

Economisch - Statistische Berichten

47e JAARGANG - 15 AUGUSTUS 1962 - No. 2350



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!

GEMEENTE NIJMEGEN

Bij de Openbare Nutsbedrijven wordt als staffunctionaris gevraagd een

BEDRIJFSECONOOM

De te benoemen functionaris zal bij deze tak van dienst, die distributiebedrijven voor elektriciteit en gas alsmede een produktie- annex distributiebedrijf voor water omvat en waar circa 380 man personeel werkzaam is, als adviseur van de directie verantwoordelijk zijn voor de efficiency-bewaking, de afweging van kosten en opbrengsten en de rentabiliteitsbeoordeling.

Vereist is voltooide doctoraalstudie economische wetenschappen met bedrijfseconomische specialisatie alsmede ervaring in een soortgelijke functie.

Eigenhandig geschreven sollicitaties gelieve men in te zenden aan het Hoofd van de afdeling Personeelszaken Stadhuis Nijmegen onder bijvoeging van een recente pasfoto.

Informaties zullen niet dan na overleg met de betrokken kandidaten worden ingewonnen.

Financiering
en verzekering
van invoer-
uitvoer-
en
transito-zaken.

R. MEES & ZONEN
ROTTERDAM



ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van de
Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.
Telefoon redactie: (010) 5 29 39. Administratie: (010) 3 80 40. Giro 8408.

Privé-adres redacteur-secretaris: Drs. A. de Wit, Sleedoorn-
laan 17, Rotterdam-12, tel. (010) 18 36 32.

Bankiers: R. Mees en Zonen, Rotterdam, Banque de Com-
merce, Koninklijk Plein 6, Brussel, postcheque-rekening
260.34.

Redactie-adres voor België: Dr. J. Geluck, Zwijnaardse Steen-
weg 347, 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 een kalenderjaar.

Losse exemplaren van dit nummer 75 ct.

Advertenties: Alle correspondentie betreffende advertenties
te richten aan de N.V. Koninklijke Nederl. Boekdrukkerij
H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam, tel. (010)
6 93 00, toestel 1 of 3.

Advertentie-tarief f. 0,36 per mm. Contract-tarieven op aan-
vraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten”
f. 0,72 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt
zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van
redenen te weigeren.

COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H.W. Lambers;
J. Tinbergen; J. R. Zuidema. Redacteur-Secretaris: A. de Wit.
Adjunct Redacteur-Secretaris: M. Hart.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens
de Wilmars; J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.

Het eigen vermogen in klein- en middenbedrijf

Bij de behandeling van de Middenstandsnota 1954 in de Tweede Kamer werd door verschillende leden de vrees geuit dat, met name als gevolg van belastingheffing, de eigen vermogenspositie van het middenstandsbedrijf zich ongunstig zou hebben ontwikkeld. De toenmalige Staatssecretaris van Economische Zaken, Dr. G. M. J. Veldkamp, nam de handschoen op en stelde in 1955 de Commissie Vermogensonderzoek bij de Middenstandsonderneming in. Aan de kern van het verslag van deze commissie¹⁾ ontlent men vijf een tweetal belangrijke tabellen.

Belangwekkend is de conclusie dat over het algemeen nog additionele financieringsmogelijkheden aanwezig waren en de constatering dat de privébestedingen der in het onderzoek betrokken ondernemers „in het algemeen niet onder druk hebben gestaan”. Een vergelijking tussen een groep kleinere en een groep grotere ondernemingen laat zien dat de procentuele verhoudingen in de financiële positie niet ten nadele van de eerstgenoemde groep uitvallen.

Het is jammer dat de liquiditeitsbeschouwingen in het

Verloop van het gemiddelde vermogen per ult. v. d. jaren 1953-1957 (1953 = 100)													Eigen vermogen in pCt. van het totale vermogen per ult. v. d. jaren 1953-1957/58					
	Eigen vermogen				Vreemd vermogen				Totale vermogen				'53	'54	'55	'56	'57	'58
	'54	'55	'56	'57	'54	'55	'56	'57	'54	'55	'56	'57						
Detailhandel in:																		
Melk, melk- en zuivelprodukten	111	120	133	138	110	126	118	118	111	122	130	133	76	76	75	78	79	—
Kruidentierswaren	113	130	144	159	108	115	133	137	111	126	141	153	74	75	77	76	77	—
Textielwaren	109	123	139	148	119	121	135	141	112	122	138	146	70	68	70	71	71	73
Meubelen	107	120	138	154	134	138	149	139	117	127	143	148	62	57	59	60	64	(67) a)
Ambacht:																		
Autoherstelbedrijf	110	128	145	154	111	133	155	152	111	130	149	153	61	61	60	59	61	—
Schildersbedrijf	108	123	125	136	107	132	177	172	108	125	138	145	75	75	74	68	71	—
Broodbakkersbedrijf	106	118	124	128	128	128	136	143	112	121	128	133	72	68	70	70	70	(69) a)
Horeca:																		
Hotel-, tevens café-restaurantbedrijf	109	130	149	161	116	141	152	146	112	134	150	155	58	57	56	58	61	—
Vervoer:																		
Beroepsgoederenvervoer over de weg	116	136	161	173	121	173	182	176	118	147	168	174	69	68	64	67	69	—

a) Het percentage is tussen haakjes geplaatst, omdat het op een kleiner aantal ondernemingen is gebaseerd dan de percentages in de voorafgaande jaren in deze branche.

Bij deze cijfers dient men o.a. nog te bedenken dat:

A: Uitgegaan is van de waardering van de activa volgens de balansen; alleen de extra fiscale afschrijvingen zijn daarop gecorrigeerd. Terecht stelt de commissie dan ook dat de positie van het eigen vermogen een *minimum* aangeeft.

B: de beschikbare middelen, buiten het bedrijf gehouden, in de periode van het onderzoek voor alle onderzochte branches een stijging, voor de meeste een belangrijke (relatieve) stijging te zien geven (tabel 8, blz. 33 van het rapport).

¹⁾ „De vermogenspositie bij ondernemingen in het midden- en kleinbedrijf 1954-1957/1959”, Staatsdrukkerij- en Uitgeverijbedrijf, 's-Gravenhage, 1962. De Commissie stond tot 15 november onder voorzitterschap van Dr. J. G. Stridiron, daarna van Prof. J. Brands.

rapport te fragiel zijn om op zichzelf de betrokken conclusies te rechtvaardigen en dat de invloed van een veronderstelde belastingverlaging van 10 pCt. op de investeringen wat eenzijdig is benaderd. Naast een confrontatie van jaarlijkse belastingbesparing met de gemiddelde bruto-investeringen zou een vergelijking met de jaarlijkse kosten (c.q. lasten) van de investeringen nodig zijn geweest om te kunnen concluderen dat: „Een eventuele belastingverplichting... op de investeringen slechts een geringe invloed (zou) hebben gehad”. (blz. 44 en 65).

Deze enkele kritische opmerkingen nemen niet weg dat wij met een voortreffelijk stuk werk te doen hebben. De opbouw is logisch, de inhoud is duidelijk en toch voorzichtig en vooral: de resultaten c.q. conclusies van dit onderzoek zijn belangrijk. De staatssecretaris van destijds heeft bepaald geen reden zijn toenmalig besluit te betreuren!

Katwijk aan Zee.

Dr. Th. M. SCHOLTEN.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Het eigen vermogen in het klein- en middenbedrijf, door Dr. Th. M. Scholten	763	Surinaamse kanttekeningen (Tweede kwartaal 1962), door G. C. A. Mulder, B. Sc., Ps. D. ...	775
Het actieprogramma voor het vervoer in de E.E.G., door Drs. A. v. d. Noordt	764	I n g e z o n d e n s t u k :	
Communicatiesatellieten, ook een Westeuropese aangelegenheid, door Drs. J. Anten	770	Consumptiepioniers, door J. Stapel, met een naschrift van Drs. N. Schelvis	777
Beweegredenen tot westerse hulpverlening aan onderontwikkelde gebieden, door Drs. P. S. J. Ablij	773	Boekbesprekingen	778
		Notitie	766
		Geld- en kapitaalmarkt, door Drs. R. L. Boissevain ..	779
		Recente publikaties	780

Het actieprogramma voor het vervoer in de E.E.G.

Inleiding.

Op 25 mei is door de Commissie van de E.E.G. aan de Raad van Ministers een „Programma van activiteiten op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid” voorgesteld. Met het verschijnen van dit document is een nieuwe, meer concrete fase ingeluid van het moeizame proces van voorbereiding van een gemeenschappelijk beleid in het Europa van de Zes t.a.v. deze sector der economie. Het actieprogramma vormt daarom een goede aanleiding om op de stand van zaken met betrekking tot het vervoer in de E.E.G. nader in te gaan. Temeer is daartoe reden, omdat na de gelukkige resultaten van de Gemeenschappelijke Markt op een reeks van gebieden, resultaten die binnen en buiten de kring van de Zes sterk hebben bijgedragen tot de overtuiging dat de integratie een succesvolle nieuwe werkwijze vormt, extra aandacht nodig is voor die terreinen waar nog geen bevredigende vorderingen zijn gemaakt.

In dit artikel zal allereerst een beknopt overzicht worden gegeven van hetgeen zich tot op heden op het gebied van de vervoerpolitiek in de E.E.G. heeft afgespeeld, en vervolgens een korte weergave van de inhoud van het actieprogramma. Daarna volgt een beschrijving van de vervoerpolitieke situatie, die de achtergrond is waartegen het programma moet worden beschouwd, en tenslotte een beoordeling van het programma.

De vervoerpolitiek in de E.E.G. tot op heden.

