullen worden gegeven aan de hand van deze Rotterdamse cijfers.

De groei van het totale vervoer via de Nederlandse zeehavens in 1955 ten opzichte van het vorige jaar en van 1938 bedraagt respectievelijk 32 en 47 pCt. In het Nederlandse accres ten opzichte van 1954 (19.956.000 t.) droeg Rotterdam met niet minder dan 87 pCt. (17.456.000 t.) bij. Trekt men van de via de Nederlandse zeehavens verscheepte goederen de post minerale oliën af, die wat betreft Amsterdam en de havens aan de Nieuwe Waterweg gezamenlijk in 1955 36 pCt. van het totale vervoer uitmaakte, dan blijkt dat na de oorlog in Rotterdam niet eerder dan in 1955 de som van alle goederen, zonder minerale oliën dus, die van 1938 overtreft, maar dan ook met 2 miljoen ton. In Amsterdam werd reeds in het jaar 1951 de vooroorlogse goederenomzet, eveneens zonder minerale oliën, overschreden.

Vóór de oorlog duidde men Rotterdam aan als haven voor in hoofdzaak massagoed en transitovervoer. Sedert 1955 werd Rotterdam met 12 miljoen ton stukgoederen ¹⁾ als nationale en internationale stukgoedehaven minstens even belangrijk.

¹⁾ Hieronder te verstaan de voor het grootste deel uit stukgoederen bestaande groep goederen welke men verkrijgt door van de totale hoeveelheid af te splitsen: granen, meststoffen, hout, ertsen, minerale oliën en steenkool.

Na de oorlog brak er voor onze havens aanvankelijk een onzekere tijd aan, omdat de omvang en intensiteit van de wederopbouw in eigen land en die in het Duitse achterland niet aanstonds in de havencijfers tot uiting kwam, ofschoon de import voor het nationaal herstel en de daarop volgende export van de groeiende Nederlandse industrie de cijfers gunstig beïnvloedde. Sedert 1950 is het goederenvervoer door verscheidene, veelal conjuncturele omstandigheden sterk toegenomen, maar is tevens de aard en samenstelling der transitogoederen — door overigens voor de hand liggende oorzaken — gewijzigd. Het hoge industriële productiepeil, gepaard aan de toenemende welvaart in geheel West-Europa en zeker in Duitsland, bleek duidelijk uit de hogere in- en uitvoeren — deels bij doorvoer — van fabrikaten en consumptiegoederen en deed bovendien de behoefte aan grondstoffen sterk toenemen. De Duitse kolennijnbouw heeft zijn produktiegrens vrijwel bereikt en zou, indien men door andere oorzaken niet daartoe verplicht ware, het liefst de Duitse kolon voor de eigen industrie behouden. Aan dit ook elders, zelfs in Engeland, bestaande kolentekort wordt in toenemende mate tegemoetgekomen door omvangrijke invoeren van Amerikaanse kolon, die wat Rotterdam betreft hetzij Rijnopwaarts verder worden getransporteerd dan wel in kleinere schepen worden overgeslagen en naar Engeland weer worden uitgevoerd.

De toegenomen import en doorvoer van ertsen behoeft geen toelichting. Een nieuw probleem voor iedere haven bieden nochtans de in grootte toenemende ertstankers en wellicht de in de toekomst aanzienlijk grotere vrachtrampers. De doorvoer van granen naar Duitsland wordt nog steeds ongunstig beïnvloed door de gedirigeerde aanvoer van granen, waardoor in beginsel 80 pCt. van de overzeese aanvoer over de Duitse zeehavens wordt geleid ten detrimente van de Benelux-havens.

De meest spectaculaire verandering sedert de oorlog is evenwel de belangrijke groei van het stukgoederenvervoer, zowel van nationale als van internationale origine.

Vervoer ter zee via Rotterdam van andere goederen dan granen, meststoffen, hout, ertsen, minerale oliën en steenkolen

	× 1.000 tons van 1.000 kg			Verhoudingscijfers	
	1938	1954	1955	1954 = 100	1938 = 100
Invoer	2.153	2.932	3.067	105	142
Uitvoer	1.285	2.096	2.232	106	174
Totaal nationaal vervoer	3.438	5.028	5.299	105	154
Inw. doorvoer ...	2.967	3.749	4.637	124	156
Uitw. doorvoer ...	2.816	2.119	2.099	99	75
Totale doorvoer	5.783	5.868	6.736	115	116
Totaal generaal	9.221	10.896	12.035	110	131

Uit bijgaande staat blijkt dat dit waardevolste, maar ook arbeidsintensiefste vervoer in de nationale sector in 1955 ten opzichte van 1938 met 54 pCt. is toegenomen en met 16 pCt. wat de doorvoer betreft. Hierbij valt op te merken dat de uitwaartse doorvoer van dit stukgoederenvervoer aanmerkelijk is afgenomen ten opzichte van het vooroorlogse cijfer. Seehafenausnahmetarife en een stijging van het goederenverkeer der E.B.U.-landen zullen onderling hieraan niet vreemd zijn.

Is het bovengeschetste verloop van zaken een tijdelijk conjunctureel fenomeen of zijn hier oorzaken aanwezig

die op langere termijn ten gunste van onze havens kunnen werken? Er zijn, naar het voorkomt, tekenen die erop wijzen, dat 1956 in dit opzicht een nog gunstiger jaar kan worden dan 1955 en het lijkt niet uitgesloten dat we hier te maken hebben met structurele wijzigingen. Men kan immers verwachten, dat de behoefte aan olie en steenkool, aan energie in het algemeen, (snel) zal blijven toenemen, dat de aanvoer van ertsen zich voorlopig op een hoog peil zal handhaven, terwijl de produktie van te verschepen goederen nog immer een stijgende lijn zal blijven vertonen. Van een liberalisatie van het handelsverkeer kunnen onze havens alleen maar profiteren.

Een vraagstuk, dat met dit toenemende goederenvervoer nauw samenhangt, is de outillage en capaciteit van onze havens en de beschikbare hoeveelheid werkers. De grootste vrees voor een drukbezochte haven zal wel altijd blijven, dat de wal — nolens volens — het schip keert en dat zij daardoor klanten verliest aan andere havens. Zonder overdrijving kan men stellen, dat de outillage in de Nederlandse havens — en zeker na de wederopbouw en uitbreiding in Rotterdam en de nieuwbouw in Amsterdam — aan alle moderne eisen voldoet en met een beetje goede wil in staat is qua capaciteit zelfs pieken in het goederenvervoer op te vangen. Het is evenwel geen geheim, dat wanneer in tijden van grote goederenaanvoeren gelijktijdig verkeersbelemmeringen ontstaan door laag water, ijsgang, gebrek aan Rijnschepen e.d. de aanwezige opslagruimte, althans in de haven van Rotterdam, te weinig uitwijkmogelijkheden biedt, temeer nu de vroeger in grotere hoeveelheden beschikbare lichterruimte in veel mindere mate dan voorheen als „veem-schepen” dienst doet.

Als een ander gevolg van de huidige hausse kan een incidenteel tekort aan ligplaatsen voor zeeschepen aan diep vaarwater worden genoemd, hetgeen nijpend kan

(Advertentie)

worden wanneer zich door velerlei oorzaken congestieverschijnselen voordoen. Er bestaan evenwel enige plannen, die enerzijds een verbetering op kort zicht beogen, anderzijds in de noodzakelijke uitbreiding van het Rotterdamse havengebied voorzien. Daarnaast wordt onder leiding van de Kamer van Koophandel een studie gemaakt van de omvang van het te verwachten goederenvervoer in de naaste toekomst en in een wijder verschiep. Het „gouverner c'est prévoir” moet onverminderd ook gelden voor de havenpolitiek van de randstad Holland, en wel des te meer naarmate enerzijds het vervoer op de Rijn en zijn zijrivieren in belangrijke mate toeneemt en anderzijds het aantal lijndiensten en schepen jaarlijks een aanzienlijke stijging vertoont.

Een vraag apart is, of de nog enige jaren geleden gesignaleerde „crise latente et permanente” van wege de slapte in de vaart op de Rijn door een teveel aan tonnage, niet veeleer in zijn tegendeel is verkeerd in een tekort aan scheepsruimte. Dit vraagstuk is uiteraard ook een Nederlands havenprobleem.

Het grootste euvel waaronder onze havens lijden — een probleem dat ze met vele andere bedrijven gemeen hebben — is evenwel het tekort aan werkkrachten en de volstrekt onvoldoende woonruimte voor de werkers in de havens.

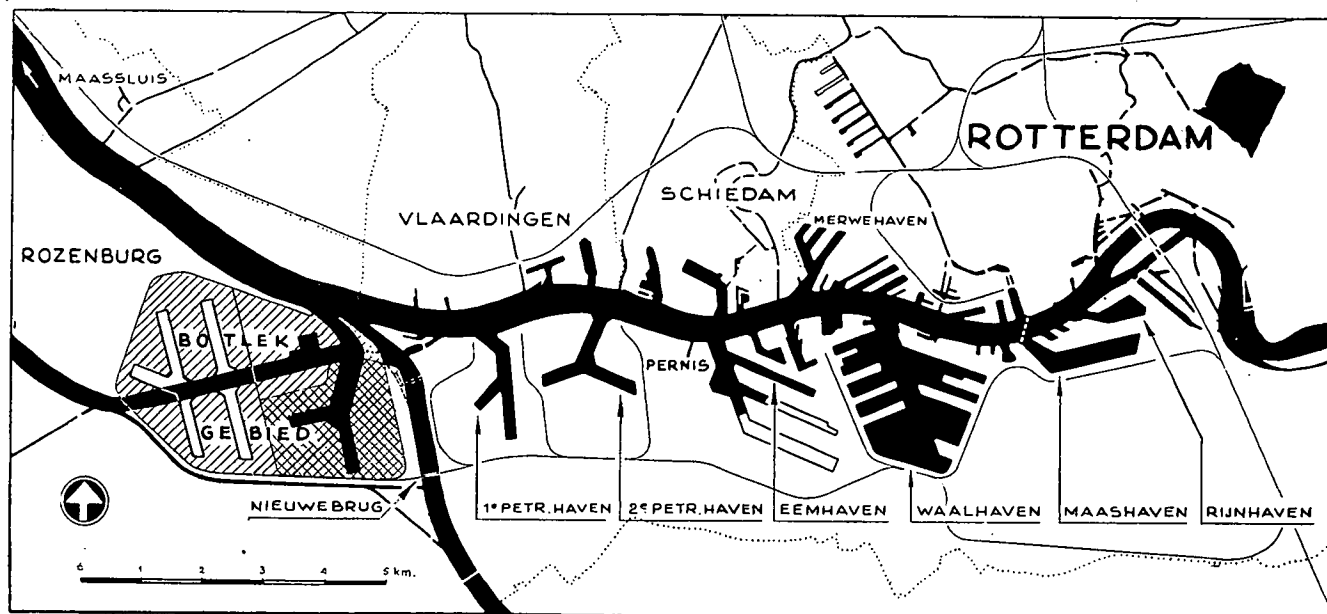
Wanneer een haven, de hierboven gesignaleerde bezwarende omstandigheden alle gelijktijdig ondergaat, moet men wel eens meer dan anders „alle hens aan dek” blazen. Het is te danken aan de onvolprezen krachtsinspanning van de havenbedrijven en de gemeentelijke overheid en niet in de laatste plaats aan de goede samenwerking van patroons en werkers, dat men er nog in is geslaagd het aantal binnenkomende zeeschepen gestadig te zien toenemen.

Rotterdam.

Dr. F. W. T. HUNGER.

