

# *Economisch-Statistische Berichten*

Randstad en Delta

★

*Ir. N. Th. Koomans*

„Europoort” een onafwijsbare eis

★

*Dr. J. H. Spiegelenberg*

Rationalisatie van de Europese luchtvaart  
in het kader van het integratiestreven

★

*Dr. J. E. Andriessen*

Concurrentieregime en prijsvorming

★

*Drs. J. Oppenheim*

Reclame nu en straks

★

Europa-bladwijzer

No. 2a

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

43e JAARGANG

No. 2161

WOENSDAG 3 DECEMBER 1958

**BAKSTEEN**  
*Juwelier*

HORLOGES

SIERADEN

TAFELZILVER

*Sinds 1837 in het hart van Rotterdam*

WESTEWAGENSTRAAT 70 — TELEFOON 110583



## EERSTE NEDERLANDSCHE

- PENSIOEN REGELINGEN
- RISICO - HERVERZEKERING VAN PENSIOENFONDSEN

HOOFDKANTOOR  
JOHAN DE WITTLAAN 50  
's-GRAVENHAGE  
TEL. 01700-51.43.51  
POSTADRES: POSTBUS 5

*vacatures*

De Stichting ter bevordering van de Welvaart in de Bommelerwaard roept sollicitanten op voor de functie van

### bezoldigd medewerker

De Stichting heeft ten doel het bevorderen van elk streven naar verhoging van het economisch, sociaal en cultureel welzijn van de Bommelerwaard. Gezocht wordt een zelfstandige kracht die tot taak heeft in nauw contact met de bevolking en de overheidsinstanties te werken. Minimumsalaris f. 6000,—. Mogelijkheid tot aanstelling boven het minimum aanwezig.

Sollicitaties schriftelijk aan het secretariaat van de Stichting, de Virieusingel 10, Zaltbommel, voor 20 december a.s.

(Zie ook de vacatures op pag. 962 en 963)



**R. Mees & Zoonen**

Bankiers en

Assurantie-makelaars

Rotterdam

Amsterdam · 's-Gravenhage

Delft · Schiedam · Vlaardingen

Alblasserdam

Beheer en administratie

van vermogens

Executele en bewind-

voering

## ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam 6.  
Telefoon redactie: 0 1800-52939. Administratie: 0 1800-38040. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam. Banque de Commerce, Koninklijk Plein 6, Brussel, postcheque-rekening 260.34.

Redactie-adres voor België: Dr. J. Geluck, Zwijnaardse Steenweg 357, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam 6.

Abonnementsprijs: franco per post, voor Nederland en de Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f. 29,—, overige landen f. 31,— per jaar. (België en Luxemburg B.fr. 400). 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 6.

Advertenties. Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de N.V. Koninklijke Nederl. 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 aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f. 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgave van redenen te weigeren.

# Randstad en Delta

De vraag, waar uitbreiding of creatie van industriële werkgelegenheid moet plaatsvinden, houdt velen bezig. Daarbij komen verschillende argumenten naar voren, die pleiten voor het bevorderen van industrie in streken, waar een industriële ontwikkeling van betekenis achterwege is gebleven. Men denkt daarbij onder andere aan bestrijding van structurele werkloosheid en het bereiken van grotere inwonertallen, waardoor op velerlei gebied betere voorzieningen mogelijk worden. Naast deze welvaartsverhoging van in dit opzicht achtergebleven gebieden staat, dat een minder sterke groei van de Randstad Holland, die het gevolg zou zijn van het vasthouden van de bevolking elders in den lande, in zekere zin niet onwelkom zou zijn. Hier en daar kondigt zich nl. in de Randstad een tekort aan ruimte aan, terwijl verdere groei ook steeds kostbaar-der verkeersvoorzieningen zal vergen.

Intussen mag men het ruimtelijk beleid, waarbij de verdeling van de industrie over het land primair is, niet alleen op grond van genoemde overwegingen bepalen, want hierbij is, zoals Drs. L. H. Klaassen<sup>1)</sup> stelt, de uitkomst van de nationale economie in het geding. Zijns inziens is dan ook een onderzoek van dit aspect noodzakelijk, opdat de Overheid met het resultaat daarvan rekening kan houden bij de bepaling van haar beleid inzake de bevordering van industriële vestiging door het verlenen van subsidies of door het uitvoeren van openbare werken. Bij bedoelde onderzoeken gaat het om de verschillen, die voor het nationaal inkomen en voor de betalingsbalans zullen voortvloeien uit een industriële ontwikkeling in de ene dan wel in de andere streek.

Vooruitlopend op het resultaat van een dergelijk onderzoek, neem ik in het onderstaande aan, dat een krachtige ontwikkeling van de zeehavenbedrijven veel waard is voor de nationale economie. In dit kader nu zou de vergelijking, die Drs. M. C. Verburg en Ir. J. C. Snip<sup>2)</sup> hebben gemaakt tussen de mogelijkheid het Zuid-Sloe als havengebied in te richten en een dergelijke mogelijkheid voor het Haringvliet, moeten passen. Genoemde schrijvers beperken zich

<sup>1)</sup> „De economische problematiek van de ruimtelijke ordening”, „Maandschrift Economie” van april 1957.

<sup>2)</sup> „Economische waardebeoordeling van havenprojecten”, „E.-S.B.” van 2 april 1958.

daarbij tot de kosten van de grote openbare werken en een bedrag voor verlies aan zoet water uit het Zeeuws Meer, met als resultaat, dat het Haringvlietproject f. 755 mln. meer zou kosten dan het Sloeplan. Daarbij zijn evenwel werken in rekening gebracht, die ook zonder een ontwikkeling aan het Haringvliet nodig kunnen zijn en andere, die wellicht achterwege kunnen blijven.

Er zijn, wat dit betreft, nog verschillende onderzoeken gaande. Daarom volsta ik hier met de opmerking, dat het kostenverschil bij nader inzien van een veel lagere orde zal kunnen zijn dan genoemd bedrag. Waar wel op gewezen moet worden is, dat het punt van de nationale economische baten hier alle aandacht verdient. Het Sloeplan en het plan Deltastad aan het Haringvliet zijn namelijk sterk uiteenlopende objecten. Deltastad toch is gedacht, als een op enige afstand gelegen uitbreiding van het Nieuwe Waterweggebied, en daarmee van de Randstad, naar een kant waar nog ruimte is.

Binnen het Zuidhollandse zeehavengebied vindt een zekere taakverdeling plaats, waarbij de terreinen aan het Haringvliet vooral in aanmerking zullen komen voor die zeehavenindustrieën, waarvoor bereikbaarheid voor schepen tot 25.000 ton voldoende is. De behandeling van massagoed en stukgoed zal vermoedelijk tot het Nieuwe Waterweggebied beperkt blijven, terwijl de Europoort de allergrootste zeeschepen zal kunnen ontvangen. Deltastad zal zodoende meer dan het Sloe deel uitmaken van een groter zeehavengebied. Het „zeehavenklimaat”, zoals dat in Rotterdam en omgeving historisch is ontstaan, met een complex van banken, handelshuizen, scheepvaartmaatschappijen, makelaarskantoren, cargadoors en expediteurs, is voor Deltastad uiteraard geheel anders dan voor het Sloe. Naast het Sloeplan staat daarom niet een op zichzelfstaand Haringvlietplan, maar een plan tot verdere ontwikkeling van het Zuidhollandse zeehavengebied, waarvan het zwaartepunt in Rotterdam ligt.

Neemt men deze omstandigheden in aanmerking, dan lijkt het waarschijnlijk, dat de te verwachten nationale baten de ontsluiting van een nieuw zeehavengebied aan het Haringvliet ondanks hoge kosten dringend gewenst maken.

Nootdorp.

Ir. W. MULDER.

## INHOUD

	Blz.		Blz.
Randstad en Delta, door Ir. W. Mulder .....	943	Europa-bladwijzer No. 2a .....	954
„Europoort” een onafwijsbare eis, door Ir. N. Th. Koomans .....	944	Ingezonden stuk:	
Rationalisatie van de Europese luchtvaart in het kader van het integratiestreven, door Dr. J. H. Spiegelenberg .....	947	Uitvoeringsniveau en bouwkosten, door Drs. A. van Gemund met een naschrift van Drs. J. Poot	957
Concurrentieregime en prijsvorming, door Dr. J. E. Andriessen .....	951	Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. M. P. Gans ...	960
Reclame nu en straks, door Drs. J. Oppenheim ...	953	Mededelingen voor economen .....	946
		Notities:	
		Juke-boxes .....	950
		Statistieken .....	961

COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen; J. R. Zuidema.  
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. J. Vlerick.

De in Europa geproduceerde hoeveelheden steenkolen, aardolie en ijzererts zijn niet voldoende om de behoeften te dekken. Een aanzienlijke invoer is naar alle waarschijnlijkheid blijvend nodig. In verband met de daarin gelegen besparing op transportkosten is er sprake van een toenemend gebruik van schepen — allereerst olietankers en daarnaast ook zgn. ertstankers — van zeer grote afmetingen. Wat de ertsaanvoer betreft, dient in verband met seizoensaanvoer ergens aan de Europese kust opslag plaats te vinden. Tegen de achtergrond van deze tendenties behandelt schrijver het Europoortproject. De uitvoering van dit project zal een belangrijke hoeveelheid additioneel verkeer aantrekken, terwijl het nalaten van de uitvoering de goederenstroom op een ander punt van Europa zal richten. Het is te verwachten, dat de plaatsen waar de goederen van verkeersmiddel wisselen een uitstekende mogelijkheid zullen bieden voor industriële ontwikkeling en hieraan heeft Nederland behoefte. Daarom moet Europoort worden gezien als een onafwijsbare eis.

## „Europoort” een onafwijsbare eis

Vergelijkt men het goederenverkeer ter zee in alle havens van West-Europa in 1958 met dat in 1938, dan valt er een toeneming waar te nemen van ca. 50 pCt. Voor Rotterdam is die toeneming ca. 75 pCt.: 40 mln. ton in 1938, 70 mln. ton in 1958! Deze geconcentreerde goederenstroom van en naar de mond van de Rijn weerspiegelt de behoeften en de zorgen van Noord-West-Europa, alwaar steeds bredere lagen van een sterk toenemende bevolking haar wensen inzake een geleidelijk stijgende levensstandaard slechts kunnen vervullen door industrialisatie, door produktie en export van haar produkten naar oude en nieuwe markten overzee.

Vergelijkt men de industriële produktie per hoofd van de bevolking in verschillende landen van Noord-West-Europa dan vindt men ver uiteenlopende cijfers, doch alle zijn aanmerkelijk lager dan die in de Verenigde Staten, en er is nog heel wat groei nodig voor wij een vergelijking zouden kunnen doorstaan.

De industriële ontwikkeling gaat gepaard met een stijgende vraag naar energie per hoofd van de bevolking. Onder de te importeren grondstoffen speelt het punt, hoe aan deze behoefte aan energie zal worden tegemoet gekomen, een belangrijke rol. De produktie van energie uit in Europa gewonnen waterkracht en uit in Europa gewonnen steenkool is ontoereikend en kan niet snel genoeg, in evenredigheid met de gestegen en stijgende behoefte, worden vergroot: invoer op grote schaal van elders gewonnen steenkool, van elders gewonnen aardolie naast een nog bescheiden ontwikkeling van in Europa gewonnen aardolie en aardgas moeten het manco in de eigen energieproduktie aanvullen. En dat niet slechts bij wijze van voorlopige maatregel, maar naar alle waarschijnlijkheid blijvend. De investeringen, nodig voor het opvoeren van de eigen steenkoolproduktie (hier diep gelegen en dunne lagen, tegenover dagbouw in de Verenigde Staten) en die voor de ontwikkeling van de kernenergie, zullen dermate hoog blijken te zijn, dat het opvangen van de stijgende behoeften met deze middelen te duur zou uitkomen.

De aardolie zal in hoofdzaak moeten komen uit het Midden-Oosten, de aanvullende steenkool uit Noord-Amerika.

Er is in Noord-West-Europa nog een derde groot import-

artikel, nl. ijzererts. Het staalverbruik per hoofd van de bevolking in West-Europa is nog klein vergeleken bij dat in de Verenigde Staten van Amerika. De behoefte aan ijzererts van Noord-West-Europa werd omstreeks 1938 voor ca. 65 pCt. gedekt door ertsen uit eigen bodem, voor 35 pCt. door import uit Zweden, Spanje en Noord-Afrika; de gemiddelde vervoersafstand ter zee voor de importen was dus betrekkelijk gering (ongeveer 1.000 mijlen). De grotere behoefte van thans moet voor een groot percentage gedekt worden door importen, gedeeltelijk uit Canada, Labrador, uit Zuid-Amerika en Midden-Afrika; dus aanvoeren van grotere hoeveelheden over aanzienlijk grotere afstanden (ongeveer 3.000 à 4.500 mijl). Voor zover die ertsen komen uit Canada en Labrador kan de afscheep slechts in een betrekkelijk kort seizoen plaatsvinden (Canada gedurende 7 maanden, Labrador gedurende 3½ à 4 maanden per jaar); met als gevolg, dat ergens aan de Europese kust méér opslag moet plaatsvinden dan bij een meer geregelde aanvoer nodig zou zijn.

Dit is de achtergrond waartegen men de verkeersbehoeften zoals die zich thans voordoen, en zeker voor de eerstvolgende tien of twintig jaar zijn te verwachten, moet bezien.

Wat de aardolie betreft, is er nog een tendentie die vermelding verdient, namelijk dat de raffinage in plaats van in het land van produktie, in het land van consumptie plaatsvindt. En dat niet alleen om fiscale redenen. Bij de verwerking van ruwe olie en bij het kraken en raffineren komen bijprodukten vrij, die vroeger verloren gingen, doch thans als energiebron (kraakgas) of als grondstof voor de petrochemische industrie economisch gesproken bijna even belangrijk zijn als de hoofdprodukten benzine, petroleum, stookolie, asfalt en petroleumcokes, waarom het aanvankelijk was te doen. Welnu, het is duidelijk dat die bijprodukten een grotere waarde hebben in Noord-West-Europa dan aan de Perzische Golf en dat zij in Noord-West-Europa niet uitsluitend aan de kust worden verwerkt, reden waarom men de ruwe olie per pijplijn verder het binnenland in gaat brengen.

En dan is er wegens de daarin gelegen besparing op de transportkosten het toenemend gebruik van schepen met zeer grote afmetingen: allereerst de olietankers, daarnaast

ook de zogenaamde ertstankers. In het algemeen zal een groter schip niet kunnen worden verkregen door alleen de lengte en breedte daarvan te vergroten, doch ook de diepgang van het schip zal moeten toenemen. Men zie hiervoor de afmetingen voor grote schepen, aangegeven in tabel 1.

TABEL 1.

*Draagvermogen, laadvermogen en afmetingen van grote zeeschepen*

Draagvermogen	Laadvermogen a)	Lengte in m.	Breedte in m.	Diepgang		Lading
				in m.	in ft.	
31.000	26.000	201,16	25,68	10,20	34'	olie
45.000	41.000	236,—	29,—	11,45	37'	olie
65.000	60.000	255,—	33,06	12,57	42' 6"	olie
84.700	78.500	260,—	38,10	14,02	47'	olie
100.000	90.400	285,—	40,84	14,50	48'	olie

a) Laadvermogen is gelijk aan draagvermogen minus gewicht van bunker-materiaal, water en proviand.

In sommige havens en op sommige vaarwaters kan de zeer grote lengte of breedte een bezwaar opleveren, doch meestal is het de *diepgang van het beladen schip*, die maatgevend is voor het scheepstype, dat nog in een bepaalde haven kan worden ontvangen. Ook kan de toegelaten diepgang der schepen in een bepaald vaarwater de grens aangeven, zoals bijv. in het Suezkanaal het geval is. Door aanleg en exploitatie van pijpleidingen van de olievelden in het nabije oosten naar havens aan de Middellandse zee, kan men dit laatste knelpunt dan weer ontgaan.

Het beperkte aantal routes, waarop de zeer grote schepen kunnen worden gebruikt, heeft er in de jaren na 1948/1951 toe geleid, dat bijv. de grote olieproducenten voor hun eigen vloot als uiterste maat met schepen van ca. 35.000 ton D.W. rekenden, teneinde nog een zekere beweeglijkheid te behouden, terwijl toen enkele Griekse en Amerikaanse reders reeds werkten met schepen van 45.000 ton D.W.

Dit was ongeveer de toestand waarmee de havenbouwers werden geconfronteerd op het derde „World Petroleum Congress”. Toen reeds bleek, dat de economie der zeer grote schepen een zodanige is, dat men zich op grond van de kosten van havenaanleg niet tegen het gebruik der grote schepen zal kunnen verzetten. Stelt men de kosten voor het transport van één ton ruwe olie over 1.000 zee-mijlen in schepen van 20.000 ton D.W. op 100, dan blijken deze bij gebruik van schepen van 45.000 ton D.W. te dalen tot 69, bij gebruik van schepen van 65.000 ton D.W. tot 51 en bij gebruik van schepen van 85.000 ton D.W. tot 42.

Toen dan ook in 1956 Nasser zijn actie inzake het Suez-

kanaal begon, werd al spoedig bevonden dat men, bij transport van de Perzische Golf naar Pernis en rekening houdende met de in het Suezkanaal verschuldigde rechten, reeds bij gebruik van schepen van ongeveer 65.000 ton D.W. voor hetzelfde geld buiten Afrika om zou kunnen varen als met schepen van 45.000 ton D.W. via het Suezkanaal.

Dit was voor enkele der grote oliemaatschappijen het sein om bestellingen van tankers van 36.000 ton D.W. te annuleren en daarvoor bestellingen van schepen van ca. 67.000 ton D.W. in de plaats te stellen. Daarmede wordt wel overduidelijk bewezen, dat het van groot belang zou zijn, indien de Nieuwe Waterweg ook voor dit type schepen en zo mogelijk grotere toegankelijk zou kunnen worden gemaakt. De Shell noemde dit in 1956 de voorwaarde voor het in aanmerking komen van Rotterdam als uitgangspunt voor de aanleg van een pijpleiding naar de Rijn.