De vervoertitel van het E.E.G.-Verdrag bevat tweeërle bepalingen, nl. enerzijds in de artt. 74 en 75 de — niet nader uitgewerkte — opdracht aan de instellingen der Gemeenschap tot opstelling van een gemeenschappelijk beleid, anderzijds een aantal bepalingen ten aanzien van enige bijzondere onderwerpen, nl. discriminaties in vervoerprijzen, steuntarieven en kosten van grensoverschrijding.

Het eerst is uitvoering gegeven aan art. 79 lid 1, d.i. het verbod van discriminaties in vervoerprijzen en -voorwaarden op grond van de herkomst of bestemming der vervoerde goederen. De Raad heeft daartoe na uitvoerige debatten — vooral speelde daarbij de kwestie een rol of voor de bestrijding der discriminaties publiciteit van de vervoerprijzen vereist is — in juni 1960 de zgn. „discriminatieverordening” vastgesteld. De praktische betekenis van het discriminatieverbod is gering gebleken. Enige „speciale” tarieven van de spoorwegen (o.a. van de Nederlandsche Spoorwegen (hierna N.S.)) hebben wijziging moeten ondergaan omdat hun gelding zich beperkte tot goederen van bepaalde herkomst of bestemming; de gekozen oplossingen, nl. opheffing van zulke tarieven of uitbreiding van de gelding, hebben materieel zeer weinig verandering gebracht.

In het weg- en watervervoer, dat door talrijke, over het algemeen betrekkelijk kleine ondernemingen wordt bedreven, zijn discriminaties naar nationaliteit door de concurrentie nauwelijks mogelijk, gesteld al het onwaarschijnlijke geval dat een ondernemer — tegen zijn commerciële belangen in — geneigd zou zijn deze toe te passen. Aan het tweede lid van art. 79, dat de mogelijkheid geeft om ook andere discriminaties dan de in het eerste lid bedoelde

te verbieden, is tot dusverre geen gevolg gegeven, vooral doordat het niet goed mogelijk is om van het begrip „discriminatie” (anders dan de zeer beperkte omschrijving in art. 79-1) een zinnvolle definitie te geven. Het moet dan ook twijfelachtig worden geacht of het discriminatiebegrip, dat wellicht elders nuttig is, met vrucht op vervoerprijzen kan worden toegepast.

Anders is dit met het begrip „steuntarief”. Het is een bekend feit dat de overheid in een aantal landen gebruik maakt van het middel van laag gestelde spoortarieven voor het steunen van bepaalde industrieën, landstroken of bevolkingsgroepen. Sedert 1 januari 1962 is nu ingevolge art. 80 de toepassing verboden van door de overheid opgelegde tarieven die enig element van steun of bescherming bevatten ten gunste van bepaalde ondernemingen of industrieën. Mededingingstarieven zijn echter wel toegestaan, terwijl bovendien de Commissie, die belast is met het onderzoek naar de steuntarieven, deze kan toestaan op grond van o.a. overwegingen van regionaal beleid.

De in gang zijnde onderzoeken van de Commissie hebben tot nu toe geleid tot de veroordeling van enkele Italiaanse spoortarieven, terwijl enkele andere tarieven der Italiaanse spoorwegen ten gunste van het zuiden van het land werden toegestaan omdat zij van belang zijn voor de ontwikkeling van dat gebied. De verdere resultaten van de onderzoeken der Commissie moeten worden afgewacht. Het is waarschijnlijk dat de staten die van het middel van steuntarieven gebruik plegen te maken, en de als regel onder sterke staatsinvloed staande spoorwegen van deze landen, zullen trachten zoveel mogelijk de huidige tarieven in stand te houden door deze voor te stellen als mededingingstarieven, dan wel door een autorisatie te verkrijgen op grond van regionaal beleid, enz.

Art. 81 beoogt de verlaging van de kosten die voor de verlader verbonden zijn aan de grensoverschrijding bij internationaal vervoer, en als middel daartoe de vereenvoudiging of afschaffing van grensformaliteiten.

Ook op dit punt is de Commissie met een onderzoek bezig.

De artt. 79, 80 en 81 hebben gemeen dat zij de opheffing beogen van elementen in het vervoer die de goede werking van de goederenmarkt belemmeren; de betekenis ervan voor de vervoersector zelf is niet groot.



Het vervoer is ook aan de orde gekomen bij de uitvoering van enige onderdelen van het Verdrag buiten de Vervoertitel, in het bijzonder bij het vestigingsrecht en de mededingingsbepalingen. Daarbij deed zich de préalabele vraag voor — die ook onmiddellijk een strijdvraag werd — of dergelijke „algemene” bepalingen van het Verdrag op het vervoer van toepassing zijn, dan wel of het vervoer uitsluitend wordt beheerst door de Vervoertitel. Bij deze kwestie van de „universaliteit van het Verdrag” versus de exclusieve gelding der vervoerbepalingen gaat het er in wezen om of het vervoer evenals goederen, arbeid, kapitaal en diensten zelfstandig deel zal hebben in het integratie-

proces, of dat de maatregelen in deze sector slechts moeten leiden tot de wegnemingen van versturende invloeden op de goederenuitwisseling.

In deze fundamentele controverse staan de Commissie, Nederland en Italië, die het universalisme huldigen, tegenover Duitsland en Frankrijk. De praktische oplossingen zijn minder interessant dan het fond van de zaak; vermeld zij dat bij het vestigingsrecht een compromis is gevonden waardoor het vervoer in het „Algemeen Programma” is opgenomen, doch voor de verwezenlijking van de vestigingsvrijheid een band is gelegd met de vervoerpolitiek. De toepasselijkheid van de kartelverordening op het vervoer is omstreden; gezocht wordt naar een oplossing voor deze onzekere situatie, en tevens voor de bezwaren die de toepassing van de verordening voor de zeevaart (conferences) en de Rijnvaart (pools en conventies) zou meebrengen.



De afgelopen jaren hebben tevens de voorbereidingen en voorhoedegevechten voor het eigenlijke vervoerbeleid te zien gegeven. Ingevolge art. 74 rust op de Commissie de taak om voorstellen daarvoor te formuleren. Het Commissielid dat in het bijzonder met de vervoerzaken belast is, de Luxemburger Lambert Schaus, is begonnen met bezoeken aan de hoofdsteden om kennis te nemen van de standpunten, en de mogelijkheden tot overeenstemming na te gaan. Zijn bevindingen zijn waarschijnlijk niet bemoeidigend geweest, want de voorstellen lieten op zich wachten. Eerst in mei 1961 nam de Commissie voor het eerst stelling, en dat nog niet in de vorm van formele voorstellen, doch in een memorandum van zeer vage en globale inhoud.

In zoverre heeft het Memorandum uitwerking gehad dat de gedachtenvorming en gedachtenwisseling erdoor zijn gestimuleerd. Het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité hebben er advies over uitgebracht; talrijke organisaties van belanghebbenden bij het vervoer hebben hun standpunt t.a.v. het memorandum kenbaar gemaakt. Eén der zes regeringen, en wel de Nederlandse, heeft ook haar standpunt in een memorandum neergelegd, een in tegenstelling tot het Commissie-stuk helder en beknopt document.

De Raad heeft enige malen over het memorandum gediscussieerd, en toen de Commissie verzocht hem een actieprogramma voor de verwezenlijking van het vervoerbeleid, voorzien van een tijdschema, voor te leggen. Alvorens op de inhoud daarvan in te gaan verdient nog een tweetal besluiten van de Raad vermelding; het eerste tot vaststelling van een consultatieprocedure over nationale wettelijke maatregelen, welke beoogt te voorkomen dat de vervoerpolitiek in de lid-staten zich zou ontwikkelen in een met het oog op het gemeenschappelijk beleid minder gewenste richting; het tweede een richtlijn tot vrijmaking van enkele onbelangrijke categorieën van internationaal wegvervoer (vervoer in een grenstrook, verhuizingen, begrafenissen, enz.).

De totstandkoming van deze richtlijn — de eerste stap in het gemeenschappelijk vervoerbeleid — is het gevolg geweest van de felle ontevredenheid van Italië, Nederland en België over het gebrek aan voortgang t.a.v. het vervoer, en met name het achterwege blijven van liberalisatie van het wegvervoer. W.-Duitsland en Frankrijk hebben ervoor gezorgd dat deze eerste stap geen overmoedige sprong is geworden.

De inhoud van het actieprogramma.

Het actieprogramma herhaalt de reeds in het memorandum genoemde *doelstellingen* van de vervoerpolitiek in de E.E.G., nl. de opheffing van de belemmeringen die op het gebied van het vervoer de verwezenlijking van de algemene gemeenschappelijke markt in de weg kunnen staan, de integratie binnen de gemeenschap van het vervoer en de regeling in algemene zin van het vervoerbestel. Als *beginselen* worden vermeld: gelijkheid van behandeling, financiële zelfstandigheid en vrijheid van handelen van de ondernemingen, vrije keus door de gebruikers, en coördinatie der investeringen.

Van de zeven hoofdstukken van het programma zullen de laatste twee — resp. over de bijzondere bepalingen van het Verdrag en de kostenstudies — hier onbesproken blijven, zoals ook vele detailkwesties in de andere hoofdstukken.

1. *Toegang tot de markt.* Onder deze benaming worden de kwesties van vestigingseisen en capaciteitsregeling, alsmede de contingentering in het internationale vervoer, behandeld. Het hoofdstuk betreft alleen wegvervoer en binnenvaart; bij de spoorwegen doet deze problematiek zich niet voor.

Voor wat het *goederenvervoer over de weg* betreft stelt de Commissie voor dat allereerst de bestaande bilaterale contingenten, die door een aantal lid-staten voor het vervoer door buitenlanders van en naar hun grondgebied worden toegepast, in 1963 zullen worden aangepast aan de ontwikkeling van het goederenverkeer sedert de inwerkingtreding van het Verdrag (1958). Deze uitbreiding zou gepaard moeten gaan met „een zekere correctie”. De bilaterale contingenten zouden vervolgens in vijf fasen (1964 - 1969) dienen te worden omgezet in een „communautair contingent”.