MEER EN MEER WORDT DE NIEUWE WATERWEG EEN CENTRUM VOOR
BELANGRIJKE INDUSTRIEËN
 DE GEMEENTE ROTTERDAM HEEFT DAARVOOR TERREINEN
 BESCHIKBAAR IN HET „BOTLEKGEBIED”

INLICHTINGEN: HAVENBEDRIJF DER GEMEENTE ROTTERDAM
 STIELTJESSTRAAT 27 TELEFOON 72960



Het binnenlands vervoer te water

In 1933 trad de Wet op de zoveel mogelijk evenredige vrachtverdeling in de binnenvaart in werking. Hierin was het principe neergelegd dat de bevrachtingen in het binnenlands vervoer alleen op door de Overheid ingestelde schippersbeurzen tot stand mochten komen. Weliswaar waren op deze regel uitzonderingen, zoals bijzonder vervoer en beurtvaart, maar het zgn. wilde vaartvervoer kon van dit jaar af toch alleen plaatsvinden via de schippersbeurzen. In de dertiger jaren heeft deze wet, die tot stand kwam om de nood der schippers enigermate te lenigen, nogal beroering verwekt. In de loop der jaren is de kritiek verminderd en toen de wet op de evenredige vrachtverdeling, die in de oorlogsjaren voorlopig door het Binnenscheepvaartbesluit was vervangen, als definitieve opvolgster op 15 februari 1954 de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart kreeg, was het opvallend dat het aantal bestrijders van het beginsel der evenredige vrachtverdeling, dat ook in deze wet duidelijk was neergelegd, aanmerkelijk was afgenomen. Weliswaar werd tegen de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart nogal geopponerd omdat men bepaalde regelingen in strijd achtte met de Acte van Mannheim, maar de oppositie tegen het beurssysteem voor de wilde vaart was toch zowel van verladers- als van vervoerderszijde betrekkelijk gering. In de laatste maanden echter verheffen zich stemmen tegen het systeem van evenredige vrachtverdeling, neergelegd in de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart en deze komen zowel uit verladers- als vervoerderskringen. Het is niet verwonderlijk dat deze situatie eerst thans ontstaat, omdat men nu geconfronteerd wordt met een feit dat in de meer dan twintig jaar dat er evenredige vrachtverdeling bestaat, zich nog nimmer in zo sterke mate heeft voorgedaan, nl. dat de binnenlandse vloot niet meer een dergelijke omvang heeft dat de verlader te allen tijde verzekerd kan zijn dat op de beurs een schip aanwezig is om zijn vervoer te bewerkstelligen.

Omvang der binnenvloot.

De totale Nederlandse binnenvloot, welke aan het nationale en internationale vervoer deelneemt, telde op 1 januari 1955 15.428 schepen met 4.160.469 ton laadvermogen. Vergelijkt men deze Nederlandse vlootcijfers met die van vorige jaren, dan kan worden vastgesteld dat de totale Nederlandse binnenvloot sinds 1940 ca. 300.000 ton kleiner is geworden. Hoewel men de grootste achteruitgang vindt bij de vaartuigen tot 200 ton (nl. ca. 200.000 ton), is het opvallend dat juist deze vaartuigen nog vrijwel in voldoende mate aanwezig zijn. Dit spruit waarschijnlijk voort uit de omstandigheid dat het wegvervoer sinds 1945 in belangrijke mate de taak van deze kleinere vaartuigen heeft overgenomen.

Het is moeilijk om aan te geven welk deel van de totale Nederlandse binnenvloot onafgebroken in de binnenlandse wilde vaart werkzaam is. Immers, vooral de grotere typen vaartuigen varen nu eens in het nationale, dan weer in het internationale verkeer. Indien men op de totale vloot in mindering brengt de vloot, welke hetzij onafgebroken internationaal vaart hetzij niet deelneemt aan de binnenlandse wilde vaart zoals tankvaart, beurtvaart, eigen vervoer, enz., dan zal waarschijnlijk de huidige binnenlandse vloot varende in de wilde vaart ongeveer een grootte hebben welke ligt tussen de 1.300.000

ton en de 1.500.000 ton. Deze vloot is aanmerkelijk kleiner dan die welke in 1940 aan het binnenlands vervoer deelnam. In vervoerscapaciteit zal zij echter niet veel uiteenlopen, omdat sinds 1945 in het binnenland de motorisering op grote schaal heeft plaats gevonden. Terwijl dus in totaal de vervoerscapaciteit van de binnenlands varende vloot bij nauwkeurige berekening waarschijnlijk niet veel zal verschillen van die van 1938, mag niet uit het oog verloren worden dat de grotere tonnages, d.w.z. schepen boven 200 à 300 ton, thans meer gevraagd wordt, maar in mindere mate beschikbaar is.

Het vervoer.

Vergelijkt men het vervoerde gewicht in duizenden tonnen tussen 1938 en 1953, dan blijkt dat het aantal vervoerde tonnen is gestegen van 26.640.000 ton tot 44.667.000 ton. Deze stijging heeft zich sinds 1953 voortgezet, en waarschijnlijk zal in 1955 een totaal vervoer van ca. 50 miljoen ton door de binnenscheepvaart in Nederland bewerkstelligd zijn. Alleen de vervoerscijfers van de beurtvaart (het vaste lijnverkeer binnen Nederland) zijn afgenomen, maar de wilde vaart, vaste relatievervoer, eigen vervoer en campagnevaart zijn sterk toegenomen. Het totale vervoer van de wilde vaart in 1938 was 11.000.000 ton en in 1953 18.190.000 ton. In 1955 zal dat ca. 22.000.000 ton zijn geweest. Het grootste deel hiervan bestaat uit het vervoer van bouwmaterialen (zand, grint, aarde, klei enz.). Bezieet men de vervoersprestaties in miljoenen tonkm, dan kan men vaststellen dat ook deze cijfers zich regelmatig in stijgende lijn ontwikkelen. In 1938 was het 2.609.000 tonkm en in 1953 4.445.000 tonkm.

Vrachtniveau.

Het is opmerkelijk dat, terwijl sinds 1945 de door de zgn. wilde binnenvaart vervoerde quanta een duidelijk stijgende lijn vertonen, de omvang der binnenvloot met het jaar kleiner wordt. Dit is ongetwijfeld voor een belangrijk deel te wijten aan het feit dat de vrachten steeds op een te laag peil hebben gelegen. Het systeem der evenredige vrachtverdeling houdt niet alleen in dat bij de bevrachting een „tour de rôle” wordt aangehouden, maar ook dat door de Overheid het grondtarief wordt aangegeven en de marge waarbinnen de noteringscommissies, waarin verladers en vervoerders vertegenwoordigd zijn, de dagvracht kunnen bepalen. Dit grondtarief is niet gebaseerd op een kostprijscalculatie, maar heeft zijn ontstaan te danken aan het feit dat, toen op grond van de wet op de evenredige vrachtverdeling ons land verdeeld was in een aantal districten, in elk district door een zgn. bevrachtingscommissie de vrachten voor het betreffende district werden vastgesteld. Hierbij liet men zich niet leiden door bepaalde calculaties, maar veeleer door de persoonlijke inzichten van de leden van de bevrachtingscommissie ten aanzien van het te voeren vrachtenbeleid. Van een uniform vrachtenbeleid voor het binnenlandse verkeer was in die dagen dan ook geen sprake.

Weliswaar heeft de Overheid in de oorlog en ook daarna ernaar gestreefd om tot een zekere eenheid te komen en ongetwijfeld zijn belangrijke verbeteringen aangebracht, maar men heeft nog steeds verzuimd tot basis van het binnenvaarttarief het enige reële uitgangs-

DE VERFINDUSTRIE EN HET VERVOER

De Nederlandse verfindustrie heeft een driedelige binding met het vervoersbedrijf en wel:

1. De industrietak maakt voor aan- en afvoer van grondstoffen, resp. produkten gebruik van alle soorten transportmiddelen.
2. Alle vervoersondernemers maken direct of indirect gebruik van de diensten van de verfindustrie voor het betrekken van het voor hen onontbeerlijke produkt verf.
3. De verfindustrie draagt als leverancier van verven voor de wegbebakening en verkeersborden bij tot de verkeersveiligheid.

1. AAN- EN AFVOER VAN GRONDSTOFFEN, RESP. PRODUKTEN.

Wij menen te kunnen stellen dat de totale produktie van deze industrietak tenminste tweemaal aan transport onderhevig is, en wel ten eerste in de vorm van grondstoffen, welke voor de bedrijven worden aangevoerd, grondstoffen, welke voor een deel uit het buitenland worden aangevoerd. Ten tweede in de vorm van gereed produkt, zoals dit aan de afnemers wordt geleverd. In totaal wordt jaarlijks ca. 80.000 ton grondstoffen aangevoerd en ca. 80.000 ton bereide verf afgeleverd, waarvan ca. 15% met bestemmingen in het buitenland. Voor het transport van grondstoffen naar de bedrijven en voor de afvoer van gereede produkten naar de gebruiker zouden dus ca. 32.000 5-tons vrachtwagens of ca. 16.000 spoorwagens beladen kunnen worden.

2. DE BESCHERMING DOOR VERF.

Er is in feite geen transportmiddel denkbaar, dat niet van een verflaag is voorzien, een verflaag, welke een beschermende werking heeft en bovendien een belangrijke rol speelt in het esthetisch aanzien van het vervoermiddel. Zouden wij in de gelegenheid zijn de receptuur van de verfindustrie aan een onderzoek te onderwerpen, ongetwijfeld zouden we zien dat vele duizenden samenstellingen, speciaal voor de sector van het vervoer zijn uitgewerkt. De vrachtauto, het zee- en binnenvaartschip, het vliegtuig, de spoorwegen, ze stellen alle weer hun specifieke eisen, waaraan de fabrikant moet voldoen.

De scheepvaart.

Veel aandacht wordt besteed aan de bescherming van het schip tegen corrosie en aangroeiing. Het zoute, vochtige milieu, waarin het zeeschip zich meestal bevindt, stelt aan de beschermende verflaag hoge eisen. De verf, gebruikt voor de opbouw en het interieur van het schip, moet bestand zijn tegen tropische temperaturen met een hoge vochtigheidsgraad, maar ook tegen zeer lage temperaturen, afhankelijk van de plaats en de omstandigheden, waarin zich het schip bevindt.

Even belangrijk is de bescherming onder water, waar verven moeten worden toegepast, welke bestand zijn tegen zeewater, maar bovendien ervoor moeten zorgdragen dat de zeespokken zo weinig mogelijk kans krijgen zich aan de scheepshuid te hechten, daar dit de snelheid van het schip nadelig beïnvloedt.

Een goede behandeling van de scheepsromp is dan ook een economische factor van de eerste orde en er worden door toepassing van nieuwe verfsystemen resultaten bereikt, welke het aantal dagen dat het schip jaarlijks in dok moet, aanzienlijk terugbrengen.

Een even grote belangstelling als bij de grote vaart voor het produkt verf waarneembaar is, kan ook worden geconstateerd bij de binnenscheepvaart, waar de problemen weer anders liggen. We menen te kunnen stellen, dat, indien het Nederlandse huizen- en gebouwenbezit zo accuraat werd onderhouden als de Nederlandse binnenschipper zijn schip verzorgt, er enorme bedragen bespaard zouden worden, daar de klimatologische invloeden nog maar al te vaak de gelegenheid wordt geboden hun destructieve werking op hout en ijzerwerk van ons gebouwenbezit uit te oefenen.

Het wegvervoer.

Het wegvervoer met zijn ca. 90.000 vrachtwagens heeft weer andere problemen. Ook hier speelt de verf met zijn beschermende werking en zijn esthetisch effect een grote rol. Bepaalde delen van de vrachtwagens, zoals de motorkap, spatborden, etc. worden als regel met z.g. moffellakken behandeld, de droging vindt dan meestal plaats in droogtunnels, welke zijn uitgerust met een ontelbaar aantal infrarood lampen, welke ervoor zorgdragen dat de verf snel droogt en een hoge graad van hardheid en stootvastheid verkrijgt. Voor de verdere opbouw van de wagen wordt veelal gewerkt met luchtdrogende synthetische lakverven, welke of met de spuit of met de kwast worden aangebracht.

De spoorwegen.

Indien we ons beperken tot het vrachtovervoer dan kunnen we stellen dat voor wat de verf betreft uiterlijk een zeer grote uniformiteit is bereikt, daar vrijwel alle goederenwagens van de spoorwegen in één en dezelfde kleur zijn geverfd. Dit wil echter niet zeggen dat deze uniformiteit ook volledig van toepassing is voor de kwaliteit. Ook hier wordt steeds gestreefd naar de gunstigste resultaten, daar de houdbaarheid van de verf en dus de levensduur van het materiaal dat daarmee behandeld is, een belangrijke kostenfactor betekent.

Transport door de lucht.