De Rijkswaterstaat stelde als limiet voor de diepgang van de op de Nieuwe Waterweg toe te laten schepen 38' à 39', latende de mogelijkheid tot het in de Botlek ontvangen van volbeladen schepen van 45.000 à 50.000 ton D.W. Vereist de nationale economie méér, dan zou overgegaan kunnen worden tot aanleg van een haven dichtbij de kust, aanvankelijk nog aangetakt op de Nieuwe Waterweg, doch later van een eigen toegang voorzien. In de aangetakte haven zou de grens voor de diepgang der toe te laten schepen 42' 6" bedragen. Zou eenmaal een eigen toegang vanuit zee zijn verkregen dan zou deze toegelaten diepgang kunnen worden opgevoerd tot wellicht 46' à 48'.

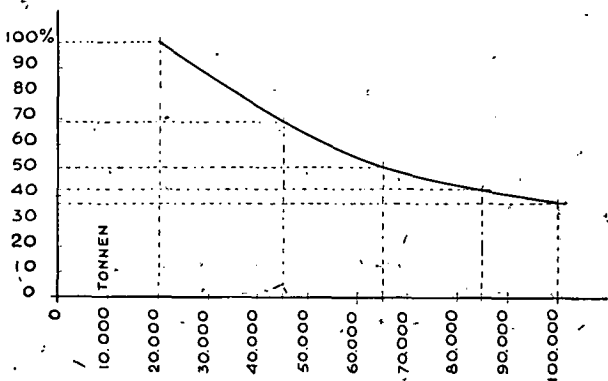
Tot zover was er nog maar alleen sprake van een station voor grote olietankers tegenover Hoek van Holland. Deze schepen lossen hun eigen lading met eigen pompen met de gewenste snelheid in dit tankstation op de wal. Vandaar uit kan de olie via pijpleidingen, die weinig ruimte innemen, verder worden geperst naar de plaats van bestemming.

Wij moeten nu teruggrijpen op hetgeen in de aanvang werd medegedeeld over de aanvoer van erts over grote afstanden en gebonden aan bepaalde seizoenen. In 1955 had zich voor het Botlekgebied gemeld een combinatie van een Nederlandse ertshandelmaatschappij, de N.V. Wilh. H. Müller en een Amerikaanse ertsproducent, de te Cleveland gevestigde Hanna Ore Company, die belangen had bij in Canada gevonden, en via de aan de St. Lawrence rivier gelegen haven Seven Isles te exporteren, erts. De aanvoer zou geschieden met schepen van 45.000 ton D.W., die snel zouden moeten kunnen worden gelost. Het erts zou naar keuze direct moeten kunnen worden overgeladen in binnenschepen dan wel op „stockpile” gebracht en vandaar later naar het binnenschip gevoerd.

Voor dit alles is nodig, en thans in aanbouw, een tot nu toe te Rotterdam niet gebezigde combinatie van grote loskranen (unloaders), transportbanden (conveyors), afwerpinrichtingen, welke het erts op een hoop brengen (stackers) en inrichtingen om het erts weer van de „stockpile” op de transportbanden te brengen. De Gemeente Rotterdam bouwde 700 meter kademuur; „Müller-Hanna” is bezig met de opbouw van haar installatie en hoopt in januari 1959 het eerste ertsschip te kunnen lossen. Al spoedig kwam er belangstelling ook van andere zijde; maar de maximum toegelaten diepgang van 38' à 39' werd als een bezwaar gevoeld en de besprekingen liepen dood.

Toen eind 1956 bekend werd dat Rotterdam tegenover Hoek van Holland een haven ging maken, waar schepen met een diepgang tot 42' 6" zouden kunnen worden toegelaten, ontstond opnieuw belangstelling voor een ertsaanvoerstation. Reeds eerder was de aandacht gevallen op de

**EXPLOITATIEKOSTEN TANKERS**



mogelijkheden, welke de goede grond in de kop van Rozenburg zou bieden voor de stichting van een hoogovenbedrijf annex staalbedrijf. Voor beide projecten zou men moeten rekenen op achterwaartse verbindingen per spoor en binnenschip, waardoor het havenontwerp in de kop van Rozenburg in korte tijd uitgroeide tot een veel ingewikkelder en veel meer omvattend geheel.

In november 1957 kon een voorstel aan de Gemeenteraad worden gedaan voor de aanleg van het eerste deel van dit complex, dat toen de naam „Europoort” verkreeg. Na een snelle verwerving der gronden, benodigd voor de eerste fase van uitvoering, kon reeds in 1958 daadwerkelijk met het werk worden begonnen: in juni met het voorbereidend „werk in den droge”; op 13 september jl. met het baggerwerk, dat thans in volle uitvoering is.

Die snelheid van aanpak is alleen mogelijk geweest door de medewerking van Rijk en Provincie, die de opzet van Europoort terecht zien als een aangelegenheid van meer dan lokale, dus van nationale en zelfs internationale betekenis.

Gaarne wil ik thans nog enkele conclusies verbinden aan de cijfers, gegeven over de afnemende transportkosten bij gebruikmaking van zeer grote schepen. Bezien wij deze cijfers wat nader en wij stellen eenvoudigheidshalve, dat bij geringere toegelaten diepgang van eenzelfde schip de maximum mede te voeren lading rechtevenredig is met de diepgang waarmede het schip vaart, dan blijkt het volgende: een schip van 65.000 ton D.W., dat volbeladen 42' 6" diepgang nodig heeft, kan bij een toegelaten diepgang, gelijk aan die van een volbeladen schip van 45.000 ton D.W., ca. 53.000 ton lading vervoeren. Is de kostenindex voor het volbeladen 45.000 ton schip als boven gegeven 69, dan is die voor het even diep geladen 65.000 ton schip ca. 58. Is de kostenindex voor het volbeladen 65.000 ton schip als boven gegeven 51, dan is die voor het even diep geladen 85.000 ton schip ca. 47. Is de kostenindex voor

het volbeladen 85.000 ton schip als boven 42, dan is die voor het even diep beladen 100.000 schip ca. 38. M.a.w.: de reder kan nog altijd voordeliger varen met een groter schip dat niet is volbeladen dan met een schip van het type dat behoort bij de toegelaten diepgang!

Deze beschouwing geeft de verklaring waarom er bij de individuele reder een neiging is te verwachten tot het bouwen van schepen van steeds groter afmetingen. Indien er geen fysieke grens voor de haven en een afnemende beweeglijkheid voor het schip zouden zijn, dan zou men doorgaan tot de grens waarbij de economische kwaliteiten van het grotere schip niet langer verbeteren, doch stilstaan of teruglopen. Het ziet er naar uit, dat dit in de buurt van de 100.000 ton D.W. is te verwachten!

Ten slotte volgt hieronder een tabel van het aantal schepen met grote diepgang dat de Rotterdamse haven bezocht in de jaren 1950 t/m 1958, waarin de officiële maximum toegelaten diepgang nog niet meer was dan 37'. Wordt deze maximum toegelaten diepgang wegens voltooiende werkzaamheden in begin 1959 op 38' à 39' gebracht, dan is reeds zonder „Europoort” een verdere stijging te verwachten!

TABEL 2.

*Aantal te Rotterdam binnengekomen of uitgevaren zeeschepen met een diepgang, groter dan 10,50 m.*

Diepgang	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	t/m okt. 1958
10,50-10,59	9	10	15	16	12	34	53	37	65
34' 5" 34' 9"									
10,60-10,69	2	5	8	4	7	7	28	54	60
34' 9" 35' 1"									
10,70-10,79	1	6	8	5	12	21	17	10	16
35' 1" 35' 5"									
10,80-10,89			1	1	3	4	26	17	20
35' 5" 35' 9"									
10,90-10,99			1			1	6	11	13
35' 9" 36' 1"									
11,00-11,09			1				6	8	4
36' 1" 36' 5"									
11,10-11,19								6	6
36' 5" 36' 8"									
11,20-11,29								4	2
36' 9" 37'									
11,30-11,39								1	1
37' 1" 37' 4"									
11,40-11,49								2	1
37' 5" 37' 8"									
Totaal	12	21	34	26	34	67	136	150	188

Dit zijn nog maar bescheiden getallen, maar met een tendentie tot groei. Ze zouden geen aanleiding kunnen geven tot het uitvoeren van een zo grote onderneming als het project Europoort, ware het niet, dat het uitvoeren van Europoort een belangrijke hoeveelheid additioneel verkeer zal aantrekken, terwijl het nalaten van die uitvoering de goederenstroom op andere punten van de Europese kust zou richten. Bij de beschouwing van de te maken kosten mag niet uit het oog worden verloren, dat, dank zij de introductie van zeer grote schepen, het behandelen van dit nieuwe goederenverkeer *minder oeverfront, steigerlengte of kadellengte* zal eisen dan indien diezelfde hoeveelheid verkeer met schepen van een kleiner type zou worden aangevoerd.

Het is te verwachten, dat de plaatsen waar „het goed” van verkeersmiddel moet verwisselen een uitstekende mogelijkheid zal bieden voor industriële ontwikkeling: de gang van zaken in het Botlekgebied is daarvoor een aanwijzing. Aan die industrialisatie heeft Nederland nu juist behoefte. Daarom moet Europoort worden gezien als een onafwijsbare eis.

Rotterdam,

Ir. N. TH. KOOMANS.

## MEDEDELINGEN VOOR ECONOMISTEN

### Cursussen Operations Research

De Statistische Afdeling van het Mathematisch Centrum heeft gedurende de afgelopen jaren een elementaire cursus gegeven over wiskundige technieken, die van groot belang zijn voor de Operations Research. Bij voldoende belangstelling zal in januari 1959 begonnen worden met een herhaling van deze cursus. De theorie wordt met voorbeelden toegelicht, terwijl de deelnemers praktische problemen en verdere vragen ter sprake kunnen brengen. Er wordt van uitgegaan, dat men beschikt over enige kennis van de waarschijnlijkheidsrekening en van de differentiaal- en integraalrekening.

Verder ligt het in de bedoeling bij voldoende belangstelling in het voorjaar van 1959 een tweede cursus Operations Research te geven op minder elementair niveau. In verband met de voorbereiding wordt men verzocht zich zo spoedig mogelijk op te geven. De voorwaarden voor het deelnemen aan de cursussen en andere inlichtingen worden gaarne verstrekt door het Mathematisch Centrum, 2e Boerhaavestraat 49, Amsterdam-O.

Een kritische beschouwing van indertijd in de Raad van Europa gedane voorstellen tot rationalisatie der Europese luchtvaart door „integratie” van bovenaf voert schrijver tot de conclusie, dat onder de huidige omstandigheden met name de belangen der kleine landen met een relatief grote luchtvaart en de belangen van het reizende publiek nopen tot het afwijzen zowel van een Hoge Autoriteit voor de luchtvaart als van een van bovenaf geforceerde samensmelting van luchtvaartmaatschappijen. Verdere rationalisatie is primair een zaak van samenwerking der maatschappijen zelf. De regeringen der E.E.G.-landen kunnen echter een hoogst nuttige bijdrage leveren door een einde te maken aan luchtvaartpolitieke restricties en aan de subsidies aan luchtvaartmaatschappijen. Deze druisen in tegen de principes van de E.E.G., doordat zij strekken tot belemmering van de vrijheid van het dienstenverkeer en tot concurrentievervalsing. Een Europees initiatief in die richting zou ook mondiaal „klimaatzuiverend” werken.

## Rationalisatie van de Europese luchtvaart in het kader van het integratiestreven

In een vorig artikel <sup>1)</sup> werd o.a. geconstateerd, dat de opbouw van het luchtnet in Europa en de exploitatie van dat net qua efficiency nog wel het een en ander te wensen overlaat. Voorts werd melding gemaakt van een aantal voorstellen, die in de Raad van Europa werden gedaan met de bedoeling, op dit gebied tot een zekere rationalisatie te geraken, met name door de creatie van een supra-nationale Hoge Autoriteit voor de luchtvaart, al dan niet gepaard gaande met de oprichting van een syndicaat van luchtvaartmaatschappijen of zelfs van één enkele Europese luchtvaartmaatschappij. Die suggesties hebben toen geen van alle de eindstreep gehaald en men heeft integendeel ten slotte gekozen voor inter-gouvernementele samenwerking in de Europese Burgerluchtvaart Conferentie — de E.C.A.C. — met als tweeledige doelstelling enerzijds de geleidelijke vrijmaking van de lucht in Europa en anderzijds de bevordering van de technische en commerciële samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen zelf.

Niettemin is het van belang te achten, hier wat nader in te gaan op de bezwaren, die aan de bedoelde voorstellen tot „luchtvaart-integratie” inherent zijn, aangezien het gevaar geenszins denkbeeldig is, dat soortgelijke ideeën eerlang opnieuw naar voren zullen komen in de organen van de Europese Economische Gemeenschap, met name in het Europese parlement of de Europese Commissie.

### Bezwaren tegen de gelanceerde „integratie”-voorstellen.

Het lijkt geoorloofd te stellen, dat het plan-Van de Kieft in hoofdzaak was ingegeven door een op zichzelf wel respectabel, maar in aangelegenheden als deze, waar grote belangen van luchtvaartmaatschappijen en daarmee ook van het publiek op het spel staan, niettemin gevaarlijk idealisme. Bepaald kwalijk is het echter gesteld met de beide andere plannen, die van Sforza en Bonnefous. Deze waren duidelijk geïnspireerd door eng-nationalistische motieven.

Het is niet toevallig, dat deze plannen, die beide voorzagen in het creëren van een supra-nationale Hoge Autoriteit voor de Europese luchtvaart met beslissende bevoegd-

heden. — al dan niet in combinatie met het leggen van een organisatorische band tussen de bestaande luchtvaartmaatschappijen — juist kwamen uit de hoek van landen, die, in tegenstelling tot de op dit punt in Nederland gehuldigde opvattingen, de luchtvaart (en ook andere takken van vervoer) niet wensen te beschouwen als een normale, zelfstandige bedrijfstak, welke naar commerciële gezichtspunten behoort te worden geleid, maar integendeel als een vorm van economische activiteit, die dienstbaar mag worden gemaakt aan de belangen van andere bedrijfstakken en in het algemeen aan doeleinden van algemene economische en sociale politiek.

Deze landen beogen en willen in wezen geen vrijmaking van het luchtverkeer, maar een tot eigen baat strekkende protectionistische benadering van het Europese luchtvaartprobleem. Wat zij willen is — zo heeft men het ook wel uitgedrukt — geen ordening vóór (een gezonde) concurrentie, maar een ordening tegen concurrentie, met bescherming van de eigen maatschappijen. Nog anders en harder gezegd: zij beogen zelfbevoordeling ten koste van anderen, met name ten koste van de luchtvaartpolitiek zwakkere landen en hun maatschappijen, zoals bijv. de K.L.M. en de S.A.S. Zij stellen zich op het standpunt, dat een land als Nederland een „onrechtmatig” groot aandeel in het wereldluchtverkeer heeft verworven. Van een „gemeenschappelijk Europees luchtruim” („a Single European Air Space”) zou dan ook — kregen zij hun zin — in feite geen sprake zijn.

Het is evenmin toevallig, dat zij bepleiten de tot het „beheren” van die „gemeenschappelijke ruimte” als instrument in het leven te roepen Hoge Autoriteit — de „ordenende” instantie dus — zodanig in te richten, dat de zeggenschap, dus de invloed daarin van elk der deelnemende landen, afhankelijk wordt gesteld van factoren als inwonertal, grondgebied en geografische ligging.

Ogenshijnlijk zit hierin een zekere logica. Men is immers geneigd te stellen, dat, waar zulke factoren bepalend zijn voor het „nationale vervoerspotentieel”, het alleszins redelijk is, het land met een groter „eigen” potentieel een grotere stem in het kapittel te geven dan het land, dat in dit opzicht minder goed bedeeld is.

<sup>1)</sup> Zie: „Europees integratie en luchtvaart” in „E.-S.B.” van 19 november 1958.

In feite is dit echter een eng-nationalistische zienswijze, die, wel verre van redelijk of „logisch” te zijn, geen recht doet wedervaren aan de omstandigheid, dat de luchtvaartmaatschappij van het kleinere land, dank zij bijv. pionierswerk, technische en economische kunde, internationale relaties, traditie en dergelijke factoren, die haar een zekere „goodwill” bij het reizende publiek ook buiten de eigen landsgrenzen deden verwerven en ondanks allerlei — juist in haar geval bijzonder stringente — luchtvaartpolitieke belemmeringen, zeer wel kan zijn uitgegroeid tot een omvang, die ver uitgaat boven de relatie grootte van haar „eigen”, nationale vervoerspotentieel. De K.L.M. is hiervan wel het meest sprekende voorbeeld <sup>2)</sup>. Plannen als die van Sforza en Bonnefous moeten dan ook voor Nederland en de K.L.M. zonder meer onaanvaardbaar heten en om hun protectionistische strekking en omdat een voor allen redelijk aanvaardbare „verdeelsleutel” (voor de invloed in de beheersinstantie en voor de toewijzing van exploitatierechten) niet zou zijn te vinden.

Het is niet zonder betekenis, dit hier — hoe evident het ook moge lijken — nog eens uitdrukkelijk vast te stellen, nu vrij recentelijk <sup>3)</sup> — zes jaar nadat deze zaken in de Raad van Europa aan de orde waren — van gezaghebbende Franse zijde, nl. door de heer Hymans, president van de Air France, opnieuw is gewezen op de wenselijkheid van oprichting van een „Air Transport Authority”, die verantwoordelijk zou moeten zijn voor de regeling van het luchtverkeer binnen Europa en de verdeling van de exploitatierechten. Men late zich niet misleiden door de nadere precisering van de heer Hymans, dat deze A.T.A. grote gelijkenis zou (moeten) vertonen met de Amerikaanse Civil Aeronautics Board (C.A.B.).