Het karakteristieke van de binnen dit contingent te verlenen vergunningen zal zijn dat zij de houders het recht geven tot het verrichten van ieder internationaal vervoer tussen de lid-staten, dus ook tot zgn. derde-landen-vervoer dat thans in het algemeen niet is toegestaan, alsmede tot vervoer binnen elk van de lid-staten. Het communautaire contingent zou tevens in genoemde periode moeten groeien om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van het handelsverkeer. Tot 1969 zal de verlening van de communautaire vergunningen voorbehouden blijven aan de nationale overheden, die geheel vrij zijn daarbij te werk te gaan zoals hun goeddunkt. Het „communautaire” karakter is dus maar zeer zwak en een verdeling van het communautaire contingent over de lid-staten volgens enigerlei sleutel blijft in deze jaren noodzakelijk. In 1969 zou een begin moeten worden gemaakt met de verlening van communautaire vergunningen ongeacht de nationaliteit der vervoerondernemers, volgens een nog vast te stellen procedure waarop niet nader wordt ingegaan. Eerst in 1972 zou de nationaliteit der ondernemers in het geheel geen rol meer mogen spelen.

Het transitovervoer zou in 1964 moeten worden bevrijd van de bestaande restricties, waardoor een einde zou komen aan de toestand dat het vervoer tussen bijv. België en Italië wordt gecontingenteerd door Frankrijk en W.-Duitsland. Voor de capaciteitsregelingen voor het binnenvaart vervoer in de lid-staten (d.m.v. vergunningstelsels) wordt een versoepeling voorgesteld, met name daar waar een stringente capaciteitsbeperking heeft geleid tot een hoog prijsniveau. De vergunningverlening zou moeten worden gebaseerd op de marktsituatie, te volgen aan de

hand van gegevens omtrent de prijzen, het gebruik van het materieel enz.

Inzake het *personenvervoer over de weg* wil de Commissie voor de instelling van geregelde internationale autobusdiensten komen tot een communautaire procedure (1963). Het ongeregelde personenvervoer over de weg (touringcarvervoer) zal geleidelijk in de jaren tot 1969 moeten worden bevrijd van de velerlei, van land tot land verschillende restricties.

In de *binnenvaart* doen zich t.a.v. de toegang tot de markt geen grote problemen voor, omdat de toelating in het algemeen reeds zeer vrij is. De internationale binnenvaart is, in tegenstelling tot het grensoverschrijdende wegvervoer, aan geen beperkingen onderworpen. De deelname aan de binnenlandse vaart in een andere lid-staat is alleen in Frankrijk, en in W.-Duitsland op de kanalen ten oosten van de Rijn, beperkt. De Commissie stelt de vrijmaking hiervan voor in 1964, „onder voorbehoud van de beperkingen welke noodzakelijk zijn met het oog op de bijzondere kenmerkende eigenschappen van bepaalde waterwegen”.

De capaciteitsregeling speelt in de binnenvaart een ondergeschikte rol; van veel meer belang zijn de systemen van vrachtverdeling (het toerbeurtsysteem in Nederland, België en Frankrijk, en de verdeling tussen rederijen en particuliere schippers in W.-Duitsland). De Commissie stelt niet ten onrechte vast dat deze uit de crisisjaren daterende stelsels niet overeenstemmen met een vervoerbeleid dat zoveel mogelijk gebaseerd is op de concurrentie, en wil geleidelijk tot afschaffing ervan komen (te beginnen in 1965).

Integratie van Britse whiskey en Frans snobisme

De Britse export van whiskey nam sinds 1956 met meer dan 55 pCt. toe. Reeds sedert de oorlog gaat het leeuwedeel van deze export naar de Verenigde Staten (in 1961: 55 pCt.) Het aandeel van dit vocht in de Amerikaanse whiskeymarkt blijft toenemen, mede dank zij het image van „sophistication”, aldus „The Financial Times” van 28 april jl.

Minder groot is de exporttoename naar het Gemenebest, in rangorde van grootte nog de tweede markt voor Britse whiskey (13 pCt. van het exporttotaal in 1961). De grootste expansie deed zich daarentegen voor in de uitvoer naar Europa. De export naar Zweden, West-Duitsland, Frankrijk en België groeide sinds 1956 met meer dan 200 pCt.

Op het ogenblik leeft in geen enkel Europees land een groter enthousiasme voor whiskey dan in Frankrijk, waar deze drank het goedkeuringsstempel van Sagan draagt. En Frankrijk heet nog steeds het centrum van de Europese smaak! Een fles whiskey kost 35 nieuwe franks, wat hoog is. Maar de status van „snob”-drank bij uitnemendheid heeft geleid tot een verhoging van 80 pCt. van de import gedurende het afgelopen jaar. Wellicht bevordert deze „amour” voor Britse whiskey het proces van de spirituele Europese eenwording.

F. A. C. HART-RIEMEIJER.

2. *Vrachtprijzen en vervoervoorwaarden.* Het hoofdelement van de voorstellen der Commissie op dit punt wordt gevormd door de margetarieven, die de Commissie over de gehele lijn — zowel voor internationaal als binnenlands vervoer per spoor, over de weg en per binnenschip — wil zien ingevoerd. Dit stelsel houdt in dat de vrijheid van prijsstelling der ondernemers wordt begrensd door minima en maxima. De bovengrens van de marge dient om misbruik van marktbeheersende posities en prijsstijging in tijden van hoogconjunctuur uit te sluiten, en zou zodanig moeten worden vastgesteld dat de ondernemingen redelijke winsten kunnen behalen. De benedengrens heeft ten doel de invloed van buitensporige concurrentie tegen te gaan, en zou moeten liggen op zodanige hoogte dat de meest efficiënte bedrijven hun variabele kosten en een percentage van de vaste kosten dekken. De marges — en uiteraard ook de tariefniveau's en structuren — zullen per vervoertak, soort van vervoer en relatie kunnen verschillen, doch van 1965 af ten hoogste 30 pCt. en tenminste 10 pCt. mogen bedragen.

De Commissie ziet de ontwikkeling naar deze toestand zo, dat waar op het ogenblik geen tarieven bestaan de marges eerst zeer ruim zullen zijn, en daar waar vaste tarieven gelden als begin kleine marges zullen worden ingevoerd. De voorstellen voor de tarieven zullen in het weg- en watervervoer moeten komen van in te stellen tariefcommissies, bestaande uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, en bij de spoorwegen van de maatschappijen. De vaststelling van de tarieven zal berusten bij de overheid. Uitzonderingen op de margetarifiering zullen zijn toegestaan voor vervoer van kleine partijen en over korte afstand.

Verder wordt in het actieprogramma de mogelijkheid voorzien om in bijzondere gevallen contracten buiten de margegrenzen toe te staan, en wel in het bijzonder bij contracten op lange termijn, waarbij een grote regelmaat van vervoer leidt tot een lage kostprijs. Zulke contracten zouden aan de overheid moeten worden medegedeeld om controle mogelijk te maken; over de vraag of de contracten moeten worden gepubliceerd bevat het actieprogramma tegenstrijdige uitingen. Wat voor het overige de publiciteit der vervoerprijzen betreft, acht de Commissie het voor de transparantie van de vervoermarkt voldoende dat de boven- en benedengrenzen van de marges openbaar zijn. Daarnaast worden marktberichten omtrent de werkelijk tot stand gekomen prijzen en prijsstatistieken als aanvullende mogelijkheden gesuggereerd.

Vermeldenswaard is nog dat de Commissie de mogelijkheid voorziet van vaststelling van kleinere tariefmarges dan de normale, of zelfs van vaste tarieven, indien dit uit een oogpunt van algemeen economische, regionale of landbouwpolitiek vereist zou zijn. De Commissie wil voorts in het algemeen aan de vervoerondernemers de vrijheid laten om binnen de margegrenzen vaste tarieven vast te stellen.

Na vaststelling van de grondslagen van het systeem (1963) zou de margetarifiering eerst moeten worden ingevoerd voor het grensoverschrijdende vervoer per spoor en over de weg (1964), vervolgens voor het binnenlandse spoor- en wegvervoer (1965), en tenslotte ook voor de binnenvaart (1965 - 1969). Dat de binnenvaart zo laat de margetarifiering deelachtig zal worden houdt verband met de moeilijkheden die de Commissie in deze sector waarneemt: bij de binnenlandse vaart moet eerst een verdeling van de vrachtverdeling worden bereikt. In de Rijnvaart vormen de Acte van Mannheim en de uiteen-

lopende interpretatie daarvan een hindernis waarvoor de Commissie met alle betrokken staten een oplossing wil vinden.

3. *Harmonisatie.* Ter wegneming van kunstmatige ongelijkheden in de concurrentieverhoudingen als gevolg van overheidsregelingen stelt de Commissie een reeks harmonisatiemaatregelen voor op fiscaal, sociaal en technisch terrein. De voorstellen betreffen o.a. de afschaffing van dubbele heffingen op het wegvervoer, toerekening van de kosten van de infrastructuur van het vervoer aan de gebruikers, en harmonisatie van de brandstofbelasting, de toegestane afmetingen en gewichten van motorrijtuigen, de duur van arbeidstijden en rusttijden van het personeel, enz. De harmonisatie is in de visie van de Commissie geen voorafgaande voorwaarde voor de integratie van de vervoermarkt, doch moet gelijktijdig daarmee worden uitgevoerd. Zou de harmonisatie op grote moeilijkheden stuiten, dan overweegt de Commissie de invoering van vereveningsheffingen ter compensatie van de verschillen in uitgangspunt bij de concurrentie.