Zeker mag niet onvermeld blijven het jongste vervoermiddel, vertegenwoordigd in Nederland door de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld, de K.L.M. Het zal begrijpelijk zijn dat de jongste telg uit de vervoersfamilie veel aandacht vraagt en veel zorgen geeft. Het gebruik van lichte metaallegeringen, de hoge snelheden, de klimatologische invloeden, het zijn problemen, die de verffabrikant heel wat zorgen geven, doch welke men naar bereyding weet op te lossen.

3. VERKEERSVEILIGHEID.

Naast het rode en groene verkeerslicht speelt de verf met opvallende kleuren als waker voor verhoogde verkeersveiligheid zijn rol. De witte streep op de weg en de verkeersborden langs de weg moeten goed in het oog springen, waarbij de verkeersdeskundigen zich bedienen van kleuren, waardoor deze doelstelling zoveel mogelijk wordt benaderd. Hier heeft de verf dus een bij uitstek functionele toepassing.

De verfindustrie en de verfresearch.

In de na-oorlogse jaren heeft de verfindustrie een wel haast stormachtige ontwikkeling doorgemaakt. Niet alleen kon kwantitatief de afzet aanzienlijk worden verhoogd, doch vooral heeft de aandacht getrokken de kwalitatieve ontwikkeling, welke deze industrie wat haar produkten betreft te zien heeft gegeven.

Deden reeds in de laatste vooroorlogse jaren enige nieuwe grondstoffen haar intrede, na de oorlog heeft de ontwikkeling op het gebied van de kunststoffen een zo grote vlucht genomen, dat het aanzien van de verffabriek en in het bijzonder de receptuur totaal is gewijzigd. De mogelijkheden, speciaal op het gebied van de industriële toepassing, werden aanzienlijk verhoogd en elke fabriek van enige omvang heeft op het ogenblik een staf van laboratoriumpersonee, nodig om op het gebied van de receptuur en van de nieuwe grondstoffen bij te blijven.

Doch niet slechts door de bedrijven individueel maar ook collectief wordt veel researchwerk verricht. De zin tot samenwerking, welke in deze industrietak zeer groot is, heeft er toe geleid dat in de na-oorlogse jaren gekomen kon worden tot de oprichting van de Vereniging van Verfresearch, een onderdeel van de Vereniging van Vernis- en Verffabrikanten in Nederland. Het zeer uitgebreide en kostbare researchwerk is en zal ook in de toekomst nodig blijken om de steeds hogere eisen van de gebruiker te bevredigen.

Voor gezamenlijke rekening wordt spuurwerk verricht met medewerking van ruim 70 chemici uit de verschillende deelnemende ondernemingen. De Vereniging van Verfresearch beweegt zich niet op het terrein van de directe receptuur, doch houdt zich bezig met research van algemene aard, waarop door de bedrijfslaboratoria kan worden verder gewerkt.

Het aandeel in het vervoer van deze industrietak met zijn produktie van ruim 80.000 ton ter waarde van ruim 150 miljoen gulden, zijn export van ca. 12.000 ton ter waarde van ca. 30 miljoen gulden is dus wel evident.



VERENIGING VAN VERNIS- EN VERFFABRIKANTEN IN NEDERLAND

AMSTERDAM — DEN HAAG

punt, nl. de zelfkosten te nemen. De stijging van het algemeen kostenniveau heeft men trachten op te vangen door een paar maal het grondtarief met een aantal procenten te verhogen. Door deze gang van zaken geldt voor de binnenlandse wilde vaart thans een tarief waarvan moeilijk is vast te stellen uit welke factoren het is opgebouwd, maar waarvan wel kan worden vastgesteld dat o.a. met de vervangingswaarde geen of althans in zeer geringe mate rekening is gehouden. Het tarief houdt dan ook geen enkele stimulans in om tot nieuwbouw over te gaan. Dit blijkt duidelijk uit het feit dat sinds 1945 zeer weinig nieuwe vaartuigen aan de binnenlands varend vloot zijn toegevoegd.

Deze situatie heeft tot logisch gevolg dat de schipper uitziet naar mogelijkheden om meer te verdienen en indien deze aanwezig zijn, maakt hij er uiteraard gebruik van. Nu de vrachten in het grensoverschrijdend verkeer een stijging vertonen, ziet men dan ook een toenemende afvloeiing van ruimte die tot voor kort voortdurend in het binnenlands vervoer bleef, naar het grensoverschrijdend verkeer. Dit is echter niet de enige mogelijkheid voor de schipper om een hogere vracht voor zijn vervoersprestaties te verkrijgen. Deze is ook aanwezig doordat de Rijksinspecteur van het verkeer een bepaalde reis kan „vrijgeven”. Indien nl. een reis op de beurs twee keer wordt afgeroepen en geen schipper erop nummert, dan is het de verlader toegestaan om met een willekeurige schipper buiten de beurs om een vrachtvereenkomst af te sluiten. Dit betekent dus dat de schipper dan een hogere vrachtsom kan bedingen en eventueel gunstiger bevrachtingsvoorwaarden dan officieel zijn vastgesteld. Het vrijgeven heeft in de laatste maanden van het vorig jaar in de grote havensteden een zodanige omvang aangenomen, dat men zich op een ogenblik moest afvragen of nog wel van een functioneren van de beurs gesproken kan worden. Het is niet uitgesloten dat deze situatie zich, gezien de verwachtingen welke ten aanzien van het vervoer in de komende maanden gekoesterd worden, weer zal voordoen.

Door de vervoerders is reeds meerdere malen op het onjuiste van deze situatie gewezen. Helaas hebben deze vertogen bij de Overheid geen voldoende gehoor gevonden en zelfs thans is het twijfelachtig, gezien de algemene regeringspolitiek, of de Minister van Verkeer en Waterstaat bereid zou zijn om voorstellen tot vrachtverhoging op korte termijn in te willigen.

In verladerskringen bestaat voor de opvatting van de vervoerders dat de binnenlandse vrachten herzien moeten worden, een zeker begrip. Men wijst er echter op dat een bepaalde vrachtverhoging voor hen slechts aanvaardbaar zou zijn, indien hierdoor de vervoerszekerheid zou toenemen.

Vervoerszekerheid.

De vervoerszekerheid is steeds het zwakke punt van de verschillende wettelijke regelingen betreffende de evenredige vrachtverdeling geweest. De verlader is vrij om zijn lading op de beurs aan te bieden en de schipper is vrij om een reis te weigeren. Tot voor enkele jaren heeft de verlader van dit systeem weinig overlast ondervonden, omdat vrijwel steeds voldoende scheepsruimte aanwezig was. Thans is hier echter een radicale wijziging in gekomen en de verlader streeft ernaar een bepaalde vervoerszekerheid te verwerven.

In de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart zijn enkele bepalingen opgenomen, waardoor het mogelijk

wordt dat tussen vervoerders en verladers vervoercontracten voor een bepaald kwantum en voor een bepaalde tijd afgesloten worden. Van deze mogelijkheid is, ondanks het feit dat bij de vervoerders steeds een bereidheid aanwezig is geweest om tot afsluiten van contracten over te gaan, door de verladers een betrekkelijk gering gebruik gemaakt. Dit spruit wellicht ten dele voort uit de omstandigheid dat het aantal verladers in het binnenland dat behoorlijke vervoerscontracten kan afsluiten, gering is, maar ook dit in aanmerking nemend is het bevreemdend dat de verladers niet op grotere schaal van deze mogelijkheid hebben gebruik gemaakt. Een tweede mogelijkheid welke de wet aan de verladers biedt, is het huren van scheepsruimte voor de tijd van minstens één jaar. Het is echter duidelijk dat de zeer vele kleine verladers en ook de verladers in de havens deze middelen niet of zeer moeilijk kunnen aangrijpen. Indien ook deze categorieën tot meer vervoerszekerheid willen komen, dan is dit thans, gezien de wettelijke regelingen, op korte termijn niet wel doorvoerbaar. Men kan alleen trachten door verbetering van vracht- en andere bevrachtingsvoorwaarden het varen in het binnenland voor de schipper zo aantrekkelijk te maken dat hij niet uitwijkt naar het internationale vervoer.

Hoe uit de impasse te geraken?

Het is in de eerste plaats de taak van verladers en vervoerders om met concrete voorstellen bij de Overheid te komen betreffende maatregelen welke tot verbetering van de huidige situatie kunnen leiden. Het overleg tussen vervoerders en verladers wordt enigszins bemoeilijkt door het feit dat het enerzijds voor de schipperij zeer moeilijk is om thans, nu heel West-Europa scheepsruimte zeer van node heeft, tot bepaalde afspraken te komen, terwijl anderzijds ook bij de verladers moeilijk overeenstemming over bepaalde maatregelen bereikt kan worden. Dit laatste is niet geheel onbegrijpelijk, indien men bedenkt dat bijv. door verladers in de noordelijke provincies die in hoofdzaak gebruik maken van kleinere tonnages welke zoals boven reeds vermeld werd tot nu toe in voldoende mate aanwezig is, de situatie heel anders beoordeeld wordt dan door de verladers in de westelijke of zuidelijke provincies. Men zal zich echter moeten realiseren dat men allereerst de afvloeiing naar het grensoverschrijdend verkeer zal moeten afremmen en dat het hiervoor reeds nodig is dat men tot ingrijpende maatregelen overgaat. Een vrachtverhoging is onvermijdelijk en hierdoor wordt in feite ook geen grote wijziging in de bestaande toestand gebracht, daar door het vrijgeven van reizen praktisch reeds een groot deel van de bevrachtungen tegen een vracht die ver ligt boven de beursvracht, plaatsvindt.

Naast deze vrachtverhoging zal men moeten trachten de omloopsnelheid van de vloot te bevorderen. Dit zou o.a. kunnen geschieden door herziening van de laad- en lostijden en verhoging van het overliggeld.

Maar al deze maatregelen zullen geen werkelijk effect sorteren indien verlader en vervoerder er niet naar streven van het schip een zo intensief mogelijk gebruik te maken. In de komende maanden zal een ieder zich moeten realiseren dat schepen er in de eerste plaats zijn om te varen en dat een ieder die onnodig oponthoud van een schip veroorzaakt, aan een ander grote overlast bezorgt, en uiteindelijk ook aan zichzelf.

De kansen voor de Nederlandse Rijnvaart

Het is de moeite waard te onderzoeken, hoe het met de Nederlandse Rijnvaart staat, nadat deze sinds de tweede wereldoorlog wederom tien jaren aan de vaart op deze oude stroom heeft kunnen deelnemen.

Aanvankelijk vond deelneming aan de vaart hoofdzakelijk plaats aan de Benedenrijn, doch allengs verwierf de Nederlandse vlag ook weer een deelneming aan de verschillende transporten naar de Bovenrijn.

Tot 1948 werd het grensoverschrijdend vervoer, gemeten te Lobith, uitsluitend door niet-Duitse vloten verzorgd, doch sinds augustus 1948 herkregen de Duitse Rijnvaarders op alle gebieden wederom dezelfde rechten als de geallieerden. De niet-Duitsers, die in de periode 1945 tot 1948 in onderscheid tot vroeger jaren van het zgn. binnen-Duitse verkeer om deviezenredenen waren geweerd, bleven echter sinds 1948 van deelneming aan binnen-Duitse transporten uitgesloten. Slechts op de weg van partiële concessies, eenzijdig door de Duitse administratie verleend, kon de deelneming van het buitenland aan deze binnen-Duitse verkeren worden verruimd; „de iure” is de toestand voor de buitenlanders echter nog dezelfde, als in augustus 1948.

De toestand van de vloot.

De vrachtinkomsten in de voor de Rijnvaart gunstige jaren 1946-1949 werden aangewend om de vloot na de omvangrijke oorlogsschade te herstellen. De door de Staat verleende vergoedingen waren in de meeste gevallen niet toereikend om de opgelopen schade te financieren. In deze periode was het voor de Nederlandse vloot mogelijk het dieptepunt, liggend op 60 pCt. van de vooroorlogse omvang, te verleggen naar ongeveer 80 pCt. van die omvang.

De tijd, liggend tussen de deelneming van de Duitse vloot aan het grensoverschrijdend verkeer en de Korea-crisis, betekende voor de Nederlandse vloot een periode van stilstand. De Korea-crisis bracht in 1952 een voorbijgaande opleving, terwijl daarna sinds het voorjaar 1955 een krachtige opleving te zien is als gevolg van de sterk uitgebreide industriële activiteit in West-Europa.