Deze vergelijking zou slechts hout snijden, indien vaststond, dat de A.T.A. à la Hymans zich terwille van de belangen van het reizende publiek bij de toekenning van exploitatierechten zou baseren op de graad van efficiency der verschillende luchtvaartmaatschappijen, respectievelijk zou laten leiden door het streven elke maatschappij „fair treatment” — d.i. een gelijke, eerlijke kans — te geven. Deze maatstaf wordt nl. door de C.A.B. toegepast voor de regulering van het binnenlandse luchtverkeer in de Verenigde Staten. De C.A.B. heeft daarbij echter niet te worstelen met de „problemen” van economisch nationalisme, nationaal prestige e.d. Het is — gezien de instelling van verschillende Europese landen (waaronder onze E.E.G.-partners Frankrijk en Italië) t.o.v. het luchtvaartvraagstuk — onder de huidige omstandigheden dan ook volslagen ondenkbaar, dat een A.T.A. als door Hymans gesuggereerd zich evenals de C.A.B. zou kunnen „opwerken” tot zulk een objectieve, a-sentimentele, zuiver economische benadering. Nog daargelaten, dat het uitgesloten is te achten, dat men het eens zou kunnen worden over de stemmenverdeling in de autoriteit, die immers in het geval van (Klein-) Europa nu eenmaal meerdere soevereine staten zou omvatten.

Gegeven de huidige omstandigheden en opvattingen moet het daarom beslist worden ontraden, dat Nederland blijk

<sup>2)</sup> In verhouding tot het inwonertal is in Zwitserland de luchtvaart (tkm-verkoop internationaal luchtvervoer door de nationale maatschappij) ruim half zo groot als in Nederland; voor alle andere luchtvaartlanden van enige betekenis ligt dit verhoudingscijfer nog belangrijk lager.

<sup>3)</sup> „European Air Transport is indivisible”, Interavia, maart 1957.

geeft, zij het ook slechts in principe, sympathie te hebben voor een „integratie” van de Europese luchtvaart via een hetzij in E.E.G.- of in breder (bijv. vrijhandelszone-) verband te creëren „Europese C.A.B.”.

Zolang een politieke of althans een vergaande algemene economische integratie niet is tot stand gekomen — en wie stelt zich voor, dat zelfs het laatste binnen afzienbare tijd zou worden bereikt? — moet een gezonde rationalisatie van het Europese luchtverkeer door „integrerend” ingrijpen van bovenaf op een wijze, waarbij de politieke rivaliteit van de staten is uitgeschakeld en waarbij dus niet zou worden „geïntegreerd” ten koste van de kleinere landen — dat is tevens: met negatie van de manifeste wensen en dus de belangen van het reizende publiek —, onmogelijk worden geacht.

Een enkel woord over de suggestie (vide o.a. het plan van de Kieft) te komen tot de oprichting van één enkele Europese luchtvaartmaatschappij. Voor zover hierbij de bedoeling voorzit — en dat is het geval — zulk een maatschappij op te richten bij besluit van de regeringen der deelnemende landen (dit in tegenstelling tot een besluit, door de maatschappijen zelf in vrijheid genomen), moet deze suggestie reeds daarom worden verworpen.

Evenzeer als voor de creatie van een supra-nationale Hoge Autoriteit voor de luchtvaart geldt immers voor de oprichting bij regeringsbesluit van één enkele luchtvaartmaatschappij, dat — gegeven het verschil in „luchtvaartfilosofie” en de zucht bij hen, die ten deze andere opvattingen huldigen dan de bijv. in Nederland geldende, naar sauvering à outrance van de belangen van de „national flag carrier” (dit begrip alleen al is geladen van sentiment) — men het nimmer eens zou kunnen worden over een opzet, dus over de bepaling van elks aandeel in een zodanige maatschappij op een wijze, die zou tegemoet komen aan de redelijke verlangens van alle deelnemende landen. Gezien reeds dit fundamentele bezwaar is het niet nodig nader in te gaan op de merites resp. de „hanteerbaarheid” van een dergelijke maatschappij (gesteld een ogenblik, dat men het zou presteren, deze op te richten), ongeacht of deze naar de mening van hen, die haar zouden willen bepleiten, alleen het Europese luchtnet of ook het — daarmee in feite onlosmakelijk verbonden — intercontinentale verkeer zou moeten omvatten.

Dit alles voert zonder enig voorbehoud naar de conclusie, dat onder de huidige omstandigheden geen enkele daad van „integratie” op het gebied van de Europese luchtvaart, die een van bovenaf opgelegd karakter zou dragen, een bijdrage kan zijn tot een gezonde rationalisatie. *Met name de belangen van de kleine landen met een betrekkelijk grote luchtvaart, waarvan ons eigen land het meest typische voorbeeld is, en daarmee tevens de belangen van het reizende publiek nopen tot het afwijzen zowel van een supra-nationale Hoge Autoriteit voor de luchtvaart als van een van bovenaf geforceerde samensmelting van luchtvaartmaatschappijen, in welke vorm dan ook.* <sup>4)</sup>

<sup>4)</sup> De „belangen”, waarvan hier sprake is, hebben — het zij ten overvloede opgemerkt — niet het karakter van „gevestigde belangen” in de ongunstige betekenis van het woord, zoals die bijv. in zo sterke mate bepalend waren en zijn voor het standpunt van Frankrijk t.a.v. de Europese integratie. De belangen, waar het hier om gaat, hebben immers hun leven niet te danken aan protectie, maar zijn integendeel gegroeid ondanks elders toegepaste protectionistische maatregelen. Zulke belangen moeten — anders juist dan de „gevestigde belangen” in de zoëven bedoelde zin — in zeer bijzondere mate worden ontzien, wil van een gezonde rationalisatie sprake kunnen zijn.



## Wat dan wei?

Moet dan maar worden berust in de huidige onbevredigende situatie van door luchtvaartpolitieke restricties (en subsidies!) vervalste concurrentie, van onvoldoende benutting van personele en materiële outillage, van minder ideale spreiding van vertrektijden en dito bediening van routes met lage verkeersdichtheid, kortom: van onnodig dure exploitatie, van daardoor onnodig hoge tarieven en mede daardoor ontoereikende voorziening in de verkeersbehoefte?

Deze vraag stellen is haar beantwoorde: uiteraard mag daarin niet worden berust, zowel terwille van het dienstbetoon aan het publiek als — wat ten slotte evenzeer een publiek belang is — terwille van een gezonde, niet kunstmatig geremde groei van het luchtverkeer, ook binnen Europa.

## Er ligt hier een taak zowel voor de luchtvaartmaatschappijen zelf als voor de regeringen.

Om met het laatste te beginnen: vrijmaking van het goederenverkeer zoals in de E.E.G. (en ook in de geprojecteerde vrijhandelszone) beoogd, vindt haar logische complement in liberalisatie van het dienstenverkeer. Dit principe is dan ook uitdrukkelijk in het E.E.G.-verdrag vastgelegd (art. 59). Weliswaar zijn de vervoersdiensten uit het algemene kader van het hoofdstuk over het dienstenverkeer afgesplitst, maar uit art. 61 lid 1 blijkt, dat ook op het gebied van het vervoer dient te worden gestreefd naar vrijmaking van het dienstenverkeer.

In het licht hiervan reeds — en *zonder* dat dus tot toepassing van art. 84 lid 2 behoeft te worden overgegaan — zou men van de zes landen kunnen verlangen, dat zij streven naar vrijmaking van de lucht in Europa, hetgeen er in laatste consequentie op zou moeten neerkomen, dat zij bij multilateraal verdrag elkaars luchtvaartmaatschappijen ongelimiteerd niet alleen derde en vierde, maar (vooral) ook vijfde vrijheidsrechten toekennen<sup>5)</sup>. Wegens de onverbreekelijke samenhang, die — zoals in het voorgaande reeds werd geconstateerd — bestaat tussen het Europese en het intercontinentale vervoer van en naar Europa, zou deze liberalisatie zich ook tot beide sectoren moeten uitstrekken.

Niet alleen zou de Europese integratie hiermede reeds op zichzelf in hoge mate gediend zijn, maar ook zou hiervan — zonder dat er van (Klein-) Europese blokvorming zou kunnen worden gesproken — een krachtige stimulans uitgaan voor liberalisatie van het luchtverkeer ook in breder verband: in breder Europees verband (vrijhandelszone resp. E.C.A.C.) en ten slotte in mondiaal verband (I.C.A.O.)<sup>6)</sup>.

Sanering van de verhoudingen op luchtvaartgebied langs de weg van liberalisatie in E.E.G.-verband (en, zoals gezegd, hopelijk vervolgens ook in het bredere verband van de

<sup>5)</sup> Waar men tot deze nogal fors aandoende stap wel niet algemeen op korte termijn zal kunnen besluiten, zou men (zoals van Nederlandse zijde ook reeds in de E.C.A.C. is voorgesteld) kunnen beginnen met het wegnemen van de belemmeringen voor een „interchange of routes”, dit dan uiteraard ook in multilateraal verband (dit zou er kort gezegd op neerkomen, dat de luchtvaartmaatschappijen van elkaars rechten gebruik zouden mogen maken; vandaar dat men ook wel spreekt van „pooling of rights”). Men mag verwachten, dat de luchtvaartmaatschappijen van de daardoor ontstane mogelijkheden tot betere benutting van hun vliegtuigen en tot betere service aan het publiek in onderlinge samenwerking een nuttig gebruik zullen maken. Dusdoende zouden zij tegelijk het pad banen voor een ook formele opheffing van de betrokken luchtvaartpolitieke restricties, die dan immers geleidelijk aan hun materiële betekenis zouden verliezen.

Europese vrijhandelszone resp. van de E.C.A.C.) geeft dáárom ook mondiaal uitzicht op een beter luchtvaartpolitiek klimaat, omdat bijv. een land als Amerika — welks starre houding t.a.v. het verlenen aan de K.L.M. van landingsrechten op de Westkust nog vers in het geheugen ligt — zijn restrictieve houding moeilijk zal kunnen volhouden tegenover een front van liberaal ingestelde, onderling solidaire Europese landen<sup>7)</sup>.

Nog in een ander opzicht biedt het E.E.G.-verdrag een aangrijppingspunt voor een concrete regeringsbijdrage — ook weer: *zonder* dat „de luchtvaart” als zodanig met toepassing van art. 84 lid 2 alsnog onder de werking van het verdrag behoeft te worden gebracht — tot de sanering van de Europese burgerluchtvaart, nl. in de bepaling (art. 92 lid 1), dat steunmaatregelen, die strekken tot begunstiging van bepaalde ondernemingen en daarmee tot vervalsing van de concurrentie, onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt. Men zou onder deze formule — zoals gezegd dus lós van art. 84 lid 2 — niet alleen tegen de subsidies aan luchtvaartmaatschappijen ten strijde kunnen trekken, maar er tevens nog een verder argument aan kunnen ontlenen ter ondersteuning van een actie voor opheffing van luchtvaartpolitieke restricties. Ook deze strekken immers, door hun beschermend effect voor de nationale carriers, tot vervalsing van de concurrentie.

Wanneer de Nederlandse Regering deze ideeën ingang zou kunnen doen vinden bij de E.E.G.-partners, dan zou een dáardoor geïnspireerde bemoeienis van de zes regeringen met bepaalde aspecten van de luchtvaart, wel verre van gevreesd, integendeel ten zeerste toegejuicht moeten worden<sup>8)</sup>. De gehele Europese luchtvaart zou aldus op een gezondere leest worden geschoeid<sup>9)</sup>.

En zulk een „klimaatszuivering”, reeds op zichzelf van grote waarde, zou tevens bevorderlijk zijn voor de pogingen van de luchtvaartmaatschappijen zelf om, door *onderlinge samenwerking* (al dan niet gepaard gaande met enigerlei formele belangengemeenschap), met name op technisch, operationeel en commercieel gebied, de efficiency van de Europese luchtvaart te verbeteren.

Dit alles is thans van groter belang dan ooit, nu de

<sup>6)</sup> Het is echter wel duidelijk, dat, zoals in ons eerste artikel (noot 1) reeds werd opgemerkt, een strijd tot opheffing van „vlagdiscriminaties” in de luchtvaart moet beginnen in eigen (E.E.G.-) huis. En ook moge het nu duidelijk zijn, dat met „het innemen van een gezamenlijk standpunt” met betrekking tot de bestrijding der vlagdiscriminaties en zelfs met het feitelijk ter hand nemen van die bestrijding geenszins behoeft te worden gewacht totdat — eerst ná het verstrijken van de overgangsperiode — een begin zal worden gemaakt met een gemeenschappelijke handelspolitiek (dit laatste werd van regeringswege gesuggereerd in de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer, stuk 4725, no. 14, blz. 26).

<sup>7)</sup> Men behoeft in dit geval niet bevreesd te zijn voor het verwijt, dat men blokvorming pleegt. Daarvan kan immers slechts worden gesproken, indien men een gemeenschappelijk front vormt uit protectionistische motieven, niet echter wanneer men het doet uit een verlangen naar meer vrijheid, dus naar het doorbreken juist van het elders bestaande protectionisme.

<sup>8)</sup> In dit verband zij ter lezing aanbevolen het proefschrift van H. A. Wassenbergh: *Post-war international civil aviation policy and the law of the air*, in het bijzonder hoofdstuk X: *The position of the Netherlands* (Nijhoff, 's-Gravenhage 1957).

<sup>9)</sup> De Minister van Verkeer en Waterstaat wijst er dan ook in de Memorie van Toelichting bij de begroting van zijn departement voor 1959 (blz. 16) terecht op, „dat de op bescherming van eigen luchtvaartmaatschappijen gerichte houding van vele Europese landen een snelle oplossing van de verschillende problemen (bedoeld zijn: de bijzondere problemen, verbonden aan het Europese luchtverkeer) in de weg staat”.

luchtvaart staat op de drempel van het straaltijdperk (de zgn. jet-age), dat alle betrokken luchtvaartmaatschappijen voor grote problemen stelt, problemen, die slechts in goede samenwerking en nauwe coördinatie tot een bevredigende oplossing zullen kunnen worden gebracht.

Men verlieze in dit verband niet uit het oog, dat het straaltijdperk niet alleen wereldwijd alle daarbij betrokken luchtvaartmaatschappijen elk voor zich voor grote technische, operationele, financiële en commerciële problemen stelt, maar dat daarbij meer in het bijzonder wat Europa betreft nog komt, dat zijn maatschappijen zich zien geconfronteerd met een resolute poging van Amerikaanse zijde om een overheersende positie in de intercontinentale luchtvaart te veroveren. Zover behoeft het niet te komen, maar dan zullen toch de regeringen van de Westeuropese landen zich, ook wat de luchtvaart betreft, zo spoedig mogelijk moeten opwerken van een eng-nationalistische tot een waarlijk Europese visie. De inzet — Europa's plaats in de wereldluchtvaart — lijkt deze frontverandering alleszins waard.

### Samenvatting.

De beschouwingen in dit en het voorgaande artikel kunnen als volgt worden samengevat:

1. Krachtens art. 84 lid 2 van het verdrag inzake de Europese Economische Gemeenschap zal de Raad van Ministers „passende maatregelen” kunnen nemen ten aanzien van zeevaart en luchtvaart. Het is zaak, dat men zich aan Nederlandse kant terdege bewust is, wat ten deze, zeker van Nederlands standpunt bezien, als „passend” c.q. als gewenst en wat als ongewenst is te beschouwen.

2. De internationale luchtvaart geeft qua rentabiliteit over het algemeen geen fraai beeld te zien. Dit is niet in de laatste plaats een gevolg van het feit, dat van vrijheid van

luchtverkeer geen sprake is. Vooral vijfde vrijheidsrechten zijn moeilijk te verkrijgen, in het bijzonder voor luchtvaartmaatschappijen van kleine landen. Het Europese luchtnet heeft primair een aan- en afvoerfunctie. Mede ten gevolge ook hier van luchtvaartpolitieke restricties laat de opbouw en de wijze van bediening van dat net nog veel te wensen over. Dit leidt — mede tot schade van het publiek — tot onnodig dure exploitatie en daardoor onnodig hoge tarieven, de inmiddels door de maatschappijen zelf in onderlinge samenwerking reeds tot stand gebrachte verbeteringen ten spijt.

3. In de Raad van Europa werden destijds enkele voorstellen gelanceerd, gericht op „integratie” van de Europese luchtvaart. Deze beoogden een supra-nationale Hoge Autoriteit met beslissende bevoegdheden en/of een syndicaat van luchtvaartmaatschappijen te creëren.

4. Dergelijke voorstellen zijn voor Nederland onaanvaardbaar. Zij (en met name de voorstellen van Sforza en Bonnefous) zijn duidelijk geïnspireerd door eng-nationalistische motieven; zij beogen in wezen geen ordening vóór (een gezonde) concurrentie, maar een ordening tégen concurrentie, ten bate van de eigen maatschappijen. De belangen van de kleinere landen en van de luchtvaartmaatschappijen van die landen alsmede daardoor ook de manifeste wensen en belangen van het reizende publiek zouden daarbij onherroepelijk in de verdrukking komen.

5. Onder de huidige omstandigheden kan geen enkele daad van „integratie” op het gebied van de Europese luchtvaart, die een van bovenaf opgelegd karakter zou dragen, een bijdrage zijn tot een gezonde rationalisatie. Zowel de gedachte aan een supra-nationale Hoge Autoriteit voor de luchtvaart als die van een geforceerde samensmelting van luchtvaartmaatschappijen moet dan ook met beslistheid van de hand worden gewezen.

6. Luchtvaartpolitieke restricties en subsidies aan luchtvaartmaatschappijen strekken tot belemmering van de vrijheid van het dienstenverkeer en tot vervalsing van de concurrentie op dit gebied. Dit is onverenigbaar met de principes van de gemeenschappelijke markt. Het zou derhalve — reeds op grond daarvan en zonder dat er behoefte is aan toepassing van art. 84 lid 2 — in overeenstemming zijn met de geest en de doelstellingen van de E.E.G., wanneer de partnerlanden zouden komen tot het sluiten van een multilateraal verdrag, gericht op liberalisatie zowel van het intra-Europese luchtverkeer als van het verkeer van en naar Klein-Europa, voor zover hun luchtvaartmaatschappijen bij een en ander zijn betrokken, en tot een geleidelijke vermindering van de subsidies. De Europese luchtvaart zou aldus op een gezondere leest worden geschoeid en van zulk een initiatief van de Europese landen zou tevens een heilzame werking uitgaan op het luchtvaartpolitieke klimaat in de wereld als geheel.