4. *Coördinatie der investeringen.* Onder deze betiteling worden de maatregelen behandeld die nodig zijn om de stelsels van wegen, waterwegen en spoorwegen te verbeteren, vooral wat de verbindingen tussen de nationale verkeersnetten betreft, en om de verkeersinfrastructuur aan te passen aan het in de toekomst te verwachten vervoervolume.

5. *Algemene organisatie van het vervoer.* Dit hoofdstuk heeft voornamelijk betrekking op de spoorwegen, die zich met uitzondering van de N.S. in de E.E.G.-landen in een zeer slechte financiële toestand en in een situatie van afhankelijkheid van de overheid bevinden.

Dit vraagstuk is reeds uit en ter na bestudeerd, vooral in de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer, die ook de richting waarin de oplossing gezocht moet worden heeft aangegeven. De aanbevolen maatregelen zijn echter door de staten niet of slechts zeer ten dele toegepast. Voortbouwende op de resultaten van de vroegere studies, beveelt de Commissie het volgende aan. De verplichtingen van openbare dienst die aan de spoorwegen zijn opgelegd en die een last op de exploitatie vormen, zouden moeten worden afgeschaft; indien dit niet mogelijk is moet de staat er een billijke vergoeding voor verlenen. Naast de financiële zelfstandigheid dienen de spoorwegen een grotere commerciële vrijheid te krijgen om in de concurrentie dezelfde mogelijkheden te hebben als de wegen en watervervoerondernemingen. Het sluiten van verliesgevende delen van het net zou zoveel mogelijk moeten worden toegestaan, terwijl de spoorwegen het recht zouden moeten hebben om ter vervanging gebruik te maken van wegvervoer.

De vervoerpolitieke situatie in de E.E.G.

Gezien de grote omvang van de vervoerbetrekkingen tussen de E.E.G.-landen is het opmerkelijk hoe weinig de vervoerpolitiek nog is gecoördineerd. In feite voert elk van de regeringen nog een geheel autonome vervoerpolitiek, gebaseerd op zeer uiteenlopende beginselen. Alleen voor de vaart op de Rijn en enige andere „conventionele” rivieren bestaat een internationaal regime.

Een fundamentele tegenstelling bestaat tussen enerzijds de Frans-Duitse opvattingen, anderzijds de in Nederland gehuldigde. In de Franse en Duitse beschouwing van het

vervoer nemen de spoorwegen de centrale plaats in; deze worden gezien als een overheidsadministratie, een openbare dienst. Er worden dan ook aan de spoorwegen de eisen gesteld die voor overheidsop treden in het algemeen gelden, nl. de gelijke behandeling van de burgers en de openbaarheid. Vandaar de betekenis die door de genoemde landen wordt gehecht aan de non-discriminatie en aan de publiciteit der vervoerprijzen.

Van de spoorwegen wordt verlangd dat zij hun diensten ook daar verlenen waar dit niet tegen een lonende prijs mogelijk is, bijv. in dunbevolkte streken. Voorts staan de spoorwegen de staat ten dienste voor de verwezenlijking van politieke doeleinden: spreiding van industrie, steun aan achtergebleven landstreken, goedkoop vervoer voor arbeiders, kroostrijke gezinnen, scholieren, enz. Voor de rentabiliteit der spoorwegbedrijven is deze hantering door de staat uiteraard schadelijk, doch rentabiliteit is bij een openbare dienst strikte noodzaak, hoewel er uiteraard naar gestreefd zal worden de tekorten, die ten laste van de staatskas komen, binnen de perken te houden.

Zolang het spoorvervoer niet of slechts op een beperkt aantal relaties (nl. daar waar watervervoer mogelijk was) aan concurrentie blootstond was de geschetste politiek zonder veel bezwaren mogelijk. De financiële nadelen van bepaalde lage tarieven en onrendabele lijnen konden ruimschoots worden goedgemaakt uit de opbrengst van het overige vervoer, dank zij de sterke positie van de spoorwegen op de vervoermarkt. Toen aan deze positie een einde kwam door de opkomst van het gemotoriseerde wegverkeer ontstonden spoorwegtekorten van chronische aard en van een vaak enorme omvang. Als middel daartegen werd gegrepen naar beperking van de concurrentiekracht van het wegvervoer door contingentering van de capaciteit, oplegging van hoge tarieven, en belastingheffing. Niet alleen het binnenlandse, doch ook het internationale vervoer met inbegrip van de transitovervoer werd aan zulke voorschriften onderworpen. In bepaalde gevallen zijn eveneens maatregelen genomen tegen de binnenvaart. De reglementering van het vervoer ter bescherming van de spoorwegen wordt veelal betiteld als vervoercoördinatie.

De coördinatiepolitiek heeft de spoorwegdeficitten niet kunnen doen verdwijnen. De restricties op het wegvervoer missen voor een deel het beoogde effect, vooral als gevolg van het bestaan van enige moeilijk aan te tasten vrijheden, nl. de vrijheid om een privé-personenauto te gebruiken en de vrijheid van eigen-vervoer van goederen. Deze maken de effectiviteit van beperkingen van het beroepsvervoer over de weg dubieus; de contingentering van het vrachtautopark van het beroepsvervoer doet bijv. de neiging om over te gaan tot eigen-vervoer duidelijk toenemen.

Het geringe succes van de spoorwegprotectie heeft geleid tot het zoeken van oplossingen in een andere richting, en wel die van het opheffen der op de spoorwegen drukende lasten van de openbare dienst, het afstoten van vervoer dat beter over de weg kan geschieden, en het verlenen van meer commerciële vrijheid aan de spoorwegbedrijven. Daardoor zou een toenadering ontstaan tot de Nederlandse vervoerpolitiek, die vrij consequent uitgaat van commerciële exploitatie van alle vervoerbedrijven, ook van de spoorwegen, en tevens van een taakverdeling tussen de vervoertakken en -ondernemingen door het mechanisme van de concurrentie. De aangegeven oplossingen zijn in Nederland reeds in toepassing gebracht, met als resultaat dat spoorwegtekorten sedert de oorlog niet zijn voorkomen, en dit ofschoon de positie van de N.S. door de

alombeschikbaarheid van water- en wegtransport zeker niet gemakkelijk is.

Voor het goederenvervoer over de weg geldt een vergunningstelsel, gebaseerd op de toetsing van de capaciteitsbehoefte van de individuele ondernemer. Aan de totale capaciteit van de bedrijfstak is geen grens gesteld, en ieder coördinatie-element ontbreekt. In het internationale vervoer in West-Europa heeft Nederland een aandeel dat zijn deelname aan de goederenhandel verre overtreft. Zo maakt de capaciteit van de Nederlandse Rijnvloot 36 pCt. uit van de totale capaciteit, en bedraagt het aandeel van de Nederlanders in het internationale wegvervoer tussen de E.E.G.-landen ca. 40 pCt. De betekenis, vooral van de Rijnvaart, als deviezeninbrenger is niet gering.

De vervoerpolitiek in België was tot voor kort geheel op Frans-Duitse leest geschoeid. Enkele jaren geleden is echter de straffe contingentering van het wegvervoer afgeschaft, en vervangen door een veel soepeler systeem van toelating. Het vervoer tussen Nederland en België zal op 1 oktober a.s. in Beneluxverband geheel worden geliberaliseerd. Een reorganisatie van de Belgische spoorwegen is in studie. Hetzelfde geldt voor Italië, waar evenals in België de spoorwegen zwaar deficitair zijn. Desondanks is in Italië aan het wegvervoer een grote vrijheid gelaten — niet in de laatste plaats omdat deze bedrijfstak velen werk geeft. De binnenvaart is in Italië van weinig belang en is geïsoleerd van de overige Europese binnenvaart. Zowel België als Italië zijn geïnteresseerd in uitbreiding van hun mogelijkheden in het internationale wegvervoer, welke te lijden hebben onder de Franse en Duitse contingentering.

Beoordeling van het actieprogramma.

In de geschetste vervoerpolitieke controverse heeft de Commissie niet de zijde van één der beide partijen willen kiezen. Om te komen tot voorstellen die kans maken op aanvaarding door de Raad heeft zij in het actieprogramma twee elementen gecombineerd, nl. enerzijds de door Nederland, Italië en België gewenste liberalisatie, anderzijds de organisatie- en harmonisatie-maatregelen die in de Franse en Duitse visie een centrale plaats innemen. Een eigen, op de behoeften van de Gemeenschappelijke Markt en de geest en opzet van het Verdrag gebaseerde visie heeft de Commissie niet ontwikkeld.

Het actieprogramma is een typisch „diplomatiek” stuk (de heer Schaus was vroeger ambassadeur), dat kool en geit spaart, „elk wat wils” geeft, en netelige problemen naar de toekomst verwijst of omhult met een stroom van woorden. De bombastische „communauté”-stijl en de veelheid van aangesneden details (zoals het onderwijs aan schipperskinderen) maken het geheel moeilijk leesbaar. Een originele visie op, of een krachtige aanpak van enig vraagstuk zal men in het actieprogramma tevergeefs zoeken.

Wat de liberalisatie betreft is de gedachte van een communautair contingent van Duitse herkomst en van die zijde vermoedelijk gelanceerd met de bedoeling onder een Europese dekmantel een werkelijke liberalisatie te voorkomen. De communautaire vergunningen zouden boven de thans in bilateraal verband verleende het voordeel hebben dat zij de houder niet alleen het recht geven tot vervoer met begin- of eindpunt in zijn thuisland, doch ook tot derde-landenvervoer. De betekenis hiervan is moeilijk te beoordelen. Tot nu toe is „tramp”-vervoer over de weg een vrij zeldzaam verschijnsel geweest, en werkte de vervoerder in

de overgrote meerderheid van gevallen voor een aantal min of meer vaste klanten. Een nadeel van het communautaire contingent is dat op die relaties waar thans geen contingentering bestaat (bijv. tussen Nederland en Italië) de liberalisatie zou worden ongedaan gemaakt.