Sinds 1948 zijn de buitenlandse vloten sterk uitgebreid, waarbij vooral de snelle uitbreiding van de Duitse Rijnvloot opvalt.

De Nederlandse vloot, welke onder de vijf nationale vloten op de Rijn sinds tientallen jaren de grootste was, bleef stationair en gaat thans gestadig achteruit. Vernieuwing van de Nederlandse vloot vindt niet plaats in die omvang, welke haar betekenis verlangt. Per jaar wordt niet meer dan $\frac{1}{2}$ pCt. van de vloot vernieuwd, terwijl dit percentage boven $2\frac{1}{2}$ zou moeten liggen, om de huidige omvang der vloot te handhaven. De oorzaak van deze relatieve achteruitgang moet niet worden gezocht in een gebrek aan liquide middelen, doch veeleer in een gebrek aan economisch uitzicht en een tekort aan ondernemersgeest. Eén blik op een enkel statistisch cijfer stelt dit in het licht.

Gedurende tien jaren hebben alle vaartuigen in volkomen vrijheid aan het verkeer tussen de zeehavens en Zwitserland kunnen deelnemen. De behaalde resultaten weerspiegelen getrouwelijk de commerciële activiteit, daar van overheidswege generlei beletsel aan deze vaart in de weg werd gelegd.

Verkeer met Rijnschepen in pCt.

	Periode 1946-1948	1955
Zwitserland	8	11
Nederland	80	62
België	9	19
Frankrijk	3	2
Duitsland	—	6
	100	100

Verkeer met motorgoederenboten in pCt.

	Periode 1946-1948	1955
Zwitserland	48	50
Nederland	40	21
België	8	5
Frankrijk	4	3
Duitsland	—	21
	100	100

Duidelijk is, dat de achteruitgang van het Nederlandse aandeel onder de vroegere geallieerden het grootst is. De positie van Zwitserland bleef stationair, terwijl uiteraard een wederopleving van het Duitse aandeel kon worden geconstateerd.

Opmerkelijk is echter, dat Duitsland voornamelijk werkte met moderne motorgoederenboten en daardoor in staat was reeds in het jaar 1955 het Nederlandse aandeel op dit gebied te evenaren.

Bij de Rijnschepen liep het Nederlandse aandeel met $\frac{1}{4}$ terug, doch bij het moderne materiaal der motorgoederenboten vond een halvering van de positie plaats.

In het algemeen gesproken, kan men zeggen, dat Duitsland sterk is opgekomen. Zwitserland, Frankrijk en België hebben hun posities gehandhaafd, terwijl Nederland hard is achteruitgelopen.

In het in de laatste tijd sterk toegenomen verkeer naar en van de Duitse havens ziet men nu hetzelfde gebeuren. Nederland beperkt er zich toe in absolute cijfers zijn vroegere positie te handhaven, doch doet geen krachtige poging om aan de zware eisen van de nieuwe tijd te voldoen. De grote investeringen dezer jaren vinden voornamelijk plaats onder Duitse vlag. De Duitse vloot heeft dan ook in het vorige jaar haar vooroorlogse omvang kunnen overschrijden. Het aspect is voor Nederland te bedenkelijk, indien men in aanmerking neemt, dat de fiscale faciliteiten op het gebied der investeringen op 31 december 1956 aflopen. Hoewel er sinds een jaar ruim wordt verdiend en de liquiditeitspositie een verbetering ondergaat als tevoren sinds 1926 niet beleefd, wordt slechts een beperkt deel der ter beschikking staande middelen voor herinvestering aangewend. Een veeg teken is het, dat niet weinigen de huidige hoogconjunctuur benutten om hun afgeschreven objecten tegen topprijzen van de hand te doen, hiermede afscheid nemend van een beroep, hetwelk de betrokken families generaties lang hebben uitgeoefend. Niet alleen de „trek naar de wal” en het gebrek aan arbeidskrachten zijn hiervan de oorzaken, doch in sterke mate gebrek aan vertrouwen in de toekomst van de Nederlandse Rijnvaart. Men neemt de momentele winsten, doch heeft niet het vertrouwen deze middelen wederom voor de volgende 30 à 40 jaren in de Rijnvaart vast te leggen. Psychologisch en politiek moet er het een en ander gebeuren, alvorens er in dit interingsproces een kentering zal komen.

De problemen van de vaart.

Toegegeven moet worden, dat sinds de laatste oorlog enkele problemen de Nederlandse Rijnvaart bezwaren welke in vroeger tijden nooit hebben bestaan. Zoals reeds eerder vermeld, zijn de buitenlandse vlaggen „de iure” (naar Duits recht) van het verkeer op de Duitse Rijn uitgesloten. Wel heeft de Duitse administratie bij het toenemend tekort aan ruimte de sluzen der vergunningen aan buitenlanders geleidelijk geopend, doch rechten is niet de toestand van voor 1940 herkegen. Er is dus ook geen garantie, dat in tijden van laagconjunctuur en van ruimte-overschot de rechten van de buitenlandse vlaggen gelijk zullen zijn aan die van de Duitse vlag op de Duitse Rijn. Ook al is in feite, vooral in de jongste tijd, door de hoogconjunctuur de positie van de buitenlandse ruimte op de Duitse Rijn verbeterd, toch heeft de uitsluiting in de jaren 1946 – 1954 een zodanig remmende werking uitgeoefend, dat de buitenlanders — waaronder allereerst de Nederlanders — niet meer rekenen met die kansen in dit verkeer, welke zij voor 1940 hebben gehad. Hierbij komt, dat sinds 1952 in Duitsland een Binnenscheepvaartwet van kracht is geworden, waarbij alle vrachten worden gefixeerd en voor de scheepvaart verbindend vastgesteld. De vrije vrachtvorming werd hiermede op de Duitse binnenwateren beëindigd.

De Duitse wetgever meent nu ook gerechtigd te zijn dit regime op de Duitse Rijn van toepassing te verklaren, in zover het transporten tussen Duitse Rijnhavens betreft. De overige Rijnoverstaten, waaronder vooral Nederland en Zwitserland, bestrijden deze opvatting, als zijnde in strijd met de Acte van Mannheim 1868. Deze strijdvraag is thans nog geheel open, daar geen van de partijen het tot op heden op een beslissing in rechte heeft willen laten aankomen.

In de Economische Rijnvaartconferentie 1952 te Straatsburg hebben alle Rijnoverstaten weliswaar de wenselijkheid uitgesproken, dat ook Duitsland weer spoedig de traditionele interpretatie van de Acte van Mannheim zou toepassen, doch men heeft sindsdien op verschillende manieren gepoogd de economische aspiraties van niet-Duitse landen te bevredigen in plaats van een duidelijke uitspraak aangaande het toekomstig regime op de Rijn van de kant van Duitsland en de overige Rijnoverstaten uit te lokken.

De Rijnvaartcommissarissen der verschillende landen hebben sinds 1952 moeite gedaan het totstandkomen van pools en conventies op de Rijn te bevorderen, teneinde een economische samenwerking der verschillende Rijnvaartbelanghebbenden op te bouwen. Men ging van de gedachte uit, dat bij een economisch „appeasement” de klachten over verkorting van rechten wel zouden ophouden. Hierbij moet worden opgemerkt, dat het allereerst de taak van Rijnvaartcommissarissen is toe te zien op een juiste toepassing van het Tractaat van Mannheim en het niet op de weg der Centrale Commissie voor de Rijnvaart ligt de economische gevolgen van conjunctuurcrises op de Rijn te verhelpen. De gevolgen van de veranderde houding van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in 1952 zijn inmiddels al openbaar geworden. Stonden de verschillende regeringen blijkens de uitlatingen van haar Rijnvaartcommissarissen in 1952 nog achter de traditionele interpretatie van de Acte van Mannheim, thans heeft zich aan Duitse zijde bij de „status quo” sinds 1945 een nieuwe interpretatietheorie ontwikkeld. De Duitse Regering is namelijk van mening — en heeft dit in een notawisseling met de Nederlandse

Regering in 1953 duidelijk geformuleerd — dat het vrachtenregime op de Duitse Rijn heeft te gelden naar de Duitse Binnenscheepvaartwet 1952 en een vrije vrachtvorming, als behoort bij de traditionele interpretatie van de Acte van Mannheim, moet zijn uitgesloten. Zij erkent de gelding van de Acte van Mannheim uitsluitend voor internationaal verkeer. Het vermijden van een duidelijke uitspraak sinds 1952 heeft dus niet geleid tot een toenadering, doch slechts tot een verwijdering der verschillende standpunten. Deze verwijdering is thans zo groot geworden, dat slechts een internationale rechterlijke uitspraak of een nieuw tractaat tussen partijen de nodige eenheid van opvatting weer zal kunnen herstellen.

Het heeft echter geen zin hier „to muddle through” op diplomatiek terrein, daar de onzekerheid voor de belanghebbenden hierdoor wordt gecontinueerd en de voor Nederland ongunstige „status quo” wordt bestendigd. Het is van belang om vóór een volgende baisseperiode, waarin de economische belangen uiteraard weer scherper tegenover elkaar zullen staan, een gemeenschappelijke rechtsopvatting te creëren betreffende het regime, hetwelk op de Rijn heeft te gelden. De periode van gematigde welstand moet worden benut om het recht te grondvesten, dat juist in de laagconjunctuur zijn bescherming aan de rechtzoekenden zal moeten verlenen. Indien men in de hoogconjunctuur dit probleem niet aanpakt met het argument, dat op het ogenblik de schade van het niet onverkort toepassen van de Acte van Mannheim niet groot kan zijn, zo verschuift men het conflict naar kwader tijden, waarin de hoop op een oplossing uiteraard veel geringer moet zijn.

Een probleem voor de Nederlandse Rijnvaart vormt voorts het feit, dat de Nederlandse vloot door de boven geschetste ontwikkeling eveneens van de vaart op de Westduitse kanalen is uitgesloten. Voor de oorlog konden Nederlandse schepen hier vrij varen en een aanzienlijk gedeelte der sinds 1925 in Nederland gebouwde schepen had met het oog op deze vaart de zgn. Dortmund-Eems-kanaalmaat. Dit kanaal heeft thans aan belang gewonnen, doordat het via het Mittellandkanaal de Rijn met de Weser en de Elbe verbindt. Hierdoor kunnen thans schepen, welke thuis behoren op de Weser en de Elbe, vrijelijk naar de Rijn en de Benelux-zeehavens komen.

Indien de rentabiliteit van het verkeer op de Rijn daartoe aanleiding geeft kan deze ruimte dank zij de Acte van Mannheim onbelemmerd naar Rotterdam en Antwerpen stromen. Omgekeerd is het voor niet-Duitse ruimte echter niet mogelijk zonder bijzondere vergunning der Duitse administratie deel te nemen aan de vaart op het Dortmund-Eems-kanaal en aan de vaart naar Weser en Elbe. Wel mag een in Rotterdam of Antwerpen begonnen reis naar deze gebieden worden gemaakt, doch geen schipper van niet-Duitse nationaliteit neemt het risico van zulke reizen, indien hij in rechte van een retourlading naar een Duitse bestemmingshaven is uitgesloten.

Bij het voortschrijden van de integratie der Westeuropese economische betrekkingen mag worden verwacht, dat binnen afzienbare tijd de rechten van schippers van de verschillende Westeuropese landen onderling gelijk zullen zijn. De tegenwoordige ontwikkeling zou haar doel missen, indien de vlag van het schip oorzaak zou kunnen zijn voor een ongunstiger economische behandeling ten opzichte van de concurrent.

Reeds vele jaren adviseren wij verschillende onzer relaties bij hun verkooporganisatie. De onverbreekelijke samenhang tussen reclame en verkoop, maakte dit tot de natuurlijkste zaak ter wereld. Gedurende onze 35-jarige ervaring werden wij geconfronteerd met praktisch alle vraagstukken op dit gebied.

Met firma's die de noodzakelijkheid van deze coördinatie aanvoelen, treden wij gaarne in contact om dit belangrijke vraagstuk gezamenlijk onder ogen te zien. Wilt u ons berichten wanneer u dit schikt?
Reclame adviesbur. B. van Borssum
Waalkes - Julianalaan 11 - Baarn. -
Telefoon K 2954-2245. Erkend
advertentiebureau sinds 1921.