7. Zolang een verdrag van een zo vergaande strekking nog niet te bereiken zou zijn, kan men beginnen met het wegnemen van de belemmeringen voor een „interchange of routes”. De luchtvaartmaatschappijen zullen van de aldus geschapen mogelijkheden in onderlinge samenwerking stellig een nuttig gebruik maken, mede ten voordele van het reizende publiek, en daarmee het pad banen voor een ook formele opheffing van bestaande restricties.

8. Afgezien van deze van overheidswege te nemen maatregelen is het streven naar verdere rationalisatie van het Europese luchtverkeer een taak van de luchtvaartmaatschappijen zelf.

's-Gravenhage.

J. H. SPIEGELBERG.

### Juke-boxes

In een artikel in „The Financial Times” van 28 november jl. troffen wij een overzicht aan van de jaarinkomsten, die een £ 650 kostende juke-box zijn eigenaar verschaft. De bruto-ontvangsten belopen gemiddeld ongeveer £ 8 per week.

Bruto-ontvangsten .....	£ 416
Af: aandeel voor de eigenaar van het établissement .....	£ 78
Bruto-inkomsten van de eigenaar .....	£ 338
Kosten:	
Afschrijving .....	£ 130
Platenaankopen .....	£ 46
Onderhoud etc. ....	£ 26
Uitvoeringsrechten .....	£ 17
Verzekering e.a. ....	£ 26
	£ 245
Netto-opbrengst .....	£ 93

Genoemd blad vermeldt voorts o.a. dat — zulks in tegenstelling tot de gangbare mening — „teen-agers” slechts een deel van het juke-boxpubliek uitmaken. De meest gunstige vestigingsplaatsen zijn nl. café's, gelegen aan autowegen, waar vrachtautochauffeurs en vertegenwoordigers het leeuwedeel der clientèle vormen. Thans zijn er in Engeland 10.000 à 13.000 juke-boxes en iedere maand komen er ca. 400 bij. Er zijn er echter nog maar 50, waarop men behalve muziek ook drie minuten stilte „ten gehore” kan brengen.

# Concurrentieregime en prijsvorming

- De vergadering van de Vereniging voor de Staathuishoudkunde is al weer enige dagen achter de rug, doch er is alle aanleiding om nog eens terug te komen op dit jaarlijkse economen-evenement. Zoals gebruikelijk kwamen ook dit jaar weer drie preadviezen ter tafel, nl. resp. van Prof. Dr. F. L. de Jong, Drs. P. L. Justman Jacoben Drs. J. F. H. Wijsen. Zij handelden over, wat iemand ter vergadering noemde de uitvoerigste vraagstelling, die waarschijnlijk ooit in de verenigingsannalen zal worden opgetekend. Dat was natuurlijk bedoeld als een grapje, maar er klonk toch enige kritiek in door, in de trant van: één bestuur kan meer vragen dan drie wijze preadviseurs kunnen beantwoorden. En dat was inderdaad het geval, want de probleemstelling was oeverloos. De opdracht luidde nl. niet alleen de relatie tussen concurrentieregime en prijsvorming als zodanig te onderzoeken, neen dit diende — wat op zichzelf nog logisch was — te geschieden op basis van zekere welvaartsnormen, maar bovendien werd dan nog gevraagd in dit verband aandacht te schenken aan de economisch-politieke en internationale vraagstukken, die hier rijzen, terwijl ten slotte nog het probleem van de prijsdifferentiatie aan de orde werd gesteld. Dit was van het goede teveel en het valt dan ook niet te verwonderen, dat de preadviseurs uit dit omvangrijke geheel naar eigen smaak een keuze deden, zodat drie stukken ontstonden, die wel enige raakvlakken met elkaar hadden, maar toch in feite ieder over een afzonderlijk onderwerp handelden.

Prof. De Jong heeft dit gevaar onderkend en zijn preadvies is dan ook een grootscheepse poging om een zekere systematiek in het geheel aan te brengen. Tot op grote hoogte wist hij daarin te slagen, doch aangezien het geprojecteerde arbeidsterrein zo bijzonder uitgestrekt was, kon hij nolens volens veelal niet verder komen dan tot begripsomschrijvingen en probleemaanduidingen. Zo is zijn preadvies geworden tot een staalkaart van hetgeen heden ten dage in de prijstheorie aan de orde is. Voor de schrijver moet dit iets onbevredigends hebben gehad en op enkele punten tracht hij dan ook wat dieper te graven, met name bij zijn behandeling van de marginale kostencontroversie, voorts in zijn beschouwing over de werkzame mededinging en ten slotte in zijn visie op een bijzonder geval van prijsdifferentiatie: de spoorwegtarieven.

Hoewel dit een moeilijk en nogal theoretisch aandoend vraagstuk is, willen wij hier toch iets zeggen over het eerste van deze onderwerpen, de marginale kostencontroversie. Rond deze discussie is nl. langzamerhand een gehele literatuur ontstaan, vooral ook omdat dit vraagstuk de „welfare-economists” zeer na aan het hart ligt. Het is een fascinerend probleem, niet alleen omdat het tal van theoretisch interessante aspecten biedt, doch ook omdat het in de praktijk (bijv. bij bepaalde openbare nutsbedrijven) reële betekenis heeft. Kort geformuleerd komt de vraagstelling hierop neer, of in bedrijfstakken met dalende gemiddelde kosten de prijszetting op basis van de gemiddelde kosten dient te geschieden dan wel op basis van de marginale kosten, die in dit geval onder de gemiddelde kosten liggen. De Jong kiest het eerste, voornamelijk op grond van de bedrijfseconomische overweging, dat anders de produktie verliesgevend wordt. Op het eerste gezicht zou men geneigd zijn hem gelijk te geven, eigenlijk alleen al uit de impulsieve overweging, dat er hier weer zo'n hersen-

schimmig theoretisch probleem wordt gesteld, waarvoor de praktijk zonder meer de knoop doorhakt, omdat men nu eenmaal geen verliezen wenst. Maar zo eenvoudig is het niet; men moet bij dit probleem nl. twee dingen goed onderscheiden en dat heeft De Jong onvoldoende gedaan. In de eerste plaats is er het theoretische probleem, nl. welke methode van prijszetting tot een optimale allocatie van produktiefactoren leidt en vervolgens het meer praktische vraagstuk, hoe bij keuze van de marginale kostenregel het eventuele deficit kan worden gefinancierd. Zuiver theoretisch redenerend (en hierop werd tijdens de discussie zowel door Prof. Hennipman als Prof. Kreukniet de aandacht gevestigd), is de marginale kostenregel onaantastbaar; ten hoogste kan men ervan zeggen dat ze als voorwaarde voor de optimale allocatie nog een zekere aanvulling vereist en dat ze vanuit een statische visie is geconstrueerd, zodat er in een dynamische beschouwingwijze wel enige amendementen op zijn aan te brengen. Dat De Jong dit niet inziet, komt omdat hij het vraagstuk steeds op de individuele onderneming betreft; dalende kosten zijn daar immers regel en dan lijkt het theoretische resultaat zo absurd. Maar het gaat niet om de individuele onderneming, het probleem ligt bij de bedrijfstak en dalende kosten zijn daar lang niet zo algemeen. Voor zover zij echter voorkomen en voor zover men voor de theoretische regel kiest — wat verschillende openbare nutsbedrijven in feite doen —, zijn er verschillende oplossingen mogelijk voor de dekking van eventuele tekorten; men denke in dit verband aan vastrechttarieven e.d. Het is dus helemaal niet zo — wat intussen wel door extreme aanhangers van de marginale kostenregel (bijv. Lerner) is verdedigd —, dat verliezen in dit geval uit belastingen moeten worden goedge maakt.

Op zichzelf is deze kwestie al voldoende om een vergadering economen een hele dag bezig te houden, want het probleem is met het voorgaande alleen maar aangeduid. De Jong heeft echter geen gelegenheid gehad hieraan meer dan een vrij oppervlakkige beschouwing te wijden. Het bestuur wilde immers meer van hem en zo moest hij vervolgens nog de gehele theorie van de markt vormen benevens de normen voor een „werkzame” of gezonde concurrentie bespreken, om dan ten slotte nog aandacht te wijden aan de prijsdifferentiatie. Wij willen ons hier beperken tot een enkel woord over de kwestie van de werkzame concurrentie, omdat dit punt in de discussie vrij sterk op de voorgrond heeft gestaan. De Jong heeft getracht hiervoor enkele criteria te vinden, zulks vooral in navolging van J. Bain. Om tot aanvaardbare prijsresultaten te leiden, zou de concurrentie moeten voldoen aan de volgende eisen: 1. een zo efficiënt mogelijke produktie; 2. een produktie-omvang van de bedrijfstak, die zich conformeert aan de optimale allocatie van produktiefactoren; 3. geen buitensporige reclame; 4. voldoende winst om technische vernieuwingen mogelijk te maken, maar ook niet meer dan dat; 5. gebruikmaking van alle mogelijkheden die de techniek biedt; 6. geen overdreven prijschommelingen in de conjunctuur. Men moet erkennen, dat deze eisen redelijk klinken, zodat iedereen daarmee kan instemmen. Misschien is dat juist de zwakte van dit soort normen, want in feite is hun formulering zo vaag, dat een ieder ze naar eigen inzicht kan interpreteren. Dit bleek dan ook bij de discussie, terwijl daarbij bovendien werd opgemerkt dat dit rijtje ad libitum

is te vergroten, zonder dat de algemene instemming daardoor wordt aangetast. Voor zover dit inderdaad waar is, heeft een dergelijke opsomming eigenlijk alleen zin bij een scherpe definiëring van begrippen als winsten, kosten e.d. De Jong heeft dat niet nagelaten, maar verschillende debaters waren dit natuurlijk vergeten, zodat de aanvankelijke eenstemmigheid op dit punt achteraf een camouflage bleek voor belangrijke meningsverschillen.

Bij de taakverdeling tussen de preadviseurs werden de internationale aspecten van de probleemstelling aan de heer Justman Jacob toebedeeld. Anders dan De Jong heeft deze preadviseur geen poging gedaan om het veelvormige monster van de probleemstelling in zijn geheel te benaderen. Doelbewust heeft hij zich beperkt tot een vrij eng terrein, nl. de beschrijving van de resultaten van de prijsvorming binnen de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, terwijl hij vanuit zijn ervaringen op dit gebied ook enkele opmerkingen maakt over de regelingen dienaangaande in het verdrag voor de Europese Economische Gemeenschap. Het is een vlot leesbaar, descriptief betoog geworden, dat tot de conclusie leidt dat het resultaat van de Europese Economische Gemeenschap voor Kolen en Staal tot dusver bevredigend is geweest, waarbij echter wordt aangetekend dat het E.G.K.S.-marktmechanisme gelukkig nog niet de proef van een ernstige depressie heeft behoeven te doorstaan, zodat omtrent de uitslag daarvan nog wel enige onzekerheid kan rijzen. Nog een enkel punt kan uit dit preadvies worden aangestipt. Gezien de onzekerheid over hetgeen de Europese Economische Gemeenschap voor het bedrijfsleven zal brengen acht, Justman Jacob de toepassing van readaptatiekartels onder bepaalde omstandigheden aantrekkelijk.

Tegen dit standpunt, dat uiteraard met de nodige nuances door deze preadviseur is verdedigd, heeft Prof. Zijlstra tijdens het ochtenddebat gewaarschuwd. Met opzet is immers voor de Europese Economische Gemeenschap een lange aanpassingsperiode gekozen; de tarieven en contingenten verdwijnen dan ook heel geleidelijk. Doch wanneer dit het bedrijfsleven nog niet langzaam genoeg is en men de oude toestand poogt te handhaven door prijs- en gebiedsafspraken, dan ontstaat het gevaar, dat aan het einde van de aanpassingsperiode weliswaar alle nationale handelsbelemmeringen zijn verdwenen, doch goeddeels zijn vervangen door een netwerk van ondernemersafspraken, waardoor de concurrentieverhoudingen in feite versterkt zijn tot hetgeen vóór de verdragssluiting reeds bestond.

Ten slotte de beschouwing van Drs. Wijsen. Deze koos dezelfde weg als de vorige preadviseur, in die zin, dat ook hij de probleemstelling beperkte tot een beschrijving, in dit geval van de prijs- en kartelpolitiek zoals de Overheid deze in ons land volgt. Het bijzondere karakter van de Wet economische mededinging als een zekere synthese tussen misbruikswetgeving en verbodswetgeving — het gaat immers niet alleen om de bestrijding van onaanvaardbare effecten van bepaalde kartels, doch er is ook de mogelijkheid van generieke onverbindendverklaring — wordt door Wijsen duidelijk belicht, terwijl hij daarnaast ook de nodige aandacht besteedt aan de plaatsbepaling van de prijspolitiek in het conjunctuurpolitiek instrumentarium, waarvan de Overheid zich in ons land bedient. Voorts laat Wijsen zien, dat prijsdifferentiatie als zodanig nooit een zaak kan zijn, die te veroordelen valt. Er zijn immers talloze vormen van prijsdifferentiatie en het hangt geheel af van de concrete omstandigheden, of in bepaalde gevallen wellicht onaan-

vaardbare resultaten uit de prijsdifferentiatie ontstaan.

Gegeven het conglomeraat van onderwerpen, lag het voor de hand, dat de debatten over de preadviezen zich meer in de breedte dan in de diepte zouden bewegen. In feite was het nog erger, want er viel nauwelijks enige lijn in de discussie te bespeuren. Dit kan wel blijken uit de discussiepunten, die door verschillende debaters in de ochtenduren aan de orde werden gesteld, en waaruit wij hier een greep doen: de definiëring van het begrip welvaart, de marginale kostencontroverse, de spelregels voor de aanvaardbare mededinging, de verschillende effecten van prijsdifferentiatie, de prijspolitiek in de afgelopen jaren, de spoorwegtarieven, de adequaatheid van het E.G.K.S.-verdrag en de eventuele noodzaak van aanpassing daarvan, de kwestie van de publikatie der vervoerstarieven binnen de E.G.K.S., de kartelbepalingen in het E.E.G.-verdrag, de readaptatiekartels en ten slotte zelfs de goudprijs. Van al deze onderwerpen was slechts het laatste er „met de haren bijgesleept” — waarschijnlijk had de betreffende spreker een preadvies van enkele jaren geleden doorgenomen —, maar de rest steunde zeer reëel op betogen in de preadviezen. Zo sprong men dus van de hak op de tak, wat intussen niet wegnam dat toch enkele belangwekkende beschouwingen vielen te beluisteren, met name van Prof. Hennipman, Mr. P. Blaisse en Prof. Zijlstra.

Hennipmans betoog betrof in de eerste plaats de definiëring van het welvaartsbegrip, waar de preadviseurs nogal willekeurig mee hadden omgesprongen, terwijl hij zich vervolgens kritisch richtte tegen De Jongs oplossing voor de marginale kostencontroverse. De interventie van Mr. Blaisse leidde tot de confessie, die wij helaas zo zelden van politici beluisteren, maar die nu — waarschijnlijk onder de indruk van het illustere gezelschap van economen — toch maar werd uitgesproken. Met zoveel woorden bekende Blaisse immers, dat hij in het licht van de stelregel, dat individuele deugd bijdraagt tot het algemeen welzijn, zijn eigen aandeel in dit welzijn uiterst gering moest achten. Weliswaar zijn niet alle politici zo wijs, maar ook deze individuele bekentenis maakte alleen al de morgenvergadering het uitzitten waard! Toen bovendien nog Minister Zijlstra zijn puntige beschouwing had uitgesproken over het noodzakelijke tweerichtingsverkeer bij gezonde mededinging — d.w.z. dat niet alleen de prijzen zich moeten modelleren naar de kosten, maar dat ook omgekeerd de kosten voortdurend onder de druk moeten staan van de prijzen —, toen oordeelden velen hun ochtend welbested.

Van de paneldiscussie in de middag kan dit niet zonder meer worden gezegd. Daarvoor was het discussiemateriaal te heterogeen en waren de debaters ook te verschillend gepreoccupeerd. Er ontstond zodoende een debat op verschillende niveaus, waarbij de practici en de theoretici grotendeels langs elkaar heen redeneerden. Toen bijv. de theoretici (Prof. De Jong en Prof. Kreukniet) juist hun eigen standpunten in de kostencontroverse hadden geformuleerd, sprong het debat ineens over op een kolenprobleem, waarover deskundigen als Justman Jacob, Stijkel en Nederhorst elkaar wel het een en ander te zeggen hadden, maar zij hadden dit nog niet gedaan of een andere groep (Nederhorst, v. d. Woestijne en Van Ameringen) vond het vraagstuk van de expansiefinanciering weer zo interessant, dat daarover breedvoerig moest worden gediscussieerd. Dit alles betekent niet, dat geen belangwekkende beschouwingen vielen te beluisteren, maar het geheel maakte toch de indruk van een voetbalveld, waarop drie

verschillende wedstrijden gelijktijdig worden gespeeld, hetgeen de zaken voor de spelers nogal gecompliceerd maakt en voor de toeschouwers bijna niet te volgen.

Er is nog een moment geweest, waarop alles ten goede had kunnen keren, nl. toen Dr. Kohnstamm bekende — alweer zo'n confessie, maar nu van ondernemerszijde —, dat alle prijstheoretische beschouwingen voor zijn onderneming waardeloos bleken, dat de verlies- en winstrekening voor de prijspolitiek van een dynamisch bedrijf geen aanknopingspunt biedt, en dat het verkopen van rayonproducten alleen maar een kwestie is van het aanvoelen van de concrete marktomstandigheden in bepaalde landen, waarbij men zelfs van kostprijzen niets behoeft af te weten. Toen de theoretici zelfs op deze bewuste uitdaging nauwelijks meer reageerden en de uitlatingen van de heer Kohnstamm niet overgelukkig begroetten als een bewijs te meer, dat zekere Amsterdamse-bedrijfs-economische beschouwingen over de functie van de kostprijs bij de prijsbepaling niet zo praktisch zijn als somtijds wel eens wordt gedacht, kortom toen ze dit winstpunt voor de theoretische economie niet incasseerden, was het spel verloren. Het debat liep dan ook uit op een overloze stroom van details, waarover niets meer valt mede te delen.