Het binden van de vergroting, eerst der bilaterale contingenten, en later van het communautaire contingent, aan de toename van het handelsverkeer kan inderdaad leiden tot een belangrijke verruiming, doch is op zichzelf weinig logisch. De ontwikkeling van het vervoerpotentieel loopt op die manier steeds achter de vervoerbehoefte aan, zodat het ontbreken van voldoende vervoermogelijkheden voortdurend een rem kan vormen op de goederenuitwisseling. In een Gemeenschap die juist het stimuleren van de handel beoogt is dit een vreemd facet.

Nog groter bezwaar is verbonden aan de verdeling van het communautair contingent over de lid-staten. Het actieprogramma laat de maatstaven hiervoor in het duister, maar bekend is dat ook op dit punt gedacht wordt aan een aan de omvang van de handel van elk land met de andere E.E.G.-staten ontleende sleutel. Het is duidelijk dat een dergelijke verdeling volstrekt in strijd is met het beginsel van ruimtelijke arbeidsverdeling op grond van de meest efficiënte produktie, dat één der fundamenten van de E.E.G. vormt. Voor Nederland, dat bij zulk een verdeling uit zijn huidige exportpositie zou worden teruggedrongen tot een wegvervoersvolume dat overeenstemt met de eigen buitenlandse handel, zal dit systeem bijzonder moeilijk te aanvaarden zijn. Eerst na 1969 zal de verdeling van het contingent over de lid-staten geleidelijk plaats moeten maken voor een vergunningverlening ongeacht de nationaliteit der vervoerders. Over de procedure van verlening, een toch niet geheel onbelangrijk punt, vermeldt het actieprogramma slechts dat deze te zijner tijd gemeenschappelijk moet worden vastgesteld. Elders in het programma wordt als mogelijkheid genoemd een capaciteitsbeheersing gebaseerd op het permanent volgen van de markt aan de hand van bepaalde indices. Dit zou neerkomen op een permanent contingenteringssysteem, een stelsel dus dat zich voor restrictieve hantering zeer goed leent. Zelfs in de voorstellen tot eliminering van de weinige en weinig belangrijke restricties die in de binnenvaart nog bestaan is de Commissie aarzelend. Het ongeregelde personenvervoer over de weg is in de Benelux in 2 fasen vrijgemaakt; zonder dat dit bezwaren heeft opgeleverd. De Commissie heeft dit vervoer op gekunstelde wijze in vele partjes gedeeld, waardoor de vrijmaking in de E.E.G. zes jaar in beslag zal nemen.



Tegenover de weinig gedurfde en over een zeer lange periode uitgesmeerde liberalisatie wil de Commissie uitgebreide organisatiemaatregelen getroffen zien. Een enigszins degelijke motivering van het voorstel voor een margetarifiering, die het Europese prijsregime voor het vervoer zou moeten worden, ontbreekt. Er is wel sprake van de gevaren van overmatige concurrentie, en het voorkomen van machtsuitbuiting, doch de Commissie maakt niet aannemelijk dat deze gevaren in het vervoer — en dan nog in alle sectoren van het vervoer — inderdaad actueel zijn, en evenmin dat er geen andere, praktischer, middelen zouden zijn om deze gevaren tegen te gaan.

De idee van een margetarifiering is oorspronkelijk ontwikkeld, en in enkele gevallen ook ingevoerd, voor het wegvervoer, waar door de aanwezigheid van talrijke, meest

zeer kleine ondernemingen (in Nederland 11.000, in de gehele E.E.G. ca. 250.000) wellicht een risico van prijsbederf bestaat. Toevoeging van een maximumgrens kan voor de vervoerders een voordeel zijn in hun onderhandelingen met de verladers, die bij uitsluitende vaststelling van een benedengrens daarin een argument zouden vinden om lage prijzen te bedingen. De bezwaren van een margetarief in het wegvervoer moeten niet worden onderschat. Een juiste vaststelling is niet eenvoudig, en toch noodzakelijk om geen gerechtvaardigde commerciële mogelijkheden af te snijden. De bezwaren zijn nog groter als het gaat om tarieven voor internationaal vervoer, die door de betrokken staten in overleg moeten worden vastgesteld. Bij verschillen in kostenniveaus is de kans groot dat het tarief voor een deel der vervoerders te hoog komt te liggen, hetgeen ontduiking in de hand werkt en — voorzover het tarief wordt nageleefd — het transport onnodig duur maakt.

Bij het spoor- en watervervoer bestaat nog geen ervaring met margetarieven en de consequenties laten zich niet ten volle overzien. Voor die spoorwegbedrijven die thans nog uitsluitend vaste tarieven hebben vormt de marge een grotere vrijheid; voor de spoorwegen die bevoegd zijn beneden het tarief contracten af te sluiten zou deze mogelijkheid aan de onderzijde worden begrensd. Voor de commerciële positie van die spoorwegen (de Italiaanse en Nederlandse) zou dit een groot nadeel zijn.

Omdat aanzienlijke prijsdifferentiaties in het spoorvervoer i.v.m. verschillen in kostprijs en marktsituatie gerechtvaardigd kunnen zijn, vormt elke benedengrens een beknotting van de concurrentiekracht. Het gevaar is verder niet denkbeeldig dat de minimumgrens van het tarief de feitelijke prijs zal worden bij die vervoeren waar de marktpositie der spoorwegen zwak is. Aangezien het railvervoer op vele punten in het defensief is en zijn aandeel in het totale vervoer voortdurend ziet dalen zou dit voor een groot deel der verrichtingen kunnen gelden.

In de binnenlandse binnenvaart in Nederland, België, Frankrijk en W.-Duitsland vormt de vrachtverdeling op het ogenblik een belangrijker element van het regime dan de tarieven. Of de rol die de vrachtverdeling speelt kan worden overgenomen door een margetarief is moeilijk te zeggen, doch erg aannemelijk is dit niet. De vrachtverdeling is in de 30-er jaren ingevoerd ter distributie van de vraag naar scheepsruimte over een te grote vloot. Of een margetarifiering alleen een afdoende regeling zou vormen is twijfelachtig. Voor zover ook thans nog overcapaciteit bestaat zal het vrachtenpeil neiging hebben te dalen tot de onderste margegrens. Als daarbij nog geen evenwicht wordt bereikt zal aan een distributiesysteem toch weer moeilijk zijn te ontkomen. Verder kan een margetarief aan de in de concurrentie zwak staande kleine schippers niet de bescherming geven die de vrachtverdeling biedt. Men kan met de Commissie instemmen dat de huidige stelsels niet bevredigend zijn: om tot werkelijke verbetering te komen is echter grondige studie nodig.

Wat de Rijnvaart betreft heeft een deel van de ondernemers aan het treffen van maatregelen geen behoefte, terwijl van andere zijde wordt gesproken van een „crise latente et permanente” als gevolg van de aanwezigheid van overcapaciteit. In een tweetal Economische Rijnvaartconferenties zijn deze problemen bestudeerd; voorzover de wens bestond tot zekere maatregelen te komen, gingen de gedachten uit naar een capaciteitsregeling (beperking

van de nieuwbouw en stillegging). Een tarificatie zou een ruwe en weinig oordeelkundige ingreep betekenen in een bedrijfstak waar de situatie bepaald niet zonder meer slecht kan worden genoemd.

Het spoorwegvraagstuk vormt, zoals geschetst, in zekere zin het kernprobleem van de vervoerpolitiek. De maatregelen die de Commissie voorstelt komen in het tijdschema laat (te beginnen in 1965) en er is bovendien geen termijn gesteld voor de realisatie. De kans is groot dat het op die manier bij schone voornemens blijft en dat in feite — zoals tot nu toe — nagenoeg niets gebeurt. De geneigdheid van de regeringen om de spoorwegen te saneren is n.l. niet groot. Pijnlijke en impopulaire maatregelen zijn daarvoor nodig, terwijl de huidige situatie het voordeel biedt dat de overheid in de gelegenheid is om via de spoorwegen aan bevolkingsgroepen of gebieden politiek waardevolle gunsten te bewijzen. Enige suggesties voor de spoorwegpolitiek die in het eerder genoemde memorandum van de Nederlandse regering zijn vervat, zijn door de Commissie niet overgenomen. Deze betreffen de samenwerking tussen de spoorwegondernemingen in het internationale vervoer, waar de geografische gebondenheid van elk der ondernemingen bijzondere problemen meebrengt.

De Nederlandse Regering stelt een nauwere samenwerking voor, die direct vervoer tussen knooppunten mogelijk moet maken zonder oponthoud aan de grenzen. Voor bepaalde vormen van vervoer zou de oprichting van afzonderlijke maatschappijen kunnen worden overwogen. Gezien het toenemende belang van het internationale vervoer voor de spoorwegen — dit ontwikkelt zich mede ingevolge de Gemeenschappelijke Markt snel en de spoorwegen zijn voor dit vervoer op langere afstanden zeer geschikt — zouden de Nederlandse suggesties meer aandacht verdiend hebben.

Conclusie.

Aan het vervoer komt in het integratieproces een aanzienlijke betekenis toe; vervoerprijzen hebben op de goederenuitwisseling dezelfde invloed als douanetarieven. Het zou dus zaak zijn in de E.E.G. zorg te dragen voor de beschikbaarheid van een zo ruim mogelijk assortiment van vervoerdiensten tegen zo laag mogelijke prijzen als verenigbaar met de gezondheid en financiële zelfstandigheid van de vervoerondernemingen. Voor een vervoerbeleid in die richting zijn twee der belangrijkste lid-staten — Frankrijk en W.-Duitsland — niet geporteerd; voorzover deze belang hechten aan een E.E.G.-vervoerpolitiek zouden zij daarmee de „lekken” willen dichten die voor wat voornamelijk het internationale vervoer betreft nog in hun nationale vervoerbestel voorkomen.