Het is te verwachten, dat een voortschrijdende integratie eveneens het thans nog bestaande verschil in regime op de Rijn en op de overige binnenwateren zal opheffen. De grote vraag zal echter zijn, hoe dit gemeenschappelijk regime zal hebben te zijn.

Maatregelen van de regeringen.

Maatregelen van de regeringen om het vooroorlogse beproefde regime op de Rijn te herstellen, zijn uitgebleven. De Duitse Regering heeft zich van dit vroegere regime verwijderd door haar interpretatie van haar Binnenscheepvaartwet 1952 aangaande het verkeer tussen Duitse binnenhavens. Nederland heeft hiertegen krachtig geprotesteerd in een notawisseling met Duitsland in 1953, doch bleef werkeloos, nadat een en andermaal in het Duitse antwoord het hierboven weergegeven nieuwe standpunt was gekristalliseerd.

Men moet er aan twijfelen, of bij het opstellen van de nota aan Nederlandse kant een duidelijke conceptie heeft bestaan van de verder te vervolgen weg, zo Duitsland het Nederlandse standpunt zou afwijzen. Men moet toch hebben kunnen aannemen, dat Duitsland zich niet ineens zou bekeren na ontvangst van de Nederlandse nota. Nu de kloof tussen de verschillende opvattingen zo groot en zo duidelijk is, moet het vraagpunt terwille van de praktijk op de een of andere wijze op korte termijn tot klaarheid worden gebracht. Mocht Nederland, zoals uit de uitlatingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat in december 1955 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal blijkt, het uitlokken van een internationale uitspraak in ernst overwegen, zo zal het voor Nederland aanbeveling verdienen eerst de nationale wetgeving van smetten te zuiveren. Immers, in de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart, welke op 15 februari 1954 in werking is getreden, komt in art. 2 lid 3 een bepaling voor, waardoor buitenlanders buiten de toepassing van de wet worden gesteld, doch Nederlanders worden onderworpen aan de beperkende bepalingen, welke deze Nederlandse wet ten aanzien van de vrijheid der scheepvaarders stelt. Hier wordt dus als het ware gediscrimineerd uitsluitend ten nadele der eigen onderdanen.

Nederland zal dit aanknopingspunt voor de argumentatie van een mogelijke tegenpartij in een internationaal-rechterlijk proces eerst hebben te verwijderen, indien het enig succes van zijn opvatting aangaande de Acte van Mannheim in internationaal milieu zal mogen verwachten. De Duitse Regering heeft door haar maatregelen na de laatste oorlog duidelijk van een andere opvatting van de Acte van Mannheim als vroeger doen blijken en zelfs kortelings bij monde van Minister Von Brentano de wenselijkheid tot wijziging van de Acte van Mannheim uitgesproken. De Nederlandse Regering heeft het bij de nota van 1953 gelaten en sindsdien in eigen kring bij herhaling de vooroorlogse interpretatie van de Acte van Mannheim beleden.

Intussen heeft zij nu al tien jaar berust in een „status quo”, welke strijdig is met de Nederlandse opvatting en welke blijvend nadeel dreigt op te leveren voor de Nederlandse vlag.

Het is duidelijk, dat de „status quo”, welke tientallen jaren heeft bestaan, voor het bedrijfsleven een nieuwe realiteit betekent, aan welker consequenties men zich bij zijn commerciële overleggingen niet kan onttrekken. De koopman rekent nu eenmaal met korter termijnen dan de staatsman. Het „invriezen” van de rechtsvraag

in 1952 in Straatsburg houdt het grote gevaar in zich, dat het vraagpunt over enkele jaren door de veranderde realiteit voor het bedrijfsleven al die tijd zijn actualiteit in economische betekenis zal hebben verloren.

Langs een geheel onverwachte weg kan het vraagpunt in de komende tijd echter wederom actueel worden. De Europese Ministers van Verkeer wensen namelijk de integratie op het gebied van het verkeer wezenlijk te bevorderen. Dit zal medebrengen, dat op het brede terrein der Westeuropese waterwegen allerwege de economische voorwaarden en mogelijkheden gelijk worden. Het onderscheid tussen een regime op de Rijn en op kanalen, hetzij oostelijk, hetzij westelijk daarvan, zal dan vervallen. Het actuele vraagpunt zal dan zijn, of het regime van integratie, hetwelk op de Rijn reeds lang heeft bestaan, ongewijzigd of aan deze tijd aangepast, ook tot andere waterwegen zal worden uitgebreid, of wel, of men het nationale regime der andere waterwegen ook over de Rijn zal uitstrekken. In het laatste geval zou dan de Acte van Mannheim als internationaal statuut haar tijd hebben gehad.

Frankrijk en Duitsland streven ernaar het nationale regime tot voorbeeld te stellen van het nieuwe te vormen internationale regime. Het internationale verkeer zal dan samengesteld worden uit een optelsom der nationale trajecten. Men kan dit allerminst integratie noemen. Nederland en België en ook Zwitserland staan een integratie voor, waarbij één regime zal hebben te gelden voor alle betrokken landen, onverschillig welke nationale grenzen bij dit verkeer worden overschreden.

Het valt op, dat de verschillende nationale wetgevingen bijna zonder uitzondering een produkt zijn van de noodwetgeving uit de crisisjaren 1931 - 1933. Ook in Nederland is dit het geval. Bij de Wet op de zoveel mogelijk Evenredige Vrachtverdeling 1934 werd een beurtlijst en een minimumvracht voor de schipper van staatswege ingevoerd. De verlader kreeg hierdoor echter generlei transportplicht van de zijde van de vervoerder. Thans in de jaren van hoogconjunctuur ziet men duidelijk de keerzijde. Bijkans twintig jaar lang heeft de verlader door het ingrijpen van de Staat meer betaald aan de vervoerder dan bij een vrije markt nodig zou zijn geweest, doch nu in de omgekeerde situatie, waarin de verlader aan het kortste eind trekt, kan hij zijn goed uitsluitend vervoerd krijgen, indien hij aanzienlijk meer biedt dan de gestelde maximumvracht. De noodwetgeving beschermde de vervoerder, doch gaf generlei garantie aan de verlader. Het is duidelijk, dat dit soort wetgeving niet in overeenstemming is met de integratie-opvattingen van de Duitse en Nederlandse Ministers van Economische Zaken. Even duidelijk is het, dat dit soort wetgeving niet op één noemer is te brengen met de beginselen van de Acte van Mannheim. Het ene complex regelen heeft voor het andere te wijken. Het vraagstuk klemmt te meer, nu de Hoge Autoriteit van de E.G.K.S. in Luxemburg meent ter ondersteuning van een vrije markt voor kolen en staal proportionele tarieven op de Westeuropese markt te mogen verlangen. De proportionaliteit van deze tarieven wordt het gemakkelijkst verzekerd, indien vanwege de gezamenlijke regeringen vaste tarieven voor het internationale verkeer worden gesteld. Men zal dan echter proberen een vrije markt voor kolen en staal te doen werken door de vrije-markt-beginselen op een ander gebied, namelijk dat van het verkeer, uit te bannen.

Het kan toch echter niet in de geest zijn van een Europese politiek, gericht op meer vrijheid en eenheid, indien men de vrijheid in de industriële sector wil bevorderen

door de vrijheid in de sector van het verkeer te beëindigen.

Het heeft weinig zin de integratie op de kolen- en staalmarkt door te zetten ten koste van een reeds 100 jaren lang bestaande vruchtbare integratie op de Rijn.

De eerstkomende jaren zullen ongetwijfeld laten zien, in hoeverre de verschillende staten het Europese belang zullen laten gelden boven het nationale verkeersbelang en in hoeverre in de Europese samenspraak het woord van de kleine landen iets zal betekenen tegenover het eigenbelang der grote landen. Niet gering is namelijk de mogelijkheid, dat de grote landen het integratiestreven benutten om hun nationale systemen aan omliggende kleinere landen op te leggen. Dat de kleine landen in het algemeen meer baat hebben bij de vrijheid dan bij de

gebondenheid, is een oude, op velerlei gebieden bewezen, ervaring.

Mislukte „planning” van het bedrijfsleven.

Het bedrijfsleven heeft sinds 1952 gepoogd door pools en vrachtenconventies op de Rijn het gevaar van een onderbezetting van het apparaat en een te geringe vrachtvergoeding voor het schip te ondervangen. Men ging uit van de veronderstelling, dat er permanent te veel scheepsruimte was en diensgevolge de vrije vracht doorgaans te laag lag. Intussen is sinds 1954 een industriële ontwikkeling in Westeuropa op gang gekomen, welke de verwachtingen ver heeft overtroffen en het teveel aan ruimte heeft omgezet in een schreeuwend tekort aan ruimte. Het is te voorzien, dat het tekort aan scheeps-

(Advertentie)



3 1/2 pct. LENING 1956

ten laste van

NEDERLAND

(uitgegeven krachtens de Leningwet 1955, Stb. 348)

GROOT f. 400.000.000

waarvan reeds geplaatst f. 100.000.000

KOERS VAN UITGIFTE 99 0/0

Schuldbewijzen aan toonder groot nominaal f. 1.000
Schuldregisterinschrijvingen groot ten minste f. 100.000

Looptijd ten hoogste 30 jaren

Delging jaarlijks op 1 mei, afwisselend 3 0/0, 4 0/0 en 3 0/0, zo dat telkens in drie opeenvolgende jaren 10 0/0 der lening wordt afgelost; eerste aflossing op 1 mei 1957; versterkte of algehele delging te allen tijde voorbehouden.

Coupons per 1 mei en 1 november

INSCHRIJVING

op 19 april 1956 van 9 tot 16 uur

bij het Agentschap van het Ministerie van Financiën te Amsterdam, uitsluitend door bemiddeling van Banken of Commissionnaires in Effecten, leden van de Vereeniging voor den Effectenhandel te Amsterdam, van de Vereeniging van Effectenhandelaren te Rotterdam of van de Bond voor den Geld- en Effectenhandel in de Provincie te 's-Gravenhage.

Aanvragen tot inschrijving moeten zó tijdig worden opgegeven, dat zij door de Bank of Commissionnaire op de inschrijvingsdag vóór 16 uur kunnen worden ingediend bij het Agentschap.

STORTING

op 1 mei 1956 vóór 12.30 uur

bij de Nederlandsche Bank te Amsterdam.

ruimte in de eerste vijf jaren, welke middelen men ook aanwendt, niet zal kunnen worden overbrugd, terwijl de vrachtprijzen, op de vrije markt aangeboden, hoger liggen dan een gefixeerde conventievracht.

Degenen, die in vrijheid hun houding kunnen bepalen, hebben dan nu ook geen behoefte aan vrachtbindingen en proberen de vrachten van de vrije markt te plukken. Hierdoor valt een groot gedeelte van de Nederlandse en Belgische particuliere schippers uit als mogelijke partners voor zulke conventies. Degenen, die zich op conventies binden, dreigen in de eerstkomende jaren minder vrachtinkomsten te zullen hebben dan degenen, die zich vrij houden van deze conventies. Hierbij komt nog, dat bepaalde verladers principieel gekant zijn tegen pools en conventies in het verkeer. Om deze laatste reden bleken conventies voor ertsen, pyriet en granen praktisch onuitvoerbaar. Slechts voor de aanzienlijke stroom Amerikaanse importkolen kon een pool worden gevormd, doch slechts voor een quantum van 2,4 miljoen tonnen per jaar. De totale omvang dezer transporten zal echter 5 miljoen tonnen per jaar bedragen.

Van de 95 miljoen tonnen uitgevoerde transporten in 1955 zijn in totaal ongeveer 5 miljoen tonnen in poolverband gevaren. De pools hebben op de Rijn dus een beslag van ongeveer 5-7 pCt. van het totale goed.

Het in 1952 in Straatsburg begonnen werk moest wel vastlopen, nadat de veronderstellingen van deze Straatsburgse conventie in het tegendeel waren omgeslagen. Het probleem voor de komende vijf jaren is niet, hoe het teveel aan ruimte weg te werken of te belonen, doch veeleer, hoe in het tekort aan ruimte te voorzien. De vraag is thans niet, op welke wijze minimumvrachten te bereiken, doch is veeleer, op welke wijze de Westeuropese industrie en handel voor te hoog opgevoerde vrije vrachten te beveiligen.