Laten wij dit verslag met een enkele opmerking besluiten. Als ontmoetingspunt tussen theoretici, bedrijfseconomen, overheidsdienaren en politici is de jaarvergadering van de Vereniging voor de Staathuishoudkunde een evenement, waarvan men de waarde moeilijk kan overschatten. Wij zouden er dan ook zeker niet voor willen pleiten er bijv. een „onderonsje” van vakeconomisten van te maken. Maar wil men werkelijk komen tot een vruchtbare gedachtenwisseling tussen de vertegenwoordigers van de theorie en de praktijk, dan is het zaak bij de keuze van de onderwerpen zeer omzichtig te werk te gaan, terwijl voorts de werkverdeling tussen de preadviseurs zodanig moet zijn, dat een gemeenschappelijke gespreksbasis ontstaat. Natuurlijk leent het ene onderwerp zich daarvoor meer dan het andere en niet ieder jaar kan men „topics” als inflatie of inkomensverdeling aan de orde stellen. Maar dat het verkeerd is een probleemstelling zo ver uit te rekken, tot er voor iedereen wel wat in zit, heeft de ervaring van dit jaar geleerd. Dit leidt tot een veelheid van onderwerpen en tot een vervlaking, waarmee niemand gediend is en waarvan het resultaat slechts kan zijn, dat men langs elkaar heen gaat redeneren.

's-Gravenhage.

J. E. ANDRIESEN.

## Reclame nu en straks

Met het thema „Reclame nu en straks” heeft het Genootschap voor Reclame op zijn 20ste congres, dat op 6 en 7 november jl. in Utrecht werd gehouden, de taak van de reclame in relatie tot de economische ontwikkeling in en buiten Nederland, aan de orde willen stellen. Opende dit congres nu werkelijk „een venster op het heden en de toekomst van de reclame”, zoals de inleiding van het programma vermeldde? Wij menen van wel en geloven, dat slechts weinigen van de ruim 500 congressisten ons zullen tegenspreken, wanneer wij hier constateren, dat voor dit venster een bijzonder boeiend tafereel werd ontrold.

Vrijwel alle sprekers kwamen via een beschouwing over de economische en commerciële problemen tot een plaats- en functiebepaling van de reclame in dit grote geheel. Wij achten dit kenmerkend voor de ontwikkeling, die wij de emancipatie van de reclame zouden willen noemen. Een verheugende ontwikkeling, waarbij men van de zijde van Overheid en bedrijfsleven steeds meer begrip gaat tonen voor de betekenis van de reclame als katalysator voor de economische bedrijvigheid, terwijl in de kringen van de reclamespecialisten een groeiend besef voor de dienende functie van de reclame kan worden geconstateerd.

In het algemeen gesproken viel het — nogal substantiële — programma in twee delen uiteen. Een aantal referaten waarin de taak van de reclame door diegenen, die hiervan gebruik maken, van verschillende gezichtspunten uit werd belicht en daarnaast een verhandeling van de zijde van de reclame-industrie en een aantal „case histories”, die een interessant beeld gaven van datgene, waartoe beoefenaars der reclame in staat zijn. Een min of meer volledig overzicht van het gesprokene kan in dit bestek moeilijk worden gegeven. De dagbladen hebben trouwens reeds vrij uitvoerige verslagen gepubliceerd en wij zullen dus volstaan met het aanstippen van enkele punten uit de — goed op elkaar aansluitende — referaten.

In een visionair betoog behandelde de heer O. M. E. Loupart, oud-lid Presidium Raad van Bestuur van de N.V.

Philips' Gloeilampenfabrieken, de structuur van de Nederlandse economie en de taak van de reclame in perspectief. Onze grote bevolkingsaanwas maakt het noodzakelijk, dat honderdduizenden additionele arbeidskrachten in industrie, handel en dienstverlening moeten worden opgenomen. Om de welvaart van ons volk te verhogen zijn blijvende vergroting van de produktiviteit en blijvende opvoering van de export nodig. De Euromarkt is een arbeidsveld dat een onuitputtelijke bron van vruchtbare mogelijkheden voor de Nederlandse ondernemer biedt. Bij dit gebeuren zal de reclame een grote rol spelen, want 'alleen de reclame — aldus deze spreker — helpt de economische bedrijvigheid op toeren brengen en houden. Brede en diepgaande bestudering van de taak van de reclame, zowel in de economische evolutie in eigen land als in de voor de deur staande geografische marktverbreding voor het Nederlandse produkt, dient zo spoedig mogelijk ter hand te worden genomen.

Over de ontwikkeling van de consumptie in Nederland sprak Drs. Hub. L. Jansen, algemeen secretaris van de S.-E.R. Uitgaande van het sociaal-economisch beleid, waarbij naar een evenwichtige welvaartsontplooiing voor zo breed mogelijke groepen wordt gestreefd, gaf hij een reeks cijfers over de ontwikkeling van de consumptie in Nederland. Verwacht mag worden, dat de aanzienlijke stijging van het totale verbruik in de afgelopen tien jaren, die — gecorrigeerd voor prijsfluctuaties — 35 pCt. bedroeg, d.i. per hoofd 21 pCt., in de komende jaren zal worden voortgezet. Hierop volgde een bijzonder interessante uiteenzetting over de verdeling van het gebruik over de verschillende goederengroepen. In het algemeen ziet men bij stijgend inkomen de percentages van uitgaven voor de meer levensnoodzakelijke goederen en diensten dalen.

Zijn verwachtingen over de Nederlandse consumptie-markt vatte Drs. Jansen — uiteraard onder alle voorbehoud — als volgt samen:

1. het percentage van het inkomen besteed voor voe-

dingsmiddelen zal in de toekomst verder dalen. Wel zal het absolute bedrag van het verbruik in deze sector toenemen. De verschuiving naar meer luxe voedingsmiddelen zal zich niet in dezelfde mate voordoen als in het recente verleden;

2. het procentuele aandeel van de bestedingen voor kleding en schoeisel tendeert af te nemen. Ook hier zal het absolute bedrag der bestedingen zich ten minste evenredig aan de groei der bevolking nog wel uitbreiden. Verschuiving is echter mogelijk naar lagere prijsklassen in de betreffende artikelen;

3. het percentage van het inkomen besteed aan „het wonen” zal sterk stijgen onder invloed van te verwachten huurverhogingen. Bij het beschikbaar komen van meer ruimte neemt ook het aandeel voor meubilering en stof-fering toe. Goedkopere aanbiedingen in deze sector zullen echter meer dan in het recente verleden een zekere preferentie genieten;

4. het aandeel van duurzame consumptiegoederen als televisietoestellen, radio's, bandrecorders, wasmachines, auto's, ijskasten zal zeer sterk toenemen;

5. het percentage van het inkomen, uitgegeven aan ontspanning, vakanties en sociale en hygiënische zorg, zal ongeveer gelijk blijven met een lichte tendens tot stijging.

De reclame-omzet zal niet achterblijven bij de omzetten van goederen en diensten. De gegevens tonen trouwens aan dat de reclame nu reeds volop bezig is de lijn van expansie te volgen. Zo is bijv. het advertentievolume der dagbladen in de periode van 1953-1957 met niet minder dan 64 pCt. gestegen.

De heer J. P. Coelingh, directeur van de Erven de Wed. J. van Nelle N.V. en voorzitter van de Bond van Adverteerders, gaf als ondernemer een boeiende uiteenzetting over de relatie tussen reclame en merkartikelenindustrie. De merkartikelenfabrikant dient als zijn arbeidsterrein zowel de nationale als de internationale markt dynamisch te bezien. Aan de hand van bevolkingsgroei, inkomensverschuivingen, welvaartstoename en gebruiksgewoonten

werd deze dynamische markt onder de loep genomen. Het beschermen van het merkartikel vraagt een rusteloos speuren naar nieuwe ontwikkelingen in de consumptiegewoonten en de marktconstellatie, het steeds zoeken naar verbetering van samenstelling en verpakking. Bij al deze dingen is publiciteit onontbeerlijk. Door reclame worden massale markten geschapen, die massale productie mogelijk maken. Als zodanig vormt de reclame een productiefactor, die haar vaste plaats in de calculatie heeft. Dit leidt er natuurlijk toe, dat de kosten geen slag in de lucht mogen zijn; in dit verband bracht spreker de toenemende drang naar research ter sprake.

De reclame voor de Nederlandse produkten op West-europese markten werd uitvoerig besproken door de heer H. Dorlas, directeur van het Nederlands Zuivelbureau. Meer dan de helft van de waarde van onze totale uitvoer gaat naar de Euromarkt-landen en Groot-Britannië. Dit legt grote verplichtingen op en hoewel de voor reclame op deze markten uitgegeven bedragen toenemen, moet in dit opzicht toch nog meer worden gedaan.

Ten slotte gaf de heer P. Bauduin, directeur van het Ned. Reclame-Adviesbureau Bauduin N.V., een beschouwing over de evolutie en verantwoordelijkheid van het reclamebedrijf, waarin hij een lans brak voor een-nog nauwere samenwerking tussen adverteerders en bureaus, waarbij de eersten vertrouwen dienen te hebben in de deskundigheid der reclamespecialisten.

Rest ons nog te vermelden, dat — hierin voorafgegaan door de Voorzitter van het Genootschap voor Reclame, Jhr. W. van Andringa de Kempnaer — vrijwel alle sprekers de commerciële televisie, of beter gezegd het uitblijven hiervan op de korrel hebben genomen. Het feit, dat de Overheid datgene, wat in de ogen van velen uit het bedrijfsleven een brandende kwestie is, „op een laag pitje warm houdt”, ondervond uiteraard slechts matige waardering.

Rotterdam.

J. OPPENHEIM.

## Europa-bladwijzer

### No. 2 a

#### Algemeen.

Indien wij de mate van vooruitgang in de Europese éénwording mochten afleiden uit het aantal nieuw verschijnende periodieken, dat geheel aan de integratieproblemen is gewijd — men denke slechts aan de *Revue du Marché Commun* en *Europäische Wirtschaftsgemeinschaft*, beide reeds in de vorige bladwijzer vermeld —, dan zouden wij ook nu weer een grote stap vooruit kunnen constateren. Ditmaal verwelkomen wij namelijk het veelbelovende drie-maandelijke „*Les problèmes de l'Europe*” (Paris, 17 Rue Saint Florentin), een uitgave van een kortelings opgerichte werkgroep van vooraanstaande personen uit alle kringen van het maatschappelijk leven in Klein Europa. Het eerste nummer bevat een aantal weldoordachte artikelen over onderwerpen van uiteenlopende aard. Wij noemen op deze plaats een interessante bijdrage van onze landgenoot Dr. J. E. Andriessen over „*Stabilité conjoncturelle et politique monétaire en Europe Occidentale*” en artikelen over „*Perspectives et problèmes de la Coopération Euroafricaine*” en „*L'Europe et l'Est*” van resp. O. G. Pirkham en A. Armengaud.

De afdeling „Documentation et information” bevat,

behalve een uitgebreide bibliografie met commentaar, een goede kroniek van de ontwikkeling in enkele sectoren van het Europese economische en politieke bestel.

De *Revue Economique* wijdde het gehele nummer van maart 1958 (blz. 169-336) aan het thema der Europese integratie. Bijdragen werden o.a. opgenomen van Pierre Uri („*Harmonisation des politiques et fonctionnement du marché*”), Georges Vedel („*Euratom*”), André Marchal („*Marché commun européen et zone de libre-échange*”), Robert Marjolin („*Coopération intergouvernementale et autorités supranationales*”), en J.-R. Rabier („*Cinq ans de marché commun du charbon et de l'acier*”).

Speciale aandacht verdient een artikel van Maurice Byé (*Localisation de l'investissement et Communauté économique européenne*), waarin deze betoogt, dat de investeringen een — zo niet de — beslissende rol spelen in de Europese economische integratie: „*intégrer c'est rendre compatibles divers plans d'investissement*”. In tegenstelling tot de orthodoxe theorie, zo betoogt Byé verder, zullen de fondsen, die vrijkomen voor investering in de zes landen, zich niet automatisch naar die gebieden bewegen waar zij maatschappelijk hun grootste rendement afwerpen. Een

actieve Europese investeringspolitiek is dus vereist voor een gezonde ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt.

Over de economische integratie in het algemeen verscheen van de hand van R. Sannwald en J. Stohler een boekwerk getiteld „*Wirtschaftliche Integration (Theoretische Voraussetzungen und Folgen eines Europäischen Zusammenschlusses)*” (245 + X blz., Bazel 1958). De schrijvers weten een gedegen theoretische fundering te combineren met een grote mate van praktisch inzicht. Zij bespreken de economische samenwerking in Europa slechts ter illustratie van het betoog. In een bijlage van 10 bladzijden analyseren zij ook de ervaring met de Benelux.

Een supplement van de *American Economic Review* van mei 1958 bevat een verslag van de „Seventieth Annual Meeting of the American Economic Association”. Onder het hoofdstuk „Current Economic Questions Relating to Western Europe” (blz. 428-473) treft men o.a. twee preadviezen aan, getiteld resp. „*The Lessons of Benelux and the European Coal and Steel Community for the European Economic Community*” (R. F. Mikesell) en „*Economic and Financial Developments in Western Europe*” (F. A. Southard, Jr.). Het eerstgenoemde preadvies behandelt achtereenvolgens het probleem van de betalingsbalansen-evenwichten, de harmonisatie van belastingen, de concurrentievoorwaarden en het effect van regionale „arrangements” op de structuur van de internationale handel. De ervaring leert, zo luidt de conclusie, dat voor economische integratie veel meer nodig is dan alleen de slechting van de handelsbarrières. Het tweede preadvies geeft een geheel feitelijk overzicht van de recente monetaire ontwikkeling in Europa.

Bijzonder interessant voor belangstellenden in de Europese samenwerking is het tweede der drie preadviezen voor de vergadering van de Vereniging voor Staathuishoudkunde. P. L. Justman Jacob behandelt in 40 blz. op bijzonder heldere wijze de internationale aspecten van „*Concurrentieregime en prijsvorming*”, in het bijzonder met het oog op de E.G.K.S. en de E.E.G.

Vele zijn de publikaties, welke in dit jaar onder auspiciën van de O.E.E.S. zijn verschenen. Daaronder zijn niet slechts rapporten als „*Distribution in the footwear trade in Europe*”, „*The influence of sales taxes on productivity*” en „*Gas in Europe; production, availabilities, consumption*”, maar ook een controversiële studie van M. Gilbert: „*Comparative national products and price levels; a study of Western Europe and the United States*” (156 blz., O.E.E.C., Parijs 1958). Hoewel theoretisch bijzonder interessant, is het praktische belang van deze poging om de zo uiterst moeilijke vergelijking te maken tussen de nationale inkomens en prijsniveaus van verschillende landen, vermoedelijk niet groot.

De belangstelling van de Amerikanen voor de export naar West-Europa blijkt uit Thompson J. Walker's „*The Western European Markets*” (284 blz., New York 1958), een economische landenstudie, voorzien van uitgebreid statistisch materiaal, speciaal bedoeld voor de exporteurs in de Verenigde Staten.

Ook de Twentsche Bank N.V. liet door H. Th. Vreede een schat van statistische gegevens verzamelen over de E.E.G.-landen („*A profile of the European Market*”, 160 blz., 1958).

De Hoge Autoriteit zorgde voor een handig, beknopt boekje met „*Basisstatistieken van 12 Europese landen.*”

*Vergelijking met de Verenigde Staten van Amerika en de U.S.S.R.*” (100 blz., Luxemburg 1958).

Problemen van „*Europese bureaucratie*” waren het onderwerp van een door Prof. Mr. L. G. A. Schlichting op 3 mei jl. te 's-Gravenhage voor de Kring der Wetenschap voor Politiek gehouden lezing, waarvan de bewerkte tekst is afgedrukt in de *Internationale Spectator* van 8 oktober 1958. De door deze titel al argwanende lezer slaat de schrik om het hart, wanneer hij verneemt dat in juli 1957, dus nog vóór het inwerkingtreden van de E.E.G.- en Euratom-verdragen, bij de verschillende inter- en supranationale organisaties in Europa 3.171 ambtenaren werkzaam waren. Toch zal hij, aan het slot gekomen van deze verhelderende uiteenzetting, gewonnen hebben aan begrip en waardering voor het moeilijke en vaak ondankbare werk van deze ambtenaren, die veelal onder deprimerende omstandigheden hun arbeid verrichten.

Wie denkt, dat na de sluiting van de nieuwe Europese verdragen de voorvechters van de Europese eenheid zich tevreden zouden stellen met de verdediging van de verworven buit, vergist zich. Zij gorden zich aan voor de verdere strijd om een politieke integratie. Aan deze integratie is het eerste nummer van 1958 van de *Cahiers de Bruges* gewijd. Daarin treft men o.a. een artikel aan van Prof. Dr. H. Brugmans over „*l'Intégration politique de l'Europe*” en een bibliografie over dit onderwerp.

Hetzelfde vraagstuk bespreekt, in de derde aflevering van dit jaar van het Franse tijdschrift „*Politique Etrangère*” (blz. 294-312), A. Peyrefitte, niet te verwarren met zijn naamgenoot, schrijver van het prikkelende „*Les Ambassades*”, („*Comment se posent en 1958 les problèmes de la Communauté politique européenne*”).

De Nederlandse Juristenvereniging beraadslaagde op 28 juni van dit jaar over de wenselijkheid, met het oog op de toenemende behartiging van belangen in internationaal verband, die belangen hier te lande strafrechtelijk te beschermen en over de vraag in hoeverre en op welke wijze dit zou moeten geschieden. De broksgewijze aanpak, welke de preadviseur Mr. A. D. Belinfante voorstond, schijnt voor de naaste toekomst meer kans van slagen te hebben dan het groots opgezette algemene verdrag, dat de andere preadviseur, Prof. Mr. J. M. van Bemmelen, had ontworpen (Preadviezen in *Handelingen der Ned. Jur. Ver.* 1958, I, blz. 161-314).