In haar streven de tegenstellingen te omzeilen is de Commissie in dirigistisch vaarwater terecht gekomen. Haar actieprogramma doet dan ook geen recht aan de behoeften van de in dynamische ontwikkeling verkerende Gemeenschap en aan het belang van het vervoer voor de Gemeenschap. Het gevaar dreigt dat het vervoer in de E.E.G. onderworpen wordt aan een dirigistisch en restrictief regime, waardoor de vervoerkosten onnodig hoog zullen worden. Om dit te voorkomen is het zaak dat ook buiten de vervoerwereld, door de bij goed en goedkoop vervoer belanghebbende industrie en handel en verder door allen die een daadwerkelijke integratie en een rationeel economisch beleid voorstaan, in de komende tijd bijzondere aandacht wordt geschonken aan deze sector.

Leidschendam.

Drs. A. VAN DER NOORDT.

Een zelfstandige Westeuropese ruimtevaartindustrie is zowel uit industrieel als uit politiek oogpunt bezien van bijzonder groot belang. Het verdient aanbeveling de Westeuropese organisatie, die zich belast met de ontwikkeling van ruimtevaartprojecten, w.o. het communicatie-satellietenproject, op dezelfde leest te schoeien als de Euratom-organisatie.

Communicatiesatellieten ook een Westeuropese aangelegenheid

Inleiding.

Zoals bekend, ligt het in de bedoeling te zijner tijd tot een systeem van „communicatie-satellieten” over te gaan; enerzijds om hiermede de toekomstige vraag naar „telefoon-, telegraaf- en telexverkeer” op te vangen (in het bijzonder intercontinentaal verkeer), anderzijds om de „televisie” een ruimer gezichtsveld te geven. Teneinde een dergelijk gigantisch project op een doelmatige wijze te realiseren is het nuttig een vergelijking te treffen met de wijze waarop men in het (recente) verleden analoge projecten heeft opgezet en uitgevoerd. De keuze is hierbij gevallen op de kernenergie (voor vreedzame doeleinden) en wel in het bijzonder de Euratom-organisatie.

In dit kader zal in eerste instantie een aantal factoren worden opgesomd, die beide projecten gemeen hebben. In aansluiting hierop zal de Euratom-organisatie aan een functionele analyse worden onderworpen. Vervolgens zal een bespreking plaatsvinden (aard en doel) van de bestaande organisaties die zich bezig houden met het communicatie-satellietenproject. Tenslotte zal een pleidooi worden gehouden voor een zelfstandige Westeuropese ruimtevaartindustrie (w.o. het communicatie-satellietenproject) georganiseerd op grondslagen analoog aan die van Euratom.

Gemeenschappelijke factoren van het kernenergieproject en het communicatie-satellietenproject.

Een vergelijking van het kernenergieproject (voor vreedzame doeleinden) met het communicatie-satellietenproject leidt tot de onderkenning van een aantal belangrijke gemeenschappelijke factoren. In beide gevallen:

1. is er sprake van (gedeeltelijke) voorziening in een „toekomstige behoefte” aan een bepaald produkt. Bij kernenergie is dit de vraag naar elektrische energie; in het geval van communicatie-satellieten is dit de vraag naar communicatiemogelijkheden (hetzij schriftelijk hetzij mondeling);

2. is de toekomstige behoefte „geschat”, hetgeen het project een min of meer speculatief karakter geeft;

3. is de definitieve keuze van het technische object, dat in deze behoefte moet voorzien, nog niet mogelijk. Het aantal technisch mogelijke typen kerncentrales is legio; welke typen uiteindelijk rendabel zullen blijken te zijn is voorshands onbekend. Hetzelfde geldt t.a.v. communicatie-satellieten; verschillende systemen zijn mogelijk: passieve, actieve of een combinatie van beide;

4. is het hoofddoel voornamelijk: doelgerichte research en ontwikkeling;

5. is het in totaal te investeren bedrag bijzonder groot (in de orde van miljarden gulden);

6. is van concurrentie met conventionele voorzieningsbronnen sprake. In het geval van kernenergie zijn dat olie, kolen en waterkrachtcentrales; communicatie-satellieten hebben te concurreren met zeekabels;

7. is de inschakeling van, in het bijzonder de particuliere, industrie een essentiële aangelegenheid;

8. is de behoefte aan deskundig personeel bijzonder groot en het aanbod bijzonder schaars.

Euratom; functionele analyse.

Euratom is de Westeuropese Gemeenschap voor de ontwikkeling en het gebruik van atoomenergie (leden-landen zijn: West-Duitsland, Frankrijk, Italië, België en Nederland).

Doelstelling van Euratom is: een snelle en krachtige groei van de nucleaire industrie mogelijk te maken t.b.v. de voorziening in de vraag naar elektrische energie. Het resultaat zal uiteindelijk dienen te zijn: economisch verantwoorde kernenergiecentrales.

Functies (voornaamste), inherent aan genoemde doelstelling zijn:

1. *Ontwikkeling van het onderzoek* (research). Dit is gericht op het bevorderen en vergemakkelijken van het onderzoek in de afzonderlijke deelstaten. Hiertoe publiceert Euratom, op grond van vrijwillige overlegging van de nationale of privé-programma's, een lijst van gebieden die onvoldoende worden bestudeerd en steunt (in de vorm van grondstoffen, uitrusting en technische hulp) degenen die genoemde gebieden wensen te bestuderen. Naast periodieke publikatie van onderzoek- en opleidingsprogramma's wordt voorts zorg gedragen voor de instandhouding van een gemeenschappelijk onderzoekcentrum.

2. *Verspreiding van kennis*. Aan de deelnemende landen stelt Euratom alle kennis ter beschikking waarover zij beschikt. Dit is enerzijds alle door octrooi verkregen kennis die eigendom is van Euratom alsmede alle andere haar toebehorende kennis, anderzijds de zgn. „andere kennis”. Euratom heeft de verplichting de voor exploitatie benodigde „know-how” te leveren en zondig de geheimhouding hiervan te bewaken.

3. *Investerings t.b.v. kernenergetische doeleinden*. Periodiek vindt publikatie plaats van indicatieve programma's met betrekking tot kernenergetische productie-doeleinden en de daarvoor noodzakelijk te verrichten investeringen; dit met het oog op het bevorderen van het initiatief van personen en ondernemingen enerzijds en van een gecoördineerde ontwikkeling van genoemde investeringen anderzijds.

4. *Oprichting van „gemeenschappelijke” ondernemingen.* Ondernemingen, die van fundamenteel belang zijn voor de ontwikkeling van de nucleaire industrie, kunnen op gemeenschappelijke basis worden opgericht. Op grond van een gemotiveerd advies wordt hieromtrent een beslissing genomen.

5. *Voorziening van grondstoffen enz.* Beoogd wordt het verzekeren van de voorziening t.a.v. erts en enz. en wel op grondslag van gelijke toegang tot de hulpbronnen en een gemeenschappelijke marktpolitiek. Hiertoe is ingesteld een „voorzieningsagentschap” met uitsluitend recht van aankoop van erts en enz. en uitsluitende bevoegdheid tot het afsluiten van leveringscontracten met betrekking tot deze producten.

Nadere beschouwing t.a.v. genoemde functies.

De research. Alhoewel Euratom de landen vrij laat zelf een nationaal researchprogramma op te stellen en uit te voeren en voorts op particuliere ondernemingen geen enkele dwang wordt uitgeoefend, is haar invloed op dit terrein bijzonder groot. Ontegenzeggelijk zouden ook zonder Euratom de opstellers van de nationale en particuliere researchprogramma's — gezien in het licht van de enorme kosten — tot enige onderlinge raadpleging en samenwerking zijn gekomen, doch door Euratom wordt deze *samenwerkingsprocedure — overigens geheel vrijwillig — op zeer ruime schaal doeltreffend en op soepele wijze geregeld.*

Het verspreiden van kennis. De uitwisseling van kennis is een van de belangrijkste onderdelen van het Euratom-verdrag. Hier kan gesproken worden van *het samenvoegen van nationale programma's tot een geheel*, waarvan het gewicht nog wordt vergroot door de mogelijkheid van associatie met andere landen, individueel of in groepsverband.

De investeringen. De taak van Euratom is hier *zuiver een coördinerende*; de leden-landen blijven wat hun nationale programma's betreft autonoom. Er wordt niet voorzien in het redigeren van bepalingen, die het opgaan van de nationale programma's in een gemeenschappelijk programma beogen.

Gemeenschappelijke ondernemingen. Het ligt in de bedoeling om enerzijds het totstandkomen van gemeenschappelijke ondernemingen zo weinig mogelijk te belemmeren, anderzijds voldoende waarborgen te scheppen dat een van de aanvang af geprivilegieerde industrietaak in het leven wordt geroepen.

De voorziening met grondstoffen. Het is van belang dat in de toekomst binnen de gemeenschap geen splijtstoffen afkomstig uit de „gemeenschap” meer zullen kunnen worden verwerkt die niet, hetzij in dezelfde vorm, hetzij in de vorm van grondstoffen of erts onder het beheer van het zgn. „agentschap” zijn geweest. De „programmes liés”, die meer dan een productieproces omvatten, kunnen worden toegepast; zij mogen evenwel nimmer het gehele productieproces, dat verloopt tussen de mijn en het opwekken van elektriciteit, omvatten.

Wezenlijk karakter van Euratom.