Gezien de voortdurende progressie bij de industrie hebben wij hier voor de Rijnvaart niet met een tijdelijk probleem te doen, doch met een belangrijke structurele verandering.

Door het gebrek aan werfcapaciteit zal het jaren duren, voordat het verkeer zich aan de nieuwe gestelde eisen zal hebben aangepast. Een nieuwe oplossing kan wellicht effectief daarin worden gevonden, dat men voor het niet-varende schip eenzelfde beloning uit een gemeenschappelijke kas vastlegt als voor het varende schip. Vrachtenpools en capaciteitsbeperkingen verliezen dan hun actuele

VAN NIEVELT, GOUDRIAAN & CO'S STOOMVAART MAATSCHAPPIJ N.V.

gevestigd te Rotterdam

Uitgifte van

f 9.864.000,- GEWONE AANDELEN

in stukken van f 300,- op naam

**resp. NIET-ROYEERBARE CERTIFICATEN
AAN TOONDER VAN GEWONE AANDELEN**

in stukken van f 100,- en f 1000,-

ten volle delende in de resultaten van 1 Januari 1956 af.

Ondergetekende bericht dat de **INSCHRIJVING** op bovengenoemde uitgifte, uitsluitend voor houders van claims, zal zijn opengesteld bij haar kantoren te **ROTTERDAM, AMSTERDAM** en 's-GRAVENHAGE op

MAANDAG 23 APRIL 1956

van des voormiddags 9 tot des namiddags 4 uur,

tot de koers van **150 %**

op de voorwaarden van het prospectus dd. 12 April 1956.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten zijn verkrijgbaar bij de kantoren van inschrijving, alwaar tevens de statuten der vennootschap, haar jaarverslag over 1955 en afschriften van de Voorwaarden van Administratie ter inzage liggen en in beperkt aantal verkrijgbaar zijn.

ROTTERDAMSCH E BANK N.V.

(Advertentie)

betekenis, daar een automatische verbinding gecreëerd wordt tussen vrachtinkomsten en nieuwe investeringen. Zijn de vrachtinkomsten hoog, dan kan geherinvesteerd worden; blijken de investeringen te groot, zo zal men door een verlaging van de vergoedingen voor niet-varende ruimte, te financieren uit vrachtinkomsten, een rem kunnen aanleggen.

In elk geval zal iets moeten worden gedaan om in Nederland en in België de investeringen in het verkeer weer op gang te brengen.

Conclusie.

De kansen voor de Nederlandse Rijnvaart zijn, gezien de situatie in industrie en handel, op het ogenblik bepaald ruim te noemen.

Aan de volgende punten dient echter bijzonder aandacht te worden gegeven:

a. Voor alle Westeuropese scheepvaarders dient ge-

- lijkheid in behandeling op alle binnenwateren te worden verleend. Het onderscheid tussen de Rijn en andere wateren is historisch achterhaald.
- b. Er dient een gemeenschappelijk regime te komen voor de binnenwateren, gebaseerd op vrijheid of op zekere gebondenheid. Allereerste noodzaak is eenheid van regime en gelijkheid in behandeling. Ten aanzien van het karakter van het regime zullen de grote staten voor meerdere gebondenheid en de kleinere staten voor meerdere vrijheid opkomen. De uitkomst van deze „challenge” hangt af van de politiek.
- c. De economische ongelijkheid tussen de verschillende binnenvaarders dient zoveel mogelijk te worden opgeheven. Egalisatie van kansen en werkverschaffing is voorwaarde voor een rustige ontwikkeling in de binnenvaart.
- d. De regeringen dienen zo spoedig mogelijk een duidelijk regime te vestigen, daar van het bedrijfsleven anders geen investeringen met een looptijd van 30 en 40 jaar zijn te verwachten. De praktijk heeft uitgewezen, dat door de Staat voorgeschreven vrachten een zodanig inflexibel karakter hebben, dat de particuliere schipper geen lust heeft daarop zijn toekomstverwachtingen, wat betreft de investeringen, te bouwen. In enkele landen komt de Staat dan ook door dit regime en door het tekort aan investeringen voor de vraag te staan, of hij niet door nationalisatie van het binnenscheepvaart-apparaat de weg moet effenen voor een transportgarantie aan industrie en handel. De vervoerscapaciteit dreigt geleidelijk minder te worden, door
- dat de rentabiliteit, nodig om tot investeringen te komen, niet is verzekerd. Gefixeerde overheids-tarieven zijn meestal gebaseerd op gegevens van een voorbij verleden, terwijl nieuwe investeringen slechts worden besloten op grond van optimistische verwachtingen ten aanzien van de toekomst. Ten aanzien van de financiële gesties van de Staat is in de meeste landen niemand bijster optimistisch.
- e. Om de acute achterstand te overbruggen, zal het nodig zijn de investeringen te stimuleren door fiscale faciliteiten. Voorts zal het nodig zijn een vertrek van kapitaal uit de binnenvaart naar andere sectoren van het economisch leven tegen te gaan.
- Het allerbelangrijkste en allernodigst eis echter, dat de geest van ondernemen weer wordt gewekt. Te zeer reeds is de binnenvaart en begint ook de Rijnvaart te komen in de sfeer van het administreren van contingenten en quota. Het merendeel van de tijd wordt besteed aan administratie in plaats van aan acquisitie. In een periode, waarin de economische behoeften uitdijen en nieuwe acquisitiegebieden zijn te ontginnen, is het fnuikend zich in te kapselen in administratief werk. In tijden van uitbreiding van economische activiteit moet het woord zijn aan de ondernemer en niet aan de administrateur.
- Nederland is groot geworden in de Rijnvaart door ondernemen. Een conserverende werkzaamheid als contingenten-administrateur zal de Nederlandse positie in jaren van opgang relatief bij voortduur achteruit laten lopen. Te behouden wat men heeft, betekent voor Nederland in deze bijzondere tijd de noodzaak van verder ondernemen.

Rotterdam, 5 april 1956.

W. F. VAN GUNSTEREN.

(Advertentie)



DE OLVEH VAN 1879

PENSIOEN VERZEKERINGEN

VOOR IEDER BEDRIJF EEN PASSENDE REGELING
VOOR IEDERE REGELING EEN PASSENDE VERZEKERING

Deskundig
advies wordt
op aanvraag
gaarne verstrekt.

Kortenaerkade 1 - 's-Gravenhage - Telefoon 180120

Ons luchtverkeer in vogelvlucht

De tijd vliegt. Zo ergens, dan geldt dit voor de recente ontwikkeling van het luchtverkeer. Na tientallen eeuwen van vergeefse dromen en mislukte pogingen van minder succesvolle voorgangers gelukte het de gebroeders Wright in 1903 een vliegtuig te construeren, waarmede zij van een vlak en horizontaal terrein konden opstijgen. Voordien kon de mens slechts omlaag zweven of zich — anders dan in een al of niet bestuurbare ballon — nauwelijks langer dan enkele seconden van de grond verheffen.

Wie denkt, dat van de eerste werkelijke vlucht in de geschiedenis der mensheid destijds veel ophef werd gemaakt, vergist zich. De pers maakte er vrijwel geen melding van. De schaarse berichten er over vonden weinig geloof. Wie het destijds voor mogelijk zou hebben verklaard, dat ruim een halve eeuw later een jaar zou aanbreken, waarin rond 70 miljoen passagiers gebruik zouden maken van een wereldomvattend net van luchtwegen, zou zich zonder twijfel onmogelijk hebben gemaakt. Niettemin is, wat toen voor onmogelijk werd gehouden, intussen werkelijkheid geworden. Tabel 1 licht deze ontwikkeling nader toe.

TABEL 1.

Wereldluchtvervoer op geregelde lijnen (excl. U.S.S.R. en China) (miljoenen)

Jaar	Passagiers		Vracht a) (tonkm)	Post (tonkm)	Totaal (tonkm)
	aantal	pass.km			
1929	0,5	212	2,5	4	25
1938	4,5	1.686	17	44	207
1946	18,2	15.500	120	98	1.593
1955 b)	69,0	62.000	1.325	375	7.280

a) Incl. extra bagage.

b) Voorlopige cijfers.

Bron: ICAO-statistics (International Civil Aviation Organization).

Voor de jaren, die aan 1929 voorafgaan, zijn geen betrouwbare gegevens bekend. Omtrent het chartervervoer bestaan slechts ruwe schattingen.

Hoe verhoudt deze verbazingwekkende groei van het luchtvervoer zich tot die van het wereldvervoer in het algemeen, d.w.z. berekend over alle verkeerstakken gezamenlijk? Het is op zich zelf een hachelijke onderneming om het totale wereldvervoer te schatten. Niettemin bestaan diverse studies op dit gebied — waarvan ik hier slechts die van Björkman, Secretaris-Generaal van het Air Research Bureau te Brussel, wil noemen — waaruit afgeleid kan worden, dat het wereldvervoer zich sedert 1929 ruwweg heeft verdubbeld ¹⁾. In hetzelfde tijdvak bedroeg de toeneming van het geregeld luchtvervoer, gemeten in tonkm, blijkens tabel 1 bijna 30.000 pCt.!

Anders gezegd, het vervoer door de lucht is over het algemeen aanmerkelijk sneller gegroeid dan het vervoer over land en over zee. In het bijzonder voor het passagiersvervoer is het vliegtuig in betrekkelijk korte tijd een belangrijk verkeersmiddel geworden. Dit laatste wordt o.a. geïllustreerd door het feit, dat in 1955 rond 42 pCt. van het totale aantal passagiers, die de Noord-Atlantische Oceaan overstaken, hun reis per vliegtuig maakten.

¹⁾ Zie o.a. Bo Th: son Björkman „Båt, järnväg, bil eller flyg?”. Meddelande nr. 5 van Institutionen för Kommunikationsteknik, 1950. Blijkens het statistisch jaarboek 1955 van de Verenigde Naties groeide van 1929 tot 1954 het wereldvervoer per spoor, gemeten in tonkm, met 92 pCt. en het internationale zeevervoer, gemeten in tonnen geladen vracht, met 51 pCt.

Het valt buiten het bestek van dit artikel om een gedetailleerde verklaring te geven van het geconstateerde verschijnsel, dat het luchtverkeer een voortdurend toenemend gedeelte van het op zich zelf reeds zo snel groeiende vervoersvolume tot zich heeft getrokken. Ongetwijfeld heeft hierbij de aan het vliegen verbonden verkorting van de reistijd een grote, zo niet een overwegende rol gespeeld. Het vliegtuig wint het in snelheid van elk ander vervoermiddel. Het betreft hier niet een tijdelijke voor-sprong. Integendeel, het verschil in snelheid neemt voortdurend toe. Er valt zelfs een versnelling in deze toename te constateren. Tabel 2 geeft een indruk van de mate, waarin de duur van de reis over de Noord-Atlantische Oceaan in enkele decennia werd bekort, in vergelijking met de ontwikkeling in vroeger eeuwen.

TABEL 2.

Reistijden Europa—Amerika

Jaar	Vervoermiddel	Richting	Reisduur
1492	Drie schepen van Columbus	westwaarts	71 dagen
1620	Mayflower (Pilgrim Fathers)	westwaarts	67 dagen
1927	Spirit of St. Louis (Lindbergh)	oostwaarts	33 uur
1956	Lockheed L-1049 G	oostwaarts	14 uur
1960	Douglas DC-8	oostwaarts	7 uur

Bron: ICAO, Ten years of postwar international civil aviation, 1955.

Vroeger kon een eeuw voorbijgaan, waarin de reistijd nauwelijks werd bekort. Met het vliegtuig werd de reistijd binnen 30 jaar gehalveerd; en het zal geen 4 jaar duren of de tijdsduur wordt opnieuw gehalveerd.

Nederland is intussen niet achtergebleven bij de algemene ontwikkeling van het luchtverkeer. Van het eerste tot het tiende jaar van haar bestaan vervijftigvoudigde de K.L.M. haar vervoer. In de volgende negen jaar vond ruimschoots een verachtvoudiging plaats, van 1938 tot 1946 — ondanks de oorlogsjaren — bijna een vervijftigvoudiging en gedurende de laatste periode van negen jaar opnieuw een vervijftigvoudiging. Dat deze voorstelling geen overdrijving inhoudt, moge blijken uit tabel 3.