Op het gebied van de economische integratie der Europese vervoersmarkt moeten speciaal worden genoemd twee artikelen, verschenen in het eerste nummer van de lopende jaargang van het *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* (blz. 1-11 en blz. 12-30), en het preadvies dat Dr. W. F. van Gunsteren opstelde voor het 19e Binnenscheepvaartcongres onder de titel „*Het vervoer in de Europese Economische Gemeenschap*” (Preadviezen voor het 19e Binnenscheepvaartcongres, Amsterdam, 11 en 12 juni 1958, blz. 5-39). Het eerste artikel, getiteld „*Die Integration des Verkehrs*”, is van de hand van de bekende Duitse verkeerseconomist Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn; het behandelt enkele algemene vraagstukken van verkeersintegratie. Het tweede artikel, „*Grundsatzfragen einer europäischen Verkehrspolitik*”, is gebaseerd op een eerdere en meer uitgebreide studie van de schrijver, Dr. H. Heeckt, welke in 1956 in de serie „*Kieler Studien*” verscheen onder de titel „*Der Verkehr als Integrationsfaktor der Europawirtschaft*”. Ten aanzien van het zeer interessante preadvies van Dr. Van Gunsteren mogen wij verwijzen naar de bespreking hiervan in „*E.S.B.*” van 9 juli jl. Een beknopt verslag van de behandeling van

dit preadvies op het congres gaf *Mr. M. L. P. Laurey* in Sociaal-Economische Wetgeving (1958, blz. 250-256).

Kort is ook het verslag in het Oostenrijkse tijdschrift *Verkehr* van een rede, welke *Prof. W. Haustein* hield op 25 april jl. over „*Die Verkehrspolitik im Gemeinsamen Markt*”, (no. 18 van 3 mei 1958, blz. 619-621). Deze rede is voor een belangrijk gedeelte gewijd aan een bespreking van het in de vorige bladwijzer genoemde „rapport Kapteyn”. Van de vele commentaren die — helaas voornamelijk in de buitenlandse literatuur — tot nu toe op dit rapport zijn verschenen, vermelden wij slechts de kritische bespreking onder de initialen *FR* („*Erste Empfehlungen für die Bestimmung einer europäischen Verkehrspolitik, Bemerkungen zum Kapteyn-Bericht der Montanunion*”), die is opgenomen in het Internationale Transport Zeitschrift van 9 mei 1958 (blz. 1221-1224) en het meer diepgaande artikel van *Dr. Schroiff*: „*Koordinierung des europäischen Verkehrs*” in het Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (juni-nummer 1958, blz. 78-96).

Dwars tegen de in Nederland en gelukkig ook onder velen in het buitenland levende opvattingen in gaat een artikel van de Fransman *G. Lupi*: „*La liberté de navigation sur le Rhin*” in de *Journal du Droit International* (jrg. 1958, no. 2, blz. 328-371). Zo betoogt *Lupi*, dat noch de vrijheid van handel, noch de binnenlandse cabotage op de Rijn is begrepen onder de vrijheid van vaart, gelijk die is neergelegd in de Akte van Mannheim. Een deel van zijn artikel is gewijd aan de verhouding tussen deze Akte („*impfegnée de l'idée de liberté individuelle*”) enerzijds, het E.G.K.S.-verdrag („*on ne saurait nier son inspiration socialisante*”) en het E.E.G.-verdrag anderzijds. Hij acht een herziening van de Akte waarschijnlijk.

Een klacht over het feit dat het Europese luchtvervoer buiten de integratie is gehouden, uit *Prof. Louis Cartou* in een uitstekend artikel in de *Revue française de droit aérien* (april-juni 1958, blz. 101-128: „*La structure juridique du transport aérien en Europe à la veille du marché commun*”). Hij bepleit dan ook een spoedige toepassing van art. 84 van het E.E.G.-verdrag.

*Dr. Hans-Wolfram Daig*, die verbonden is aan de juridische afdeling van het Europese Hof, geeft in het *Archiv des öffentlichen Rechts* (83ste Band, blz. 132 e.v.) een ruim 70 blz. lange verhandeling over „*Die Gerichtsbarkeit in der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der europäischen Atomgemeinschaft*”. Duidelijk treedt daaruit naar voren dat: „*dem neuen Gerichtshof eine nach Umfang und Vielgestaltigkeit, nach Verantwortungslast und Folgen schwere schlechthin überwältigende Aufgabe gestellt ist*”.

De tweede aflevering van het nieuwe, twee keer per jaar verschijnende, *Journal of the International Commission of Jurists*; bevat een zeer instructief artikel over „*the European Commission of Human Rights: Procedure and Jurisprudence*”. De schrijvers *A. B. McNulty* en *Marc-André Eissen*, beiden werkzaam bij de commissie, geven een helder overzicht van de wijze waarop de 302 vóór 1958 ingekomen individuele klachten zijn behandeld: 274 werden terstond verworpen; nog geen enkele is definitief ontvankelijk verklaard. Geen wonder dat ook Nederland thans aandurft het individuele klachtrecht te erkennen!

#### Organisatie voor Europese Economische Samenwerking.

Het — zoals gewoonlijk goed gedocumenteerde — 9de rapport van de O.E.E.S., getiteld „*A decade of co-operation, achievements and perspectives*” (187 blz., O.E.E.C., Parijs 1958), luidt in zijn conclusies grotendeels in majeur zowel

ten aanzien van de liberalisatie (het rapport spreekt van een „*spectacular growth of trade between Member countries since the war*”) als ten aanzien van de binnenlandse economische ontwikkelingen (economische expansie en vermindering van werkloosheid „*are realised to a remarkable extent*”).

De liberalisatiemaatregelen, welke zijn getroffen in het kader van de O.E.E.S., binden volgens de president der Haagse Rechtbank niet alleen de Staten jegens elkander, maar geven ook rechten aan hun onderdanen. Een importeur heeft daarom recht op afgifte van een invoervergunning, indien de Nederlandse Staat door de weigering daarvan zou handelen tegen de op het Tractaat van de O.E.E.S. berustende Code de Libération. De president besliste echter tevens, dat een Staat maatregelen mag nemen tegen dumping door een buitenlandse particuliere firma, ook al laat de genoemde Code alleén maatregelen toe tegen dumping door een andere Staat (vonnis van 12 juni 1958, N.J. no. 385).

#### Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal.

Een uitstekende beschouwing van *Claude Lasalle* over de „*Aspects institutionnels de la communauté charbon-acier*” vult 41 bladzijden van de „*Revue du Droit Public et de la Science Politique*” (1958, blz. 410 e.v.). Achtereenvolgens bespreekt de schrijver de uitbreiding van de rol van de Gemeenschappelijke Vergadering, de plaats en invloed van het Raadgevend Comité en de bijdrage, welke het Hof door zijn arresten over de taak en de onderlinge verhouding van de organen der Gemeenschap heeft geleverd tot een goede functionering daarvan, waarna hij zijn goed gedocumenteerd betoog besluit met de bemoedigende conclusie, dat „*un système harmonieux et équilibré a fonctionné de façon satisfaisante*”.

Boeiende lectuur vormt „*The Uniting of Europe*” van de Amerikaan *Ernst B. Haas*, dat als ondertitel draagt: „*Political, Social and Economical Forces, 1950-1957*” (552 blz., Londen 1958). De schrijver, beoefenaar van de politieke wetenschappen, onderzoekt op diepgaande wijze in het bijzonder de vraag in hoeverre vakverenigingen, werknemersverenigingen en politieke partijen en regeringen in de E.G.K.S.-landen onder invloed van deze organisatie tot samenwerking gekomen zijn en hoe zich de politieke verhouding tussen de Hoge Autoriteit, Gemeenschappelijke Vergadering en Raad van Ministers ontwikkeld heeft. Hoewel hier en daar tegenspraak uitlokkend, vormt dit boekwerk een uiterst gewichtige en het verdere onderzoek stimulerende bijdrage tot de kennis van de politieke, sociale en economische veranderingen, die zich in Europa — voor een deel ongemerkt — voltrekken.

Een van de politieke „*nouveautés*”, de „*Europese fractievorming*” wordt in de Internationale Spectator van 8 juli 1958 (blz. 359-378) besproken door *Th. E. Westerterp*, die als ambtenaar van het E.G.K.S.-parlement dit „*Eerste experiment*” van nabij heeft meegemaakt.

In de mei- en juni-aflevering van *Droit Social* bespreekt *Charles Savoulland*, verbonden aan de afdeling arbeidsvraagstukken van de H.A., het IIe deel van het door de H.A. uitgegeven document „*Tendances réelles de la politique salariale*” („*Les salaires des ouvriers dans les industries de la Communauté*”). De Studie-, Voorlichtings- en Documentatie-afdeling van het Europese parlement publiceert een uitvoerig overzicht van „*De toepassing van het Verdrag tot oprichting van de E.G.K.S. tijdens de overgangperiode*” (303 blz., Luxemburg 1958).



## Benelux.

Van het kwartaalbericht-Benelux, een uitgave van het secretariaat van de Nederlands-Belgisch-Luxemburgse Douane-unie, verdient in het bijzonder vermelding no. 4 van de 2e jaargang (1958). Dit nummer tocht bevat niet alleen heldere overzichten van de geschiedenis en de inhoud van het als bijlage daaraan toegevoegde verdrag inzake de economische unie, maar ook enkele, de kern van de zaak rakende, opmerkingen van de secretaris-generaal der Unie, Dr. C. D. A. baron van Lynden, over „de problematiek van Benelux” (blz. 24-27), welke in beginsel gelijk is aan die van elke poging tot economische integratie van verschillende landen. Over een belangrijk onderdeel van deze problematiek t.w. „Monetaire en financiële aspecten van het Benelux-beleid”, schreef de plv. thesaurier-generaal, Mr. L. de Block, een inhoudrijk artikel in de Nederlandse Economist (juni 1958, blz. 424-445), dat niet alleen doet zien hoeveel er nog ontbreekt en waarschijnlijk nog lang zal ontbreken aan de vrijheid van betalings- en kapitaalverkeer tussen de partnerlanden, maar dat tevens op overtuigende wijze aantoont dat een algemene coördinatie van de interne economische, financiële en sociale politiek nodig is, wil de Benelux tot verdere ontwikkeling komen en als voorbeeld kunnen dienen voor de verwezenlijking van het integratiestreven in Europees verband.

In een inleidend artikel over de *Economische Unie*, in het reeds bovengenoemde Kwartaalbericht no. 4 (blz. 3-9), schrijft Dr. Van Lynden, dat blijkens een ervaring van 14 jaren voor de Benelux de tegenstelling tussen het systeem van supranationale organen en dat van samenwerking der Staten met behoud van ieders soevereiniteit eigenlijk niet opgaat. Mr. W. A. Huibregtse daarentegen, die onder de titel „Beneluxverdragen” in S.E.W. 1958 (blz. 206-216) een

juridische beschouwing wijdt aan het Unieverdrag, legt sterk de nadruk op het intergouvernementele karakter van de Benelux-samenwerking; zo maakt het Verdrag niet mogelijk, dat de instellingen der Unie beslissingen nemen, welke rechtstreeks de burgers binden.

Voor wie zich de moeizame totstandkoming van de Economische Unie weer voor de geest wil halen vormt J. E. Meade's „Negotiations for Benelux: an annotated chronicle 1943-1956” (89 blz., Princeton University, New Jersey 1957) nuttige lectuur.

Ook in de Benelux is de landbouw het grootste zorgkind. Zo kon in 1957 tussen Nederland en België geen overeenstemming worden bereikt over de hoogte der zgn. minimum-prijzen voor tomaten, zodat België deze zelfstandig vaststelde. Nederland kwam tegen deze vaststelling op bij het daartoe aangewezen college van scheidslieden. Op 29 maart 1958 werd dit beroep afgewezen, hoewel scheidslieden het verzet van Nederland tegen de verhoging van de minimum-prijzen „alleszins begrijpelijk” oordeelden. De uitspraak, welke een voor juristen belangwekkende uiteenzetting over de taak en bevoegdheden der scheidslieden bevat, is afgedrukt in een bijlage bij het kwartaalbericht-Benelux no.5 van juli 1958. Vooral in het licht van deze uitspraak doet het zonderling aan, dat in het Unieverdrag de bevoegdheden van arbiters nog aanmerkelijk beperkter zijn omschreven dan in de thans nog geldende Landbouwprotocollen. Toch is dit het geval, naar Mr. P. J. G. Kapteyn aantoont in een hoofdartikel in het Nederlands Juristenblad van 25 oktober 1958, getiteld: De „Landbouw-arbitrage in de Benelux Economische Unie: twee stappen achterwaarts?”.

Leiden.

EUROPA-INSTITUUT  
van de Rijksuniversiteit te Leiden.

## INGEZONDEN STUK

# Uitvoeringsniveau en bouwkosten

Drs. A. van Gemund te 's-Gravenhage schrijft ons:

Naar aanleiding van het in het nummer van 17 september jl. van dit tijdschrift verschenen artikel van Drs. J. Poot, getiteld „Uitvoeringsniveau en bouwkosten”, zouden wij gaarne de volgende opmerkingen willen maken, daarbij het artikel op de voet volgend.

In de tweede alinea van zijn artikel constateert schrijver, dat weliswaar het uitvoeringsniveau in de woningbouw is gedaald, maar dat het aantal bouwvakarbeiders, werkzaam in de woningbouw evenzeer is gedaald. Schrijver vermeldt in dit verband de aantallen bouwvakarbeiders werkzaam in de woningbouw in de provincie Zuid-Holland per 1 september 1957 en 1 augustus 1958, resp. 18.994 en 16.425.

Teneinde de betekenis van de zojuist genoemde daling van het aantal bouwvakarbeiders voor de situatie op de bouwmarkt te kunnen bepalen, is dezerzijds het hier-naast afgedrukte overzicht opgesteld.

Uit dit overzicht blijkt, dat, ondanks de daling van het aantal bouwvakarbeiders werkzaam in de woningbouw in de provincie Zuid-Holland tussen de peildata 1 juli 1957 en 1 juli 1958, de arbeidersbezetting in de woningbouw in de provincie Zuid-Holland is toegenomen en dat er derhalve sprake is van een ontspanning van de woningbouwmarkt.

In de vierde alinea stelt schrijver o.i. terecht vast, dat een stijging van de bouwkosten mede afhankelijk is van de

hoeveelheid werk in de overige bouwsectoren. Hij voegt hieraan toe, dat de Regering deze bouw vrijgegeven heeft ter bestrijding van de werkloosheid onder de bouwvakarbeiders als gevolg van de daling van het uitvoeringsniveau in de woningbouw.

TABEL I.

### Arbeidersbezetting in de woningbouw in Zuid-Holland

	1 juli 1957			1 juli 1958		
	aantal arbeiders in de woningbouw	uitvoeringsniveau in de woningbouw	aantal arbeiders per 100 woningen	aantal arbeiders in de woningbouw	uitvoeringsniveau in de woningbouw	aantal arbeiders per 100 woningen
Zuid-Holland a) .....	9.280	18.244	50,87	8.080	14.038	57,56
's-Gravenhage .....	2.640	6.660	39,64	2.800	6.511	43
Rotterdam .....	4.210	7.589	55,48	3.710	5.692	65,18
Zuid-Holland b) .....	16.130	32.493	49,64	14.590	26.241	55,6

a) Exclusief Rotterdam en 's-Gravenhage.

b) Inclusief Rotterdam en 's-Gravenhage.

Bron: C.B.S.

Deze opmerking is o.i. niet juist. De regering heeft de hierbedoelde bouw niet vrijgegeven, doch heeft slechts ter benutting van de vrijkomende bouwcapaciteit (als gevolg

van de daling van het uitvoeringsniveau in de woningbouw) tijdelijk bij haar goedkeuringsbeleid het accent moeten verleggen naar de overige bouwsectoren. Nu het uitvoeringsniveau in de woningbouw weer stijgt, mag worden verwacht, dat de overige bouwsectoren hiervan de terugslag (in de vorm van minder rijksgoedkeuringen) zullen onder vinden.

De toegenomen activiteit in de overige bouwsectoren illustreert schrijver in de vijfde alinea met de cijfers van de aantallen in deze sectoren in de provincie Zuid-Holland werkzame bouwvakarbeiders op 1 juni 1958 en 1 augustus 1958, 10.580 en 11.400.

De toeneming van het aantal in de overige bouwsectoren werkzame bouwvakarbeiders lijkt ons in dit stadium, mede gezien in het licht van de zojuist genoemde, tijdelijk plaats gehad hebbende activiteitsverplaatsing, niet verontrustend.

In dit verband is het o.i. dienstig erop te wijzen, dat op 1 juli 1958 (laatst beschikbare C.B.S.-cijfer) nog steeds minder bouwvakarbeiders in de overige sectoren werkzaam waren dan op 1 juli 1957, hetgeen moge blijken uit het hierbijgaande overzicht (tabel 2).

kend dient te worden, dat in dit bedrag is opgenomen de bouwvergunning ad f. 41 mln. ten behoeve van het complex van het T.N.O. in Delft; bij het maken van vergelijkingen met voorgaande jaren dient men hiermede rekening te houden. Voorts kan men, zoals gezegd, een „aangepast” goedkeuringsbeleid verwachten, waardoor het ramen van een jaartotaal met behulp van een vermenigvuldiging met 12/7 van het totaal der eerste 7 maanden, niet zonder gevaren is.