De relatie tussen Euratom en de leden-landen kan — onder verwijzing naar de leer van de interne organisatie — getypeerd worden als een bepaald type functionele verhouding, met name een „functionele binding”. Deze functionele binding kenmerkt zich door twee belangrijke ele-

menten, nl. grote deskundigheid en gecoördineerd optreden op het betreffende gebied.

De grote deskundigheid is in Euratom gewaarborgd door o.m. de reeds aanwezige kennis, kennis verkregen door nieuwe octrooien, kennisneming van nationale researchprogramma's, kennis omtrent onvoldoende bestudeerde gebieden.

Het coördinerend karakter komt in het bijzonder tot uiting in de verspreiding van kennis, het treffen van maatregelen voor een doelgerichte research en investeringsontwikkeling, het instandhouden van een gemeenschappelijk onderzoekcentrum, het stimuleren van studies omtrent achtergebleven kennisgebieden.

Conclusies.

De organisatorische opzet van Euratom houdt de volgende waarborgen in:

1. Een omvangrijk researchprogramma kan op doelgerichte en op gemeenschappelijke basis worden uitgevoerd; „dubbel werk” binnen de leden-landen kan tot een minimum worden beperkt.

2. Het researchprogramma kan zonodig, afhankelijk van de behoefte aan elektrische energie, op gerichte wijze getemporeerd worden; een schoksgewijze introductie van deze energiebron (met alle daaraan verbonden gevolgen) kan zodoende worden vermeden.

3. Verspilling van investeringsgeld kan tot een minimum worden gereduceerd, hetgeen, gezien de grote omvang, van essentieel belang is.

4. De benuttingsgraad van het schaars beschikbare deskundig personeel kan zeer hoog zijn.

Tenslotte dient nog zeer sterk benadrukt te worden dat de Westeuropese industrie volledig kan worden ingeschakeld in dit productieproces, zowel in de researchfase als (straks) in de praktisch commerciële fase, hetgeen van belang is voor de toekomstige welvaart van de E.E.G.

Organisaties belast met de ontwikkeling van ruimtevaartprojecten, w.o. het communicatie-satellietenproject.

Doelstelling.

De (algemene) doelstelling is: de creatie van een wereldomvattend communicatiesysteem, t.b.v. het telefoon-, telegraaf-, telex- en televisieverkeer door middel van communicatie-satellieten. Evenals bij de kernenergie is ook hier in eerste instantie de ontwikkelings(research)fase van belang. De verwachting is voorts dat tegen het eind van de jaren zestig de tweede fase, de praktisch commerciële, haar intrede zal doen.

Organisatie(s).

Voor zover dezerzijds bekend, is „NASA”¹⁾ voorshands de enige westelijke — met name Amerikaanse — organisatie die zich doelbewust en reeds gedurende enige jaren met genoemde doelstelling bezig houdt. NASA heeft als opdracht het formuleren van specifieke nationale ruimte(vaart)objecten en in het licht hiervan het ontwikkelen van een uitgebreid programma voor het onderzoek en gebruik van de ruimte voor vreedzame doeleinden. Een van deze objecten is de creatie van een communicatie-satellietenstelsel.

Functies.

Met Euratom heeft NASA de volgende twee functies gemeen:

¹⁾ NASA is een afkorting voor „National Aeronautics and Space Administration”.

1. *Ontwikkeling van het onderzoek (research)*. NASA is belast met de research en het ontwikkelen van het ruimteonderzoek voor civiele doeleinden, waartoe in zeer ruime mate de medewerking van de particuliere Amerikaanse industrie noodzakelijk zal zijn.

Dat deze medewerking voorshands weinig soepel verloopt vindt mede haar oorzaak in de volgende omstandigheden. In de praktijk blijken zich nogal eens conflictsituaties voor te doen tussen NASA en het Departement van Defensie (het „leger“). Aan het leger nu is het uitsluitend toegestaan (mandaat 1958) in de ruimte te werken, wanneer het (bijzondere) militaire programma's betreft. De moeilijkheid is nu dat elk ruimteproject vrijwel altijd een mengvorm is van militaire en civiele doeleinden hetgeen uiteraard tot grote wrijving tussen deze twee organisaties aanleiding geeft.

Een voorbeeld hiervan: de ontwikkeling van de eerste actieve communicatie-satelliet is geschiedt door het leger. Aangezien evenwel een commercieel communicatiesysteem vermoedelijk zowel passieve als actieve satellieten zal omvatten, wenst NASA zich eveneens te concentreren op de ontwikkeling (research) van deze satelliet, hetgeen de verstandhouding met het „leger“, die de rechten van deze satelliet voor zichzelf wenst te houden, niet ten goede is gekomen.

De industrie — die overigens de noodzaak van deze communicatievorm zeer wel inziet — toont zich zeer bevreesd voor deze machtsstrijd en neemt voorshands een gereserveerde houding aan. Het gevaar is nu dat, tenzij op korte termijn een oplossing voor deze geschillen wordt gevonden, de kans op een geweldige verspilling, zowel in tijd als in geld, bijzonder groot is.

Een andere moeilijkheid voor NASA schijnt te zijn, het gebrek aan autoriteit om research- en ontwikkelingscontractanten eventueel schadeloos te stellen voor fiasco's ten gevolge van niet voorzien risico's (dit in tegenstelling tot het „leger“). Voorts is het ook niet duidelijk of en in hoeverre NASA bij machte is om noodzakelijke aankopen t.b.v. research en ontwikkeling in het buitenland te verrichten.

2. *Verspreiden van kennis*. Volgens een bepaling van de NASA-act zal iedere uitvinding, gepleegd tijdens de uitvoering van een project staande onder enig contract met NASA, het exclusieve eigendom zijn van de Verenigde Staten en indien zo'n uitvinding patenteerbaar is zal het patent toebehoren aan de Verenigde Staten, tenzij NASA om welke reden dan ook van de rechten afziet.

Hierdoor zal uitsluitend de Amerikaanse regering de controle krijgen over de kennis t.a.v. deze ruimteprojecten. Of genoemde regering de verspreiding van deze kennis zal opvatten in de geest van „Euratom“ blijft voorshands een open vraag. Dit klemt te meer bij eventuele deelneming door niet Amerikaanse landen. De verwachting in de Verenigde Staten zelf is overigens, dat eerdergenoemde clausule remmend zal werken t.a.v. deelneming door de particuliere industrie in ruimte(vaart)projecten.

Conclusie.

Bij een eventuele toetreding tot NASA van „derden“, dient niet uit het oog te worden verloren, dat het karakter van deze organisatie zuiver nationaal (dus Amerikaans) gericht is en bovendien is behept met een onzuiver verleden. Op de consequenties hiervan wordt in de volgende paragraaf teruggekomen.

Pleidooi voor een zelfstandige Westeuropese ruimtevaartorganisatie.

Een der belangrijkste redenen om een Westeuropese ruimtevaartorganisatie op te richten is, dat de Westeuropese industrie dan de kans krijgt de benodigde technische „know-how“ te verkrijgen en deze volledig te benutten. Immers, investeringen t.b.v. research en ontwikkeling met betrekking tot ruimtevaartprojecten, zullen niet alleen de ruimtevaart regarderen, doch ongetwijfeld van grote invloed zijn op het „aardse“ leven. Vele ruimtelijke uitvindingen zullen ongetwijfeld tevens toepassing vinden in ons dagelijks leven. De landen (afzonderlijk of in groepsverband evenals de E.E.G.) die over een dergelijke industrie beschikken, zullen niet alleen industrieel doch ook politiek gezien een sterke positie innemen, met de daaraan verbonden gevolgen voor de welvaart van deze landen.

De perspectieven voor een Westeuropese ruimtevaartindustrie zijn vermoedelijk niet ongunstig. Niet alleen particuliere ondernemingen doch ook overheidsinstellingen (gedacht wordt aan bijv. in Nederland T.N.O. en het Doctor Neher Laboratorium van de P.T.T.) kunnen bij de ontwikkeling van deze projecten worden ingeschakeld. Dat er reeds een ontwikkeling in deze richting gaande is, blijkt uit de (zeer recente) oprichting van de „ELDO“, een West Europees orgaan voor de produktie van o.m. kunstmanen. In dit orgaan is een aantal Westeuropese mogelijkheden vertegenwoordigd. Voor zover dezerzijds bekend heeft ook de Nederlandse regering zeer onlangs besloten zich bij dit orgaan aan te sluiten.

Welke organisatievorm de „ELDO“ heeft of zal krijgen is dezerzijds niet bekend. Wel kan er op deze plaats op worden gewezen dat een organisatievorm zoals geschetst met betrekking tot „Euratom“, ook voor een Westeuropese ruimtevaartorganisatie een bijzonder doeltreffende zal kunnen zijn. In het kader van de uit te voeren projecten zijn dan t.a.v. onder meer de ontwikkeling van het onderzoek, de verspreiding van kennis, de investeringen alsmede het moment van introductie van uitgebalanceerde systemen (zoals bijv. een bepaald communicatie-satellietenstelsel) voldoende waarborgen aanwezig om van een hoog rendement verzekerd te zijn.

De ontwikkeling van het communicatie-satellietenproject leent zich vermoedelijk zeer goed als eerste belangrijke doelstelling van een (dergelijke) Westeuropese organisatie.

Conclusies.

1. Een zelfstandige Westeuropese ruimtevaartindustrie is zowel uit industrieel als uit politiek oogpunt bezien van bijzonder groot belang.

2. Het verdient aanbeveling de Westeuropese organisatie, die zich belast met de ontwikkeling van ruimtevaartprojecten, w.o. het communicatie-satellietenproject, op dezelfde leest te schoeien als „Euratom“; ten aanzien hiervan gelden dezelfde conclusies als aldaar genoemd.

's-Gravenhage.

Drs. J. ANTEN.

Bestudeerde literatuur

- NASA-industry program plans conference, juli 1960.
- The Commercial and Financial Chronicle, januari 1961.
- Business Week, 15 oktober 1960.
- The Economist, 9 juli 1960.
- Telecommunication Journal, 1962.
- Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, 1957.
- Euratom; een samenvatting van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Persdienst van het Ministerie van Economische Zaken).

De beweegredenen tot Westerse hulpverlening aan onderontwikkelde gebieden, zoals deze aan de dag treden, kunnen worden ingedeeld in twee groepen: 1. die, welke zijn ingegeven door gevoelens van mededogen met de noodlijdende achtergebleven volkeren en 2. die, welke zijn ingegeven door verstandelijke overwegingen. De meest ideale combinatie van beweegredenen voor het welslagen van de hulpverlening zou zijn: een combinatie van gevoelens en verstandelijke overwegingen, t.w. enerzijds van gevoelens van mededogen jegens de achtergebleven volkeren doch tevens jegens de Westerse volkeren, wier moeizaam verworven welvaart men veilig wil stellen en anderzijds van de overweging, dat om dat laatste te bereiken op grootse maar tevens verstandige wijze hulp verleend moet worden. Hierbij moet de hulpverlening erop gericht zijn de achtergeblevenen er geleidelijk toe te brengen, hun achterstand in te lopen en hun aandeel te leveren in de ontwikkeling naar een welvarender, rechtvaardiger en gelukkiger wereldsamenleving.

Beweegredenen tot Westerse hulpverlening aan onderontwikkelde gebieden

In een eerder in dit tijdschrift verschenen artikel van mijn hand¹⁾ kwamen de hierboven bedoelde beweegredenen min of meer terloops ter sprake. Ik stelde toen, dat men bij het bepleiten van een Westerse hulpverlening aan onderontwikkelde gebieden geenszins was aangewezen op een beroep op gevoelens van naastenliefde omdat het eigenbelang van het Westen tot die hulpverlening noopt en dat men beter deed het laatste, verstandelijke motief ten grondslag te leggen aan zijn activiteiten op dit gebied. Deze stelling heeft nogal wat kritiek uitgelokt, uiteraard van de zijde van hen die juist in gevoelens van mededogen met de trieste toestanden in talrijke achtergebleven gebieden de ware en enig waardige drijfveer voor hulpacties zien en daarom de verstandelijke benadering van het vraagstuk met enige verontwaardiging afwijzen.

Men zou aan deze kritiek en verontwaardiging kunnen voorbijgaan, ware het niet dat de aard der beweegredenen welke tot hulpverlening leiden van zulk een grote invloed kan zijn op haar doelstelling, vorm en uitvoering en dat juist de gevoelsmatige benadering via de gebruikelijke publiciteitsmedia zo suggestief aan het grote publiek wordt opgedrongen. Het kan daarom dienstig zijn, die beweegredenen en de daaraan voor de hulpverlening verbonden gevolgen eens afzonderlijk en systematisch in beschouwing te nemen. Waar het hier gaat om een hoogst belangrijk vraagstuk, dat sterk blijkt te leven in de harten en hoofden der Westerse volkeren, dat ons in de toekomst zeker nog dikwijls zal bezig houden en waarbij vele miljarden betrokken zullen zijn, moet klaarheid omtrent de motieven tot hulpverlening en de daaraan inherente verschijnselen toch onontbeerlijk worden geacht.

Wanneer men de verschillende beweegredenen, zoals deze aan de dag treden, tracht te ordenen, komt men tot een indeling in twee hoofdgroepen:

- I. die, welke zijn ingegeven door gevoelens van mededogen met de noodlijdende achtergebleven volkeren en
- II. die, welke zijn ingegeven door verstandelijke overwegingen.

Bezien wij deze groepen nader, dan blijkt het volgende.

¹⁾ „Hulpverlening aan achtergebleven landen en volkeren” in „E.-S.B.” van 12 juli 1961, no. 2294.

Hoofdgroep I laat zich splitsen in drie subgroepen:

1. De gevoelens van mededogen ontspruiten aan een godsdienstige overtuiging die naastenliefde en offervaardigheid voorschrijft als een plicht.

2. Als bij 1, doch de hulpverlening staat hierbij niet als primaire doelstelling voorop doch is een bijverschijnsel van het streven naar verbreiding van de Christelijke godsdienst onder niet-Christenen. Het gaat hier vooral om onderwijs en medische hulp, verzorgd door zending en missie. De hulpverlening vervult in dit geval tot op grote hoogte de rol van middel tot het wekken van vertrouwen. Hiermede wil niets denigrerends gezegd worden ten opzichte van haar feitelijke effect noch ten aanzien van de geest waarin zij wordt geboden doch slechts vastgesteld worden dat de annexes van zendings- en missie-arbeid in zekere zin bezijden de hulpverlening staan, zoals deze pleegt te worden opgevat: een hulp op economisch-sociaal gebied, die doel in zichzelf is. Dat niettemin deze vorm van hulpverlening — vooral door voorziening in de behoefte aan onderwijs — dikwijls, zij het ook slechts plaatselijk, een grondslag legt voor de hulpverlening in eigenlijke zin is een gelukkige bij-omstandigheid.

3. De gevoelens van mededogen en de bereidheid tot het brengen van offers komen voort uit een algemeen-humanistische, niet godsdienstig bepaalde, neiging zich het lot van de minderbedeelden aan te trekken.

Gesteld kan worden, dat met name het onderscheid tussen de groepen 1 en 3 slechts theoretische betekenis heeft. In de praktijk zullen de onderscheiden beweegredenen van deze aard immers tot gelijksoortige uitingen en resultaten leiden.

Hoofdgroep II. Hierbij is, naar zal blijken, een onderverdeling niet slechts van theoretische doch tevens van praktische betekenis omdat motief en doelstelling van zeer grote invloed zijn op vorm en inhoud der hulpverlening.

Men kan hierbij drie subgroepen onderscheiden al naar de overwegingen die tot hulpverlening leiden:

1. De overwegingen ontspruiten aan de politieke en/of strategische eisen van het ogenblik. De bereidheid tot hulpverlening wordt hierbij goeddeels bepaald door het eigenbelang zoals de hulpbiedenden dat op zeker moment zien bij het nastreven van een zo sterk mogelijke positie in een

door machtstegenstellingen verontruste wereld en draagt daarom een uitgesproken opportunistisch karakter. In onze dagen gaat het daarbij natuurlijk om de „koude oorlog” tussen het Westen en het communistische blok. Aangezien echter politieke onrust wel nimmer geheel zal verdwijnen, zullen overwegingen van deze aard stellig altijd een zekere rol blijven spelen.

2. De overwegingen komen voort uit het verlangen, voor zich zelf zekere economische voordelen (vooral: afzetmarkten voor zijn produkten) te behouden of te verwerven. Ook hierbij zal het opportunisme een belangrijke rol spelen.

3. De overwegingen, ontleend aan het inzicht dat het relatief rijke Westen, ter bescherming van de eigen welvaart, zich het lot van de achtergebleven gebieden wel zal moeten aantrekken. In onze steeds „kleiner” wordende werelddamenleving is namelijk het moment gekomen waarop het Westen zich ernstig bewust wordt van het gevaar dat zijn welvaart bedreigt van de zijde van de Aziatische, Afrikaanse en Zuidamerikaanse haarden van armoede, onrust en ressentiment en daarom zoekt naar de juiste afweermiddelen. Een dier middelen — en wellicht het enig bruikbare — is dan het verlenen van economische hulp aan de achtergeblevenen, opdat de scherpe tegenstellingen verzacht en zo mogelijk geheel weggenomen en, in eerste instantie, de gevoelens van ressentiment althans wat verzwakt worden.

Hoewel de hier genoemde overwegingen één belangrijk element — het primair stellen van het eigenbelang — gemeen hebben, dienen zij niettemin onderscheiden te worden. Bij 1 en 2 speelt het belang van de geholpenen in beginsel geen enkele rol. Niet dat belang doch de voordelen voor een of meer Westerse landen zijn bepalend voor de bereidheid tot hulpverlening en voor aard en omvang daarvan. Dit komt bijv. duidelijk aan het licht wanneer de hulp bestaat uit wapenleveranties. Bij 3 is weliswaar ook het eigenbelang de primaire drijfveer, doch de belangen der geholpenen zijn hierbij het primaire object van zorg en inspanning; de voordelen voor de hulpbiedenden dragen een afgeleid karakter en zijn afhankelijk van de mate waarin men erin slaagt, bedoelde belangen te bevorderen. Dit verschil leidt tot een volkomen andere benadering van de daadwerkelijke opzet en uitvoering. Met name bij 1 zal in het algemeen het streven gericht zijn op onmiddellijk eigen gewin — politiek of strategisch. Wat hierbij voorop staat is, dat de gunst van het geholpen land moet worden verworven of ten minste dat het uit het vijandelijke kamp wordt gehouden. Er zal dus de neiging bestaan, te geven wat het vraagt en het naar de mond te praten, zonder dat te kritisch wordt nagegaan, wat het eerst-nodige en het meest-nodige is. Enigszins — maar niet zo heel sterk — gechargeerd kan men onder deze omstandigheid het Westen vergelijken met de jaloerse jongeling, die met een overdaad aan geschenken de nukkige geliefde van de medeminnaar tracht af te houden. Dat de geliefde van deze situatie gaarne misbruik maakt, past in het beeld. Het is duidelijk, dat bij een dergelijke instelling weinig aandacht zal bestaan voor resultaten op lang zicht.

Tot een geheel andere benadering leiden de onder 3 samengebrachte overwegingen. Daarbij moet de doelstelling wel zijn, de te helpen landen en volkeren op den duur zover te krijgen, dat zij de wil en het vermogen ontwikkelen zich zelf te helpen, opdat