TABEL 3.

K.L.M.-vervoer a) (duizenden)

Jaar	Passagiers		Vracht b) (tonkm)	Post (tonkm)	Totaal (tonkm)
	Aantal	Pass.km			
1920	0,3	138	9	1	22
1929	26	7.089	317	69	1.024
1938	132	59.758	934	1.813	8.698
1946	324	346.309	2.565	5.770	43.114
1950	416	907.063	24.843	7.205	123.277
1955	725	1.677.100	54.467	9.068	222.800

a) Incl. charters.

b) Excl. extra bagage.

Bron: Jaarverslagen.

Nog sprekender is wellicht figuur 1, waarin het K.L.M.-vervoer, uitgedrukt in tonkm, wordt vergeleken met twee lijnen, die resp. 8 en 9 pCt. van het internationale luchtvervoer (d.w.z. excl. binnenlands vervoer) voorstellen (blz. 371).

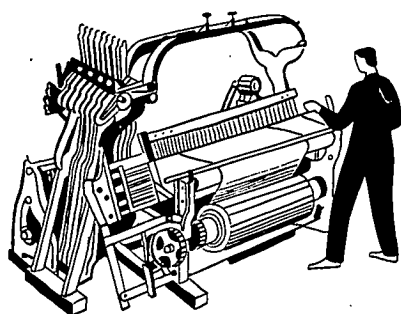
Deze grafiek toont aan, dat het aandeel van de K.L.M. in het internationale luchtvervoer op geregelde lijnen sinds 1951 van jaar op jaar is gestegen en in 1954 meer dan 9 pCt. bedroeg. In het internationale lijnverkeer staat Nederland thans op de derde plaats in de rij der

Tilburg

Het machtige industrie-centrum in Centraal-Brabant biedt U vakbekwame arbeiders, die van geslacht op geslacht aan industriële arbeid gewend zijn, liefde hebben voor hun werk en trouw zijn aan hun bedrijf.



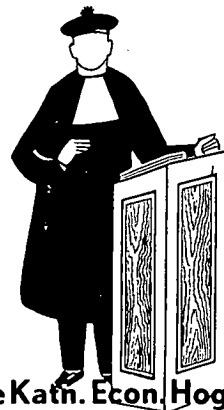
Schoen- en Lederindustrie



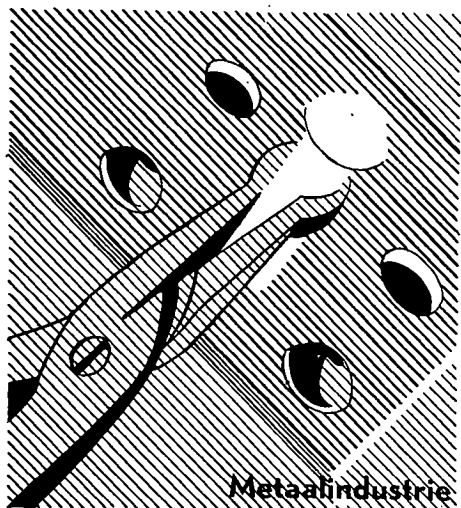
Textielindustrie



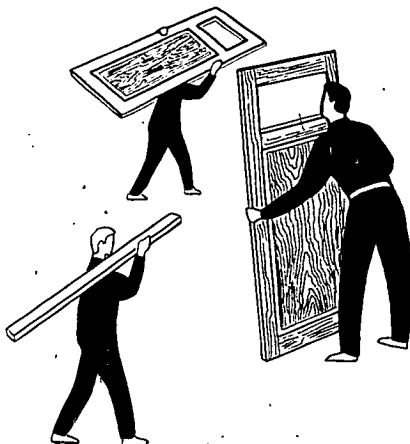
Gelegen in het centrum der Beneluxlanden



Door de Kath. Econ. Hogeschool is Tilburg behalve werkstad ook Academiestad.



Metaalindustrie



Houtverwerkende Industrie

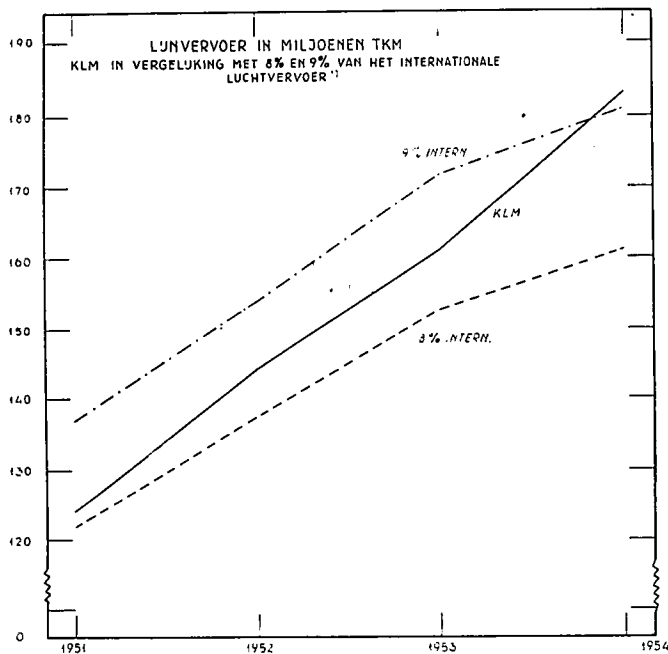


Electrotechnische Industrie

Figuur 1.

Lijnvervoer in miljoenen tkm.

K.L.M. in vergelijking met 8 en 9 pCt. van het internationale luchtvervoer a).



a) Excl. U.S.S.R. en China.

Bron: ICAO-statistics.

Voor de jaren, die aan 1951 voorafgaan, is het aandeel van het internationale luchtvervoer in het totale wereldluchtvervoer niet nauwkeurig bekend. Het gegeven voor 1955 werd nog niet gepubliceerd.

luchtvaartnaties, onmiddellijk na de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk.

Vooral in het vrachtvervoer is de plaats, die de Nederlandse luchtvaart inneemt, belangrijk. Dit blijkt o.a. uit het feit, dat de K.L.M. in 1955 met een aandeel van rond 21 pCt. de tweede plaats innam in het luchtvrachtvervoer over de Noord-Atlantische Oceaan. Het aandeel van het vrachtvervoer in het totale K.L.M.-vervoer (in tonkm) bedroeg in 1955 rond 25 pCt., hetgeen overeenkomt met rond 15 pCt. van de omzet.

Alles bijeen genomen heeft Nederland dus een vooraanstaande positie in het luchtverkeer. Des te opvallender is dit resultaat, gezien het feit, dat onze nationale luchtvaartmaatschappij in tegenstelling tot vele van haar concurrenten geen subsidie ontvangt, ook niet verscholen in speciale tarieven voor diensten aan de Overheid. Zo zijn de tarieven voor het postvervoer vastgesteld volgens de hiervoor geldende internationale normen. Als belangrijkste aandeelhouder deelt het Rijk in de winsten, die een stijgende lijn vertonen. De K.L.M. steunt dus niet — zoals nog velen ten onrechte menen — op de belastingbetaler.

Zal de ontwikkeling van het luchtverkeer in de toekomst even stormachtig verlopen als in het verleden het geval is geweest? Het ziet er naar uit, dat het inderdaad niet anders zal zijn. Als de tekenen niet bedriegen, bevindt het luchtverkeer zich op de drempel van een nieuw tijdperk, waarin de turbinemotor de zuigermotor uit de belangrijkste posities zal verdringen. Vermoedelijk zal het jaar 1959 dit nieuwe tijdperk inluiden. Het valt thans nog niet volledig te overzien in hoeverre en in welke opzichten het luchtverkeer de invloed van de nieuwe voortbewegingstechniek zal ondergaan. Zeker is, dat de grenzen zowel voor de betalende lading als voor de snelheid van het verkeersvliegtuig in kortere tijd zullen worden

verdubbeld dan vroeger ooit het geval is geweest.

De consequenties hiervan zijn vele. De grote luchthavens zullen zich moeten uitbreiden om de toenemende pieken in het vervoer te kunnen verwerken. Startbanen zullen verlengd en versterkt moeten worden. De vluchtvoorbereiding en de verkeersregeling zullen om een geheel nieuwe behandeling vragen om het vereiste tempo te kunnen volgen. Bij de luchtvaartmaatschappijen zal de mechanisatie toenemen. De elektronische rekenmachine — reeds sinds enkele jaren bij de K.L.M. in gebruik — zal op een uitgebreide schaal toepassing vinden, niet alleen in de administratie, maar ook bij de „planning” en op tal van andere gebieden, die de invloed van de nieuwe techniek zullen ondergaan. Het bedrijfsbeleid zal zowel voor de operationele beslissingen van de dag als voor het uitstippelen van de „basic policy” op langere termijn in toenemende mate gaan steunen op „operations research” ontleende methoden. Op een aantal intercontinentale lijnen zullen sneldiensten en „boemeldiensten” elkaar afwisselen. Zo goed als zeker zal een nieuwe tarievenstructuur ontstaan, die niet alleen rekening houdt met het comfort van de passagier, maar o.a. ook met de snelheid van het vliegtuig. De op grond van jarenlange ervaring opgebouwde systemen van aansluitingen tussen de intercontinentale diensten en de kortere aan- en afvoerdiensten zullen geheel moeten worden herzien. De reserveringen zullen door een elektronische boekingsmachine centraal worden geregistreerd. De verbindingen tussen het over de wereld verspreide net van stations en passage- en vrachtkantoren zullen aan geheel nieuwe eisen moeten voldoen.

Dit is slechts een greep uit de lawine van problemen, die de techniek van morgen voor zich uitwerpt. De gegeven opsomming zal echter voldoende zijn om duidelijk te maken, dat nog heel wat werk moet worden verzet om binnen drie jaar de overgang naar de volgende fase in de ontwikkeling van het luchtverkeer mogelijk te maken.

Nederland zit hierbij niet stil. De door de K.L.M. geplaatste bestellingen duiden er op, dat zij haar positie in het luchtverkeer wil handhaven. In totaal zijn thans in bestelling 41 toestellen, welke, inclusief bijkomende investeringen, gezamenlijk een waarde vertegenwoordigen van meer dan een half miljard gulden. In 1961 zal, als deze bestellingen volledig zijn uitgevoerd, de productiecapaciteit van de K.L.M. zijn toegenomen tot circa 700 miljoen tonkm per jaar, d.w.z. nagenoeg zijn verdubbeld sinds 1955. Om zulk een kostbare vloot rendabel te kunnen maken, zal tegen die tijd een omzet worden vereist van gemiddeld ongeveer 2 miljoen gulden per dag. Dit lijkt hoog gegrepen, maar de in vele kringen levende verwachtingen omtrent de toekomst van het luchtverkeer in het algemeen wekken het vertrouwen, dat een dergelijke omzet zal worden bereikt. Over de hier bedoelde verwachtingen nog een enkel woord.

De tijd vliegt. Zo ergens, dan geldt dit voor de toekomst van het luchtverkeer! In vijf jaar kan veel veranderen. Geen mens kan nauwkeurig voorspellen, hoe over vijf jaar de verhouding tussen vraag en aanbod in het luchtverkeer zal zijn. Dit neemt niet weg, dat zowel vliegtuigfabrikanten, als luchtvaartmaatschappijen en luchthavens al het mogelijke ondernemen om tot een zo nauwkeurig mogelijke raming van de toekomstige ontwikkeling te komen. Er bestaan meer methoden om dit probleem aan te vatten, dan binnen het bestek van dit artikel kunnen worden genoemd. Als voorbeeld wil ik hier slechts wijzen op een zuiver mathematische extrapolatie van het „scheduled” wereldluchtvervoer volgens

een, in overleg met Prof. Tinbergen ontwikkelde, en voor zover ons bekend is, nog niet elders toegepaste methode.

Men kan nl. in de ontwikkeling van het wereldluchtvervoer duidelijk twee kenmerken onderscheiden. Gemeten in absolute grootheden neemt de groei doorgaans van jaar op jaar toe. Dit is het ene kenmerk. Gemeten in een percentage van het voorafgaand jaar neemt de groei in grote lijnen enigermate af. Dit is het andere kenmerk. Bij een constant groeipercentage zou de ontwikkeling overeenkomen met een exponentiële functie. Bij een geleidelijk dalend groeipercentage zou een logistische functie misschien beter passen, mits het groeipercentage uiteindelijk zou naderen tot nul. Aangezien het laatste niet waarschijnlijk is en het vooralsnog eerder aannemelijk lijkt, dat het groeipercentage voor het wereldluchtvervoer ook op de duur niet zal dalen beneden het gedurende de laatste 50 jaar tamelijk constant gebleven groeipercentage voor alle vervoerstakken gezamenlijk (blijkens de onderzoeken van Björkman rond 6 à 7 pCt. per jaar), werd aangenomen, dat de trend voor het wereldluchtvervoer overeenkomt met het produkt van een exponentiële en een logistische functie. Een dergelijke vermenigvuldiging levert nl. een nieuwe functie, waarvan het groeipercentage geleidelijk daalt om uiteindelijk te naderen tot een limiet, welke overeenkomt met het constante groeipercentage van de exponentiële component. Met behulp van een elektronische rekenmachine werd de trend geselecteerd uit 720 varianten met van 0 tot 9 pCt. uiteenlopende groeipercentages voor de exponentiële component en van 1947 tot 1954 uiteenlopende buigpunten en van 13 tot 21 jaar variërende groeitijden voor de logistische component. Bij deze selectie werd niet uitsluitend gelet op de correlatiecoëfficiënt, maar werd op grond van diverse theoretische overwegin-

gen ook met andere maatstaven rekening gehouden. De uitkomst van dit onderzoek is grafisch voorgesteld in figuur 2²⁾. De formule voor de gevonden trend heeft een constant groeipercentage van rond 7 pCt. per jaar, een buigpunt in 1950 en een groeitijd van 20 jaar. De voor deze trend geldende correlatiecoëfficiënt is circa 0,9993.

De geconstrueerde trend vertoont na extrapolatie in 1961 een stijging van 85 pCt. t.o.v. 1955. Er zijn evenwel tal van overwegingen, op grond waarvan een nog sterkere groei van het wereldluchtvervoer kan worden verwacht. Met het oog op de plaatsruimte wil ik mij hier slechts tot het aanstippen van enkele van die overwegingen beperken.

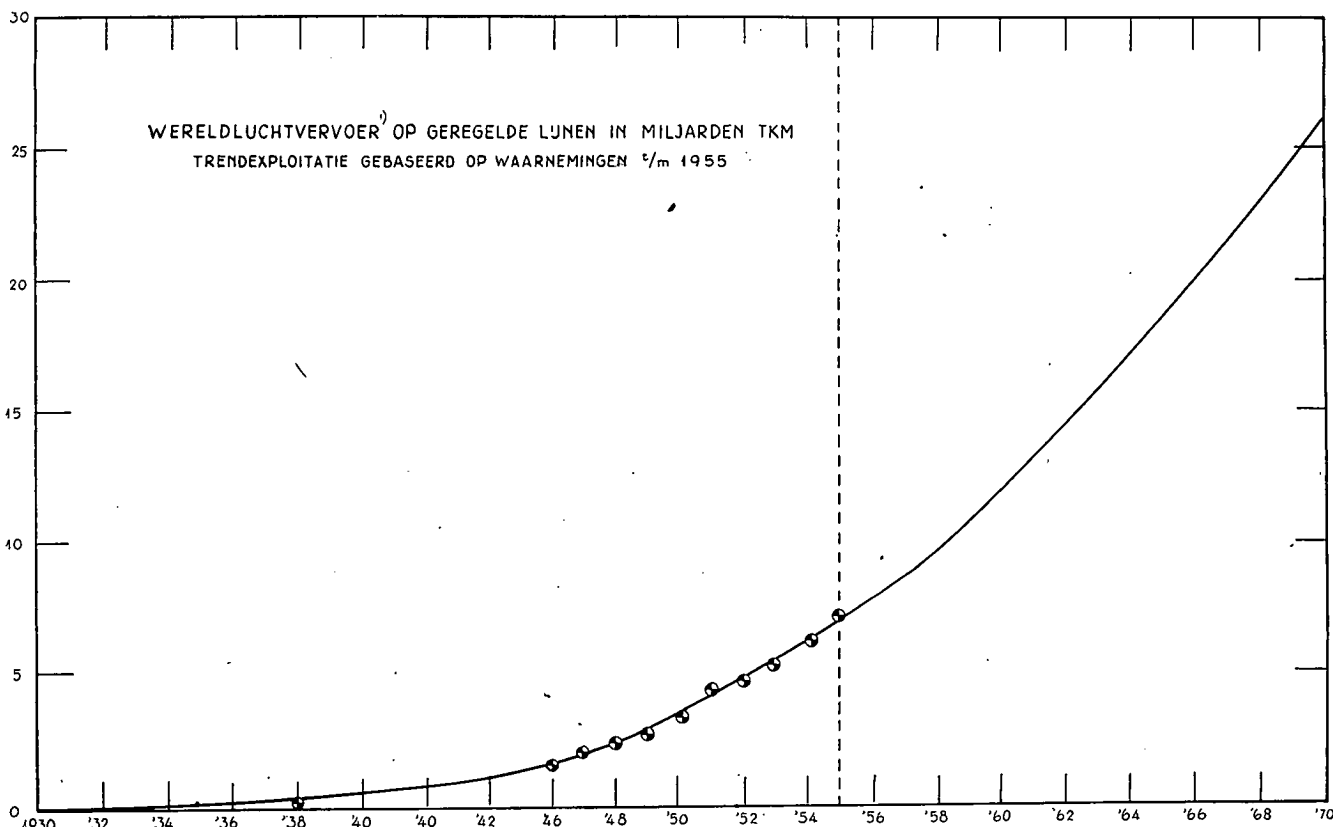
Allereerst moet in aanmerking worden genomen, dat een zuiver mathematische extrapolatie, zoals hier is uitgevoerd, weliswaar het voordeel heeft van strikte objectiviteit, maar anderzijds niet vrij is van eenzijdigheid. Zij houdt o.a. onvoldoende rekening met de invloed, welke tegen 1961 van de spronggewijze verkorting van de reistijden kan worden verwacht, een verkorting, welke — het werd reeds opgemerkt — alle vroegere ontwikkelingen op dit punt in de schaduw stelt. Zonder twijfel zal die ongekende verkorting van de reisduur het luchtvervoer extra stimuleren. Deze opvatting wordt door tal van onderzoeken gesteund. Ik kan hier verwijzen naar enkele studies, welke veel aandacht hebben getrokken, nl. die van de C.A.A. („Civil Aeronautics Administration” van de Verenigde Staten in augustus 1955)³⁾ en die van Larsson, chief sales engineer van Canadair

²⁾ Zie ook I.A. Aler: „Een blik op de toekomstige ontwikkeling van het luchtverkeer”, verslag van een voordracht voor het Nederlands Verkeersinstituut (Verkeer en Vervoer, no. 3, 1955).

³⁾ C.A.A., 1955. Civil air traffic forecast for 1960-1965.

Figuur 2.

Wereldluchtvervoer¹⁾ op geregelde lijnen in miljarden tkm. Trend-extrapolatie, gebaseerd op waarnemingen t/m 1955



¹⁾ Excl. U.S.S.R. en China.
Bron: ICAO-statistics.

(Canadese vliegtuigfabriek) in januari 1956 ⁴⁾. Een andere overweging is de verwachting, dat een grotere tarieven-differentiatie, waarvan boven reeds sprake was, een nieuwe stimulans zal vormen voor de ontwikkeling van het luchtvervoer ⁵⁾.

Met deze fragmentarische opsomming wil ik hier kortheidshalve volstaan. De aangeduide overwegingen kunnen uiteraard geen aanspraak maken op volledigheid. Op zichzelf geven zij evenwel steun aan de verwachting, dat het luchtvervoer sterker zal groeien dan de bovengeschetste mathematische extrapolatie aangeeft. De toekomst zal leren, in hoeverre deze verwachting zal worden ingelost.

's-Gravenhage.

Drs. L. A. H. ENTHOVEN.

⁴⁾ K. H. Larsson: A critical review of earlier forecasts of air traffic and a new approach, 1956.

⁵⁾ J. van der Wiel: „Enkele aspecten van de toeristenklasse in de burgerluchtvaart“, artikel in Verkeer en Vervoer, no. 7/8, 1954. Dit artikel behandelt een instructief voorbeeld van de stimulerende invloed van differentieële tarieven.

vacatures

Grote werkgeversorganisatie zoekt voor uitbreiding van haar secretariaat

een economisch doctor of doctorandus

Verlangd worden:

- belangstelling voor en inzicht in de algemene maatschappelijke ontwikkeling;
- bij voorkeur enige of ruime ervaring in het economisch-wetenschappelijk onderzoekingswerk;
- goede stilistische vermogens.

Geboden worden:

- een interessante, gevarieerde werkkring;
- salariering in overeenstemming met leeftijd, ervaring en bekwaamheid.

Brieven onder nummer E.-S.B. 16-1 aan het bureau van dit blad, Postbus 42, Schiedam.

**LARGE AMERICAN COMPANY in
The Hague has an opening for a:**

TRAFFIC ANALYST

Basic function:

To develop, recommend and to analyze traffic plans, programs and procedures governing the traffic activities of the Company's Purchasing and Traffic Divisions.

Requirements:

College degree or equivalent.
At least 8 years experience in transportation or industrial traffic.
Good knowledge of English is essential.

Give full details under letters B.B., to Nijgh & van Ditmar, Advertising Agency, Noordeinde 59, the Hague.

DE N.V. BILLITON MAATSCHAPPIJ

zoekt voor plaatsing bij haar overzeese bedrijven enige

administratieve krachten

in het bezit van diploma M.O.-Boekhouden of S.P.D.

Leeftijd tot 30 jaar.

Sollicitaties uitsluitend schriftelijk te richten aan de afd. Personeelszaken,

LOUIS COUPERUSPLEIN 19 TE 's-GRAVENHAGE

De Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Tandheekkunde vraagt voor haar secretariaat te 's-Gravenhage voor spoedige indiensttreding een

academisch gevormd economisch medewerker

met belangstelling voor sociale problemen.

Sollicitaties te richten aan de secretaris-penningmeester van voornoemde Maatschappij: Adriaan Goekooplaan 1, te 's-Gravenhage.



N.V. Rotterdamse Scheepshypotheekbank

gevestigd te Rotterdam

UITGIFTE van

f 1.500.000,— AANDELEN OP NAAM

in stukken van f 1000,- waarop verplicht te storten 10 % ten volle delend in de resultaten van het boekjaar 1956 en volgende boekjaren.

De INSCHRIJVING op bovengenoemde aandelen zal tot de koers van

125 pCt.

uitsluitend voor houders van claims openstaan tot

DINSDAG 1 MEI 1956,

des namiddags 4 uur, bij de kantoren van de **ROTTERDAMSCHER BANK N.V.** te Rotterdam, Amsterdam en 's-Gravenhage en van de Heren **R. MEES & ZONEN** te Rotterdam en 's-Gravenhage,

op de voorwaarden van het 'prospectus dd. 16 April 1956.

Prospectussen en inschrijvingsformulieren zijn verkrijgbaar bij de kantoren van inschrijving, alsmede tot een beperkt aantal exemplaren van de statuten en van het laatste jaarverslag.

N.V. ROTTERDAMSCHER
SCHEEPHYPOTHEEKBANK

abonneert U op:

De Economist

MAANDBLAD ONDER
REDACTIE VAN

Prof. P. Hennipman,
A. M. de Jong,
Prof. P. B. Kreukniet,
Prof. H. W. Lambers,
Prof. J. Tinbergen,
Prof. G. M. Verrijn Stuart
Prof. F. de Vries,
Prof. J. Zijlstra.

Abonnementsprijs f 22,50; fr.
p. post f 23,60; voor studenten
f 19,—; fr. per post f 20,10.

ABONNEMENTEN WORDEN AANGENOMEN DOOR DE BOEKHANDEL EN DOOR UITGEVERS

DE ERVEN F. BOHN te Haarlem

Koninklijke Stoomweverij te Nijverdal N.V. te Almelo
Stoomspinnerij te Nijverdal N.V. Almelo

***Katoenen en Rayon
Manufacturen
en Tricotagegarens***

H. ten Cate Hzn & Co. N.V. Almelo

***Katoenen en
Rayon Manufacturen***