Aan de hand van de door de schrijver in de vijfde alinea aangehaalde te verwerken bedragen in gebouwen boven de f. 10.000 in Nederland, zou men kunnen stellen, dat het effect van de eerdergenoemde accentverlegging bij het goedkeuringsbeleid voor deze categorie werken geringer wordt: op 1 april 1958 beliep het te verwerken bedrag f. 738 mln. en op 1 juli 1958 f. 715 mln. Schrijver komt o.a. op grond van deze bedragen (maar dan geconfronteerd met de desbetreffende cijfers van het vorige jaar) tot een tegengestelde conclusie: „Gelet op deze bedragen is het aannemelijk, dat nog meer bouwvakarbeiders uit de woningbouw zullen afvloeien naar de bouw in de overige sectoren,

TABEL 2. Aantal arbeiders werkzaam in de overige sectoren in Zuid-Holland

	1 juli 1957					1 juli 1958				
	I aantal arbeiders in de woningbouw	II aantal arbeiders in de sector weg- en waterbouwkundige werken	III subtotaal I + II	IV aantal arbeiders in alle sectoren	V aantal arbeiders in de overige sectoren IV - III	I aantal arbeiders in de woningbouw	II aantal arbeiders in de sector weg- en waterbouwkundige werken	III subtotaal I + II	IV aantal arbeiders in alle sectoren	V aantal arbeiders in de overige sectoren IV - III
Zuid-Holland a) .....	9.280	960	10.240	14.100	3.860	8.080	1.084	9.164	13.900	4.736
's-Gravenhage .....	2.640	380	3.020	5.500	2.480	2.800	391	3.191	4.700	1.509
Rotterdam .....	4.210	1.000	5.210	9.300	4.090	3.710	951	4.661	8.700	4.039
Zuid-Holland b) .....	16.130	2.340	18.470	28.900	10.430	14.590	2.426	17.016	27.300	10.284

a) Exclusief Rotterdam en 's-Gravenhage.  
Bron: C.B.S.

b) Inclusief Rotterdam en 's-Gravenhage.

Schrijver stelt vervolgens in dezelfde alinea, dat het aantal verleende bouwvergunningen in de overige bouwsectoren in de provincie Zuid-Holland ongeveer verdubbeld is: het beliep de eerste 7 maanden van dit jaar een bedrag van f. 131 mln. (op jaarbasis f. 230 mln.) tegenover f. 115 en f. 110 mln. resp. in geheel 1957 en 1956.

ongeacht de hogere lonen, die daar wellicht kunnen worden betaald” (zesde alinea).

Bovenaan blz. 710 (9e alinea) bespreekt schrijver de sterke stijging van het uitvoeringsniveau in de woningbouw gedurende de periode 1 januari 1956 tot 1 september 1957 en stelt vast, dat het uitvoeringsniveau in de woningwet-

TABEL 3. Bedrag (in duizenden guldens) aan verleende bouwvergunningen in de overige sectoren in Zuid-Holland

	1956					1957					eerste 7 maanden van 1958 (afgeronde bedragen)				
	I woningbouw	II weg- en water- bouw. werken	III subtotaal I + II	IV alle sectoren	V overige sectoren IV - III	I woningbouw	II weg- en water- bouw. werken	III subtotaal I + II	IV alle sectoren	V overige sectoren IV - III	I woningbouw	II weg- en water- bouw. werken	III subtotaal I + II	IV alle sectoren	V overige sectoren IV - III
Zuid-Holland a) .....	216.149	27.956	244.105	353.979	109.874	230.700	26.731	257.431	372.497	115.066	130.000	20.000	150.000	281.000	131.000
's-Gravenhage .....	90.514	8.866	99.380	145.437	46.057	83.500	21.791	105.291	129.344	24.053	28.000	17.000	45.000	73.000	28.000
Rotterdam .....	94.691	117.149	211.840	289.724	77.884	72.564	9.957	82.521	192.040	109.519	72.000	50.000	122.000	203.000	81.000
Zuid-Holland b) .....	401.354	153.971	555.325	789.140	233.815	386.764	58.497	445.243	693.881	248.638	230.000	87.000	317.000	557.000	240.000

a) Exclusief Rotterdam en 's-Gravenhage.  
Bron: C.B.S.

b) Inclusief Rotterdam en 's-Gravenhage.

Uit het hierbijgaande overzicht (tabel 3) moge blijken, dat in de provincie Zuid-Holland in de overige bouwsectoren in 1956 en 1957 voor resp. ca. f. 234 mln. en ca. f. 249 mln. aan bouwvergunningen is uitgereikt. In 1958 (eerste 7 maanden) was dit bedrag ca. f. 240 mln., waarbij aangete-

sector in die periode gestegen is met 41 pCt. en het uitvoeringsniveau in de particuliere sector met 24 pCt. Door deze cijfers op deze wijze te hanteren ligt schrijvers conclusie: „Ongetwijfeld bestaat er dus een verband tussen de stijging van het uitvoeringsniveau in de woningwet-

sector en de stijging van de bouwkosten" voor de hand.

Inderdaad bestaat dit verband er, maar o.i. evenzeer met het uitvoeringsniveau in de particuliere sector. De totale stijging van het uitvoeringsniveau in de woningbouw is namelijk oorzaak geweest van de overbelasting van de bouwmarkt en de daaruit volgende stijging van de bouwkosten; het aandeel van de woningwetbouw (waaraan onder de huidige omstandigheden de grootste behoefte bestaat) in dat uitvoeringsniveau steeg slechts van 60 tot 63 pCt.

In de 11e alinea trekt schrijver op basis van het verloop van de uitvoeringsniveaus in de particuliere en woningwetsector in de gemeenten Rotterdam en 's-Gravenhage en de aangrenzende bouwdistricten de volgende conclusie: „de landelijke stijging van de bouwkosten tijdens het bouwcapaciteitsbeleid is in belangrijke mate toe te schrijven aan het optrekken van het uitvoeringsniveau van de woningwetsector in de grote stad”.

Het lijkt ons te vergaand landelijke consequenties te verbinden aan de stijging van het uitvoeringsniveau in de woningwetsector in de grote stad, indien men bedenkt, dat op 1 september 1957 (hoogtepunt van de woningbouw) in de grote gemeenten Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage in het totaal 14.080 woningwetwoningen in uitvoering waren, dat is 13,8 pCt. van het landelijke uitvoeringsniveau op het zojuist genoemde tijdstip.

Schrijver zelf tast zijn laatstgenoemde conclusie aan met zijn voorbeeld (10e alinea) van een belangrijk huurverschil tussen gelijkwaardige woningen in de grote stad en de randgemeenten.

In de 12e alinea stelt schrijver o.a. : „Op zichzelf is het optrekken van het uitvoeringsniveau natuurlijk wel te motiveren uit de grote woningnood in de grote stad. Maar het blijft de vraag, of dit eenzijdig door optrekking van de woningwetsector had moeten geschieden. Want vraagt men naar de oorzaken van de optrekking van de bouwkosten juist in de grote stad, dan ligt het voor de hand te veronderstellen, dat één oorzaak is geweest de monopoliepositie van de woningwetbouw”.

Inderdaad noodzaakte en noodzaakt de enorme woningnood in de grote gemeenten het uitvoeringsniveau op te voeren. Dat daarbij het accent kwam te liggen op de woningwetbouw hangt enerzijds samen met de ter zake bestaande behoeften onder de woningzoekenden en anderzijds met de vigerende subsidieregelingen ten behoeve van de woningbouw.

Overigens zou een andere opbouw van het uitvoeringspakket (minder woningwetbouw en meer particuliere woningbouw) de bouwkostenstijging niet hebben kunnen voorkomen; integendeel, een nog sterkere stijging zou o.i. zelfs mogelijk geweest zijn in verband met de grotere mogelijkheden in de particuliere woningbouw tot betaling van hogere lonen. Kan men in dit verband spreken van „de monopoliepositie van de woningwetbouw”? Wat moet men hieronder verstaan? Naar onze mening: de prijsvorming in de woningbouw wordt gecontroleerd door de woningwetbouw zonder invloed van de particuliere woningbouw. Nu had de woningwetbouw weliswaar een overwegend aandeel in het uitvoeringsniveau in de drie grote gemeenten (1 september 1957), maar dit aandeel bezorgde hem toch stellig niet de aan de monopoliepositie inherente, zojuist omschreven macht.

In de 13e alinea stelt schrijver o.a.: „Een allround woningbeleid dient eveneens gericht te zijn op spreiding van de bevolking en een evenwichtige opbouw van de gemeente”.

Mag men deze eis aan het woningbouwbeleid stellen? Is het niet veeleer zo, dat indien men spreiding van de bevolking en een evenwichtige opbouw van de gemeente wenst te bereiken, men dan de plaats en de aard van de werkgelegenheid zal dienen te beïnvloeden, waardoor de woningbehoefte naar plaats en aard een wijziging ondergaat? Het woningbouwbeleid zal zich dan aan de gewijzigde woningbehoefte hebben aan te passen, is dus afhankelijk en niet autonoom. Zou men de suggestie van de schrijver volgen, derhalve het voeren van een autonoom woningbouwbeleid, dan lijken met name economische nadelen in de vorm van hogere reiskosten onvermijdelijk, tenzij men de migratie binnen de agglomeratie ook als bevolkingsspreiding zou opvatten.

In de 14e alinea geeft schrijver in overweging desnoods hogere lonen toe te staan dan de C.A.O. thans voorschrijft. Wij zouden op dit punt tot de grootst mogelijke voorzichtigheid willen manen. De na uitvoerig overleg en diepgaande studie tot stand gekomen C.A.O. voor het bouwbedrijf mag men o.i. niet onder druk van de verwachte, volkomen begrijpelijke beginmoeilijkheden, in gevaar brengen. Extreem-linkse politieke groeperingen, die zich met kracht tegen de C.A.O.-lonen verzetten, zullen, naar verwacht mag worden, met erkentelijkheid van deze overweging van onverdachte zijde hebben kennis genomen.

Mogen wij ten slotte dit ingezonden stuk besluiten met het betuigen van onze instemming met de door de schrijver in de 16e alinea gegeven suggestie, de particuliere woningbouw voor de middengroepen te stimuleren door een nog meer op dit doel afgestemde premiereregeling.

#### NASCHRIFT

Naar ik hoop, zal Drs. Van Gemund het mij niet kwalijk nemen, als ik hem, wat betreft zijn laatste opmerkingen over de aansprakelijkheid van de grote stad en over de bevolkingsspreiding, mede gelet op de beschikbare plaatsruimte, hoofdzakelijk verwijs naar mijn antwoord aan zijn collega Drs. R. Kok in het nummer van 12 november II. Slechts rest mij nog de beantwoording van de vraag inzake de monopoliepositie van de woningwetbouw.

Drs. Van Gemund ontkent niet, dat met name in 's-Gravenhage het uitvoeringsniveau in de woningwetsector sterk is opgetrokken. Dat zou enerzijds samenhangen „met de terzake bestaande behoefte onder de woningzoekenden en anderzijds met de vigerende subsidieregelingen ten behoeve van de woningwetbouw”.

Intussen is hiermede niet verklaard waarom in 's-Gravenhage, waar een groot deel der woningzoekenden tot de middengroepen behoort, het woningwetniveau sterker is opgetrokken dan in gemeenten van een ander karakter, waaronder belangrijke industriegemeenten. Wie worden in deze woningwetwoningen gehuisvest? Mag in dit verband de instemming, die wordt betuigd met mijn suggestie om de premiereregeling op de middengroepen af te stemmen, als een aanwijzing worden beschouwd?

Eenzijdige optrekking van het woningwetniveau is inderdaad hoogstens een aanwijzing en geen bewijs van een monopoliepositie. Een dergelijke positie wordt echter wel benaderd, wanneer een beperkt aantal bouwers grote opdrachten voor langdurige perioden verkrijgen. De invloed van de mate waarin en de wijze waarop het plaatselijk woningwetniveau wordt opgetrokken kan niet worden gebagatelliseerd met een verwijzing naar bijv. de landelijke positie van de woningwetbouw.

De conclusie uit tabel 1 <sup>1)</sup> getrokken, dat er sprake is van ontspanning op de woningbouwmarkt, omdat de arbeidsbezetting in de woningbouw is toegenomen, behoeft niet altijd juist te zijn. Deze bezetting is nl. o.a. afhankelijk van het stadium, waarin de bouw verkeert. In het beginstadium zijn er weinig, in het eindstadium zijn er veel arbeiders nodig. Aangezien per 1 juli ll. een groot deel van de woningen in de eindfase verkeerde, moest de arbeidsbezetting wel hoog zijn. Of deze in de toekomst zo hoog zal zijn, dat er geen spanningen optreden, is afhankelijk van het feit of de arbeiders die afvloeien van de gereedkomende woningen, terugkeren als de woningen opnieuw in de eindfase geraken.

De toekomstige ontwikkeling van de bouw in de overige sectoren is hiervoor van grote betekenis. Maatgevend is niet dat het aantal arbeiders daarin tussen 1 juli 1957 en 1 juli 1958 vrijwel is gelijkgebleven, maar is o.a. het feit, dat terwijl het aantal arbeiders in de totale bouwnijverheid in bovengenoemde periode met ruim 1.500 is afgenomen, tussen 1 juni en 1 augustus 1958 het aantal bouwvakarbeiders in de overige sectoren met 1.000 is toegenomen. Voorts moet worden verwacht dat deze verschuiving zich nog voort zal zetten, gelet op de stijging van de hoeveelheid te verwerken bedragen. Terecht stelt Drs. Van Gemund dat het per 1 april 1958 te verwerken bedrag (738 mln.) iets hoger ligt dan dat per 1 juli 1958 (715 mln.), maar daar staat tegenover dat beide bedragen aanzienlijk hoger liggen dan die van een jaar geleden en dat allereerst de „prop” van 738 mln. moet worden verwerkt, voordat er sprake van enige en dan nog zeer geringe verlichting (715 mln.) kan zijn. Vervolgens is het niet zonder betekenis waar de prop blijft steken. Alhoewel een raming op jaarbasis gevaarlijk kan zijn, is het nog gevaarlijker om over het hoofd te zien, dat in Zuid-Holland, juist weer in bepaalde gebieden, gedurende de eerste 7 maanden van 1958, het bedrag betrekking hebbend op uitgereikte bouwvergunningen t.o.v. de overeenkomstige periode in het vorig jaar bijna is verdubbeld. Minstens even gevaarlijk is het om niet te willen inzien dat de huidige C.A.O. de spanning op de arbeidsmarkt kan vergroten en dat de remedie: hoger loon, niet moet worden voorgesteld, omdat dit koren op de molen van extreem-linkse groeperingen zou zijn.

's-Gravenhage.

Drs. J. FOOT.

<sup>1)</sup> De C.B.S.-cijfers uit tabel 1 geven voor beide data een verschil van 2.000 met de gegevens, die, mijnerzijds aan het Bureau van de Arbeidsvoorziening zijn ontleend, dat eveneens loodgieters, elektriciens en verwarmingsinstallateurs bij de bouwvakarbeiders telt.

## GELD- EN KAPITAALMARKT

### De geldmarkt.

Het nieuws over de discontoverlaging, die op de Bank of England aanstekelijk heeft gewerkt, was nauwelijks bezonken, of De Nederlandsche Bank verklaarde zich bereid om met ingang van 17 november tot nader order schatkistpapier af te geven op basis van  $2\frac{1}{4}$  pCt. disconto. Dit is  $\frac{3}{8}$  pCt. lager dan het toewijzingsdisconto voor 3-maandspapier zoals dit bij de tender van 4 november werd vastgesteld. De geldmarkt heeft van deze gelegenheid gretig gebruik gemaakt. De schatkistportefeuille van de Bank is van 10 t/m 24 november met ruim f. 80 mln. afgenomen.

Ondertussen is de verkrappende uitwerking, diè het voeren van de open-marktpolitiek tot nog toe heeft gehad, gelijk aan het effect dat een verhoging van het kaspercentage met  $1\frac{1}{2}$  pCt. zou hebben opgeleverd. Wellicht is dit mede een verklaring voor het feit dat dit percentage voor de op 22 november begonnen kasperiode op 10 pCt. werd gehandhaafd.

De voorraad geldmarktpapier in handen van de Bank begint evenwel uitgeput te geraken. Per 24 november bedroeg zij nog slechts f. 77 mln. Blijft de deviezenstroom onze geldmarkt ruim maken, dan zal, als de Bank deze ontwikkeling enigermate wil compenseren, het kaspercentage boven de 10 pCt. moeten worden verhoogd, tenzij de Bank erin zou slagen op de een of andere manier haar portefeuille aan schatkistpapier aan te vullen.

De goud- en deviezenvoorraad heeft in de eerste helft van de verslagperiode, die ditmaal twee weken omvat, voor het eerst sinds schier onheuglijke tijden een daling te zien gegeven. Naar het schijnt staat dit evenwel in verband met de aflossing door de Staat van f. 35 mln. papier, dat 15 november 1957 bij de Deutsche Bank was ondergebracht. Men zal zich herinneren dat van het op 15 november en 15 december 1957 geplaatste bedrag — ad in totaal f. 200 mln. — de helft in juni jl. door De Nederlandsche Bank werd overgenomen en, via deze instelling, in de open markt geplaatst.

Een andere affaire, die herinnerde aan de tijd, ruim een jaar geleden, waarin onze valuta zich in een precaire situatie bevond, werd tijdens de verslagperiode geheel geliquideerd. Het restje van onze schuld aan het I.M.F., \$ 30 mln., werd afbetaald. Dit was echter niet zichtbaar in de goud- en deviezenvoorraad van de Bank, want de Staat had de benodigde deviezen reeds geruime tijd tevoren gereserveerd.

In de twee weken eindigend 24 november is bij de Agent voor ca. f. 54 mln. aan schatkistbiljetten afgenomen. Dat de belangstelling zich vooral op het tweejaarspapier moet hebben gericht, blijkt wel uit het feit, dat de vergoede rente nogmaals met  $\frac{1}{8}$  pCt. werd verlaagd, en wel tot  $3\frac{1}{4}$  pCt. De rente voor het 3- en 5-jaarspapier bleef echter onveranderd op  $3\frac{5}{8}$  resp.  $3\frac{7}{8}$  pCt.

Ten gevolge van drie factoren heeft de geldmarkt in de loop van de verslagperiode aan ruimte verloren, t.w. de november-ultimo, de naderende stortingsdatum voor de staatslening, en het feit dat het kopen van Sinterklaas-cadeaus nu eenmaal eisen aan de bankbiljettencirculatie stelt. Het ruimteverlies was echter niet zodanig dat het tot een verhoging van de callgeldrente moest komen.

### De kapitaalmarkt.

Uit het koersstaatje blijkt nauwelijks dat in de verslagperiode (van twee weken) op de beurs een geduchte reactie heeft plaats gevonden, die het Dow Jones gemiddelde voor industrials in één dag (24 november) deed dalen van 460 tot 445, de grootste daling sinds de hartziekte van President Eisenhower drie jaar geleden. Aanleiding was de politieke ontwikkeling in Berlijn, maar als de dieper liggende oorzaak werd wel de tempooverdraging van het economisch herstel beschouwd. Zo is het bedrijfsleven blijkens een enquête van Mc Graw Hill momenteel van plan in 1959 slechts  $\frac{1}{2}$  pCt. meer te investeren dan in 1958, in welk jaar naar raming een daling der investeringen van bijna \$ 6 mrd. t.o.v. 1957 zal plaatsvinden. Reeds spoedig echter keerde Wall Street van de dwalingen haars wegs terug.

De Amsterdamse beurs heeft de „downs” en naderhand

ook de „ups” van New York trouw gevolgd. Tussen de winstontwikkeling van Koninklijke en Philips bestond wederom een frappante divergentie. In de eerste drie kwartalen was de winst na belastingen bij Koninklijke 32 pCt. lager, bij Philips 24 pCt. hoger dan in dezelfde periode van vorig jaar. Een opvallende gebeurtenis speelde zich af in verband met de aandelen Hollandia Melkfabriek, waarop door een weldoener die onbekend wenste te blijven een bod van 300 pCt. werd gedaan, bij een laatste beurskoers van 150 pCt.

De gegevens van de emissiemarkt zijn thans dermate talrijk dat het onmogelijk is ze in deze rubriek alle te vermelden. Het is wel duidelijk dat wij thans in het stadium zijn gekomen waarin de hausse op de effectenbeurs een invitatie inhoudt om een beroep op de kapitaalmarkt te doen. Wat de obligatiesector betreft, de Bank voor Nederlandsche Gemeenten heeft het pad van de 4½ pCt. emissies verlaten, door een emissie van f. 100 mln. 4½ % 30-jarige obligaties aan te kondigen, zij het dan ook dat de koers van uitgifte 97½ bedraagt, zodat het rendement neerkomt op bijna 4½ pCt. In ieder geval heeft met name deze aankondiging ertoe geleid dat de obligatiekoersen in de verslagperiode een veer hebben gelaten, zulks ondanks de discontoverlaging.

Ook in de aandelensector ontbreekt het niet aan emissie-nieuws: Van Ommeren vraagt om een effectief bedrag van f. 12 mln., Machinefabriek Hensen om f. 800.000.

Wat betreft de markt voor onderhandse leningen, de Staat heeft aangekondigd f. 200 mln. onderhands te hebben geplaatst bij de Rijksfondsen, op dezelfde voorwaarden als die van de jongste 4½ pCt. staatslening; het bedrag komt toevalligerwijs juist overeen met het verschil tussen ontvangen premien en uitgekeerde pensioenen krachtens de A.O.W.

Daarnaast wist De Maasbode nog tal van gegevens te verzamelen over leningen die de laatste tijd op de onderhandse sector van de kapitaalmarkt zijn afgesloten resp. aangeboden. Het betreft hier vnl. petroleummaatschappijen of hun dochters, zoals de Nederlandse Pacific Tankvaart Mij., Standard Vacuum, Esso Nederland, Rotterdam-Rijn Pijpleiding Mij. De gegevens met betrekking tot de effectieve rente — ca. 5½ pCt. — en de moeilijkheden om de gevraagde bedragen onder te brengen, leggen een schrilte tegenstelling bloot t.o.v. de gang van zaken op de openbare emissiemarkt, zoals die zich in de loop van dit jaar tot nog toe heeft voorgedaan.

Aand. indexcijfers	A.N.P.-C.B.S. (1953 = 100)	2 jan. 1958	14 nov. 1958	28 nov. 1958
Algemeen		168	242	239
Internat. concerns		237	351	348
Industrie		126	171	166
Scheepvaart		117	158	149
Banken		106	135	132
Indon. aand.		64	100	99

Aandelen	f. 147,30	f. 193,95	f. 190,40
Kon. Petroleum	311%	463%	445%
Unilever	230%	391%	413
Philips	142%	245%	238½
A.K.U.	241	345	332
Kon. N. Hoogovens	170	190	188
Van Gelder Zn.	132%	162%	152%
H.A.L.	191%	248	244%
Amsterd. Bank	84%	131%	128%
H.V.A.			

Staatsfondsen	59%	59½	59½
2½ pCt. N.W.S.	85½	90½	89½
3½ pCt. 1947	81¼	87½	87%
3½ pCt. 1955 I	80¼	88¼	88
3 pCt. Grootboek 1946	90	92	90%
3 pCt. Dollarlening			

Diverse obligaties	2 jan. 1958	14 nov. 1958	28 nov. 1958
3½ pCt. Gem. Rotterdam 1937 VI	84	91½	90½
3½ pCt. Bk.v.Ned.Gem.1954 II/III	79%	83¼	83%
3½ pCt. Nederl. Spoorwegen	84½	90¼	89
3½ pCt. Philips 1948	90	93	93
3½ pCt. Westl. Hyp. Bank	80	83	82¾
6 pCt. Nat. Woningb.len. 1957	104%	109½	109%

#### New York

Aandelenkoersgemiddelde	439	565	555
Dow Jones Industrials			

M. P. GANS.

## STATISTIEKEN

### PRODUKTIE-INDEXCIJFERS <sup>1)</sup>

(1953 = 100) <sup>2)</sup>

Omschrijving	Jaar-gemiddelden		juli	aug.	sept.	juli	aug.	sept.
	1956	1957	1957	1957	1957	1958	1958	1958
Aantal arbeidsdagen in de betrokken maand <sup>3)</sup>	23½	23½	25	24½	23	25	½	24
Algemene indexcijfers van de nijverheid <sup>4)</sup>								
Algemene produktie-index	123	126	128	122	124	126	122	131
Gemiddelde dagproduktie <sup>5)</sup>	123	126	120	117	127	1	122	128
Indexcijfers per bedrijfsklasse:								
Bouwmateriaal en aardewerk	115	122	139	130	128	126	119	129
Chemische nijverheid (excl. aardolieprodukten)	123	133	133	128	128	136	130	137
Leder- en rubbernijverheid	120	125	119	112	126	115	103	130
Mijnbouw	102	106	113	105	99	116	105	116
Metaalnijverheid	139	137	145	131	134	147	138	146
Papierindustrie	118	130	135	107	130	128	113	136
Textielnijverheid	112	112	105	117	109	99	103	
Gas, elektriciteit en water	130	138	122	121	134	124	124	137
Voedings- en genotmiddelenindustrie	113	116	118	115	116	119	114	118

<sup>1)</sup> Bron: C.B.S.

<sup>2)</sup> De wegingscijfers hebben betrekking op 1949.

<sup>3)</sup> Onder arbeidsdagen worden verstaan alle dagen, met uitzondering van de zondagen, Nieuwjaarsdag, 2e Paasdag, Hemelvaartsdag, 2e Pinksterdag en de beide Kerstdagen. Zaterdag zijn als halve dagen geteld.

<sup>4)</sup> Excl. bouwnijverheid.

<sup>5)</sup> Berekend door het algemeen indexcijfer te delen door het verhoudingsgetal van het aantal arbeidsdagen in de betrokken maand en het gemiddelde aantal arbeidsdagen van 23½ in 1949.

### INTERIM-INDEXCIJFERS VAN GROOTHANDELSPRIJZEN <sup>1)</sup>

	1948 = 100	1956	mei 1958	juni 1958	juli 1958	aug. 1958	sept. 1958
Voedingsmiddelen:							
plantaardige	132	148	148	131	127	126	
dierlijke	117	94	94	95	96	97	
totaal	124	119	119	112	110	111	
Grondstoffen voor:							
houtwaren	157	149	149	147	146	143	
chem. produkten	132	119	118	117	117	117	
textielwaren	130	121	120	119	117	116	
leer en leerwaren	116	113	113	113	113	112	
metaalwaren	166	156	155	155	153	154	
papier	125	113	113	113	113	112	
hulpstoffen	201	220	221	221	222	222	
totaal	169	172	172	172	171	171	
Afgewerkte produkten:							
glas, aardewerk enz.	162	169	169	168	168	168	
houtwaren	119	121	120	120	120	120	
chem. produkten	126	129	127	128	128	128	
textielwaren	132	133	132	132	132	131	
leer- en rubberwaren	137	136	136	136	136	136	
papierwaren	149	150	150	150	150	150	
metaalwaren	153	144	144	143	143	143	
gefabriceerde voedings- en genotmiddelen	134	142	141	141	142	142	
overige produkten	151	135	134	138	139	141	
totaal afgew. produkten	137	138	138	138	138	138	
Algemeen indexcijfer	140	140	140	138	137	137	

<sup>1)</sup> Ontleend aan het Statistisch Bulletin van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

<sup>2)</sup> De wegingscoëfficiënten zijn vastgesteld overeenkomstig de verhoudingen in 1948.



Voor de  
particuliere belegger  
het aangewezen  
advies-orgaan

Versijnt 1 keer p. 14 dagen

Vraagt gratis proefnummer

Administratie Bel-Bel  
Postbus 42 - Schiedam

Middelgroot verzekeringsbedrijf,  
gevestigd in het Centrum des lands,  
vraagt:

## administratief-economisch MEDEWERKER

Vereist worden: een ruime algemene ontwikkeling, gedegen administratieve en/of economische opleiding (bijv. S. P. D., gedeeltelijke accountantsstudie, doctoraal economie). Leeftijd tot plm. 35 jaar.

Aangeboden wordt: na inwerking, een zelfstandige, verantwoordelijke functie; bij gebleken geschiktheid volgt benoeming tot

### ADMINISTRATEUR.

Uitvoerige, eigenhandig geschreven sollicitaties, welke met discretie zullen worden behandeld, worden ingewacht onder No. 3070 bij het

Psychologisch Adviesbureau Dr J. Slikboer,  
Gedempte Oude Gracht 90, Haarlem.

# PHs. VAN OMMEREN N.V.

Gevestigd te Rotterdam.

**Uitgifte van**  
**f. 7.500.000.- niet-royeerbare certificaten**  
**aan toonder van gewone aandelen**  
in stukken van f 1000.-

ten volle delende in de resultaten van 1 januari 1959 af.

Ondergetekenden berichten, dat de **inschrijving** op bovengenoemde uitgifte, uitsluitend voor houders van aandelen en certificaten PHs. van Ommeren N.V., zal zijn opengesteld bij hare kantoren te ROTTERDAM, AMSTERDAM en 's-GRAVENHAGE op

**WOENSDAG 10 DECEMBER 1958**

van des voormiddags 9 tot des namiddags 4 uur,

tot de koers van **160%**

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 28 november 1958. Prospectussen en inschrijvingsbiljetten, alsmede afdrucken van de voorwaarden van administratie en - in beperkt aantal - van het jaarverslag over 1957 en van de statuten zijn bij voormelde kantoren verkrijgbaar.

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

U REAGEERT  
OP ANNONCES  
IN „E.-S.B.”

?

WILT U  
DAT DAN STEEDS  
KENBAAR MAKEN

!

**n.v. Deli-maatschappij**  
gevestigd te Amsterdam

★

Ondergetekende bericht, dat de uitstaande receptissen van aandelen op naam, voorzien van div.bewijs nr. 2, op werkdagen, behalve des zaterdags, ter verwisseling in de definitieve bewijzen van aandeel op naam, voorzien van div.bewijs nr. 1 e.v. en talon, kunnen worden aangeboden met ondertekende nummernota's zulks met ingang van maandag, 1 december 1958, bij de

**Amsterdamsche Bank N.V.**  
**Nederlandsche Handel-**  
**Maatschappij N.V. en**  
**de Heren Pierson, Heldring**  
**& Pierson**

te Amsterdam, Rotterdam of 's-Gravenhage, voor zover aldaar gevestigd.

DE DIRECTIE

Amsterdam, 28 nov. 1958.

# H. BRONS Jr.

MAKELAAR IN ASSURANTIËN

TELEFOON 11 19 80\*

MAURITSWEG 23  
ROTTERDAM

Maak gebruik van de rubriek

## „VACATURES”

voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies. Het aantal reacties, dat deze annonces ten gevolge hebben, is doorgaans uitermate bevredigend; begrijpelijk: omdat er bijna geen grote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert!

*beschikbare krachten*

## INRICHTINGS- EN CONTROLELEER

Repetitor te Den Haag heeft nog enige uren beschikbaar. Brieven onder no. E.-S.B. 40-1, postbus 42, Schiedam.

*vacatures*

De Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst roept gegadigden op voor de functie van

### wetenschappelijk medewerker

in volledig dienstverband der Maatschappij. Hiervoor komt in aanmerking een academisch gevormd

### sociaal-econoom

met praktische ervaring als zodanig en belangstelling voor sociaal-medische vraagstukken. Hij moet in staat zijn deze zelfstandig te bewerken en een daarmede verband houdende dienst voor statistiek en documentatie deskundig op te bouwen. Na gebleken geschiktheid voor deze functie, zowel op grond van zijn persoonlijke eigenschappen als van de resultaten van de door hem opgebouwde dienst, ligt hier de mogelijkheid voor een interessante levenspositie.

Salaris en sociale voorzieningen in nader onderling overleg vast te stellen.

Eigenhandig geschreven sollicitaties vóór 21 december 1958 te richten aan de Voorzitter van de Keuzecommissie, p.a. Keizersgracht 327, Amsterdam-C.



Bij de N.V. Levensverzekering Maatschappij van De Nederlanden van 1845, is plaats voor een

*jurist*

of

*econoom*

Die — na een opleiding van enkele jaren in het levensverzekeringsbedrijf — in een verantwoordelijke functie zal worden aangesteld. Enige praktische ervaring in het bedrijfsleven of in de advocatuur strekt tot aanbeveling, doch is niet vereist. Leeftijd niet boven 30 jaar.

Eigenhandig geschreven brieven met uitvoerige inlichtingen omtrent levensloop en studieresultaten, vergezeld van een recente pasfoto te zenden aan de Personeelchef, Groenhovenstraat 2 te 's-Gravenhage, onder vermelding van de letters J. L.

**DE NEDERLANDEN VAN 1845**

Alle verzekeringen

(Zie voor vacatures ook blz. 942)

## Voor reclame

kan men te veel

en ook

te weinig uitgeven.

De meeste mislukkingen zijn vaak het gevolg van het laatste

## D. HUDIG & CO

Ao. 1825

MAKELAARS IN ASSURANTIËN

ROTTERDAM

Telefoon 139360  
Telex 21103

Wijnhaven 23  
Postbus 518

## VAN DER HOOP, OFFERS & ZOON

Ao. 1807

BANKIERS

ROTTERDAM

Telefoon 114620  
Telex 22199

Westersingel 88  
Postbus 502

## LEVENSVZERKERING met aandeel in de winst

met extra uitkering bij overlijden door  
ongeval of na langdurige ziekte • met  
vrijstelling van premiebetaling bij  
algehele of gedeeltelijke, blijvende  
of tijdelijke invaliditeit • op gun-  
stige tarieven, zonder extra  
premie

Vraagt vrijblijvend offerte

Ook voor groepsverzekering.

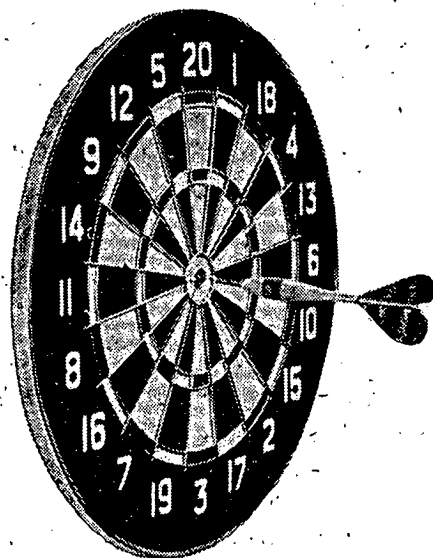
Een symbool



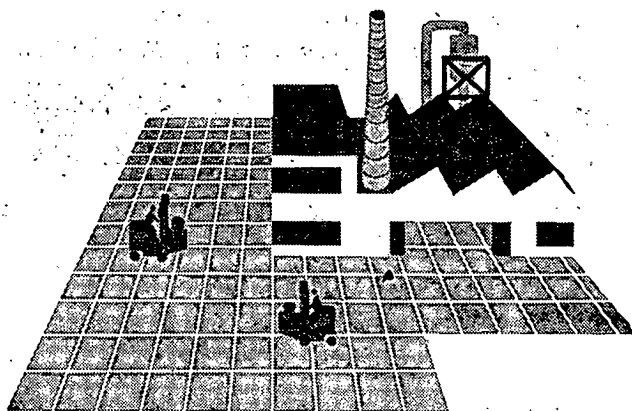
van vertrouwen!

ZWITSERSE MAATSCHAPPIJ VAN  
LEVENSVZERKERING EN LIJFRENTÉ

HERENGRACHT 500 - AMSTERDAM - C. - TEL. 37171



**Stelcon** een doeltreffende bedrijfsvloer



Hebt U een bedrijf, waarin veel intern transport plaats vindt? Hebt U een bedrijf, waarin veel versleept en verrold wordt? Hebt U een bedrijf waarin vaak zware lasten worden opgeslagen? Het is de bedrijfsvloer, die dit alles moet kunnen dragen en verdragen; het is de bedrijfsvloer, die de basis moet vormen voor een snel, efficiënt en zo voordelig mogelijk productieproces. Stelcon is zo'n bedrijfsvloer: sterk, vlak en duurzaam, opgewassen tegen jarenlange, zware beproevingen!

**Stelcon** bedrijfsvloeren

sterk - vlak - duurzaam

**metoor beton**

S. 244

N.V. Betonfabriek De Metoor, de Steeg, Tel. 08302-3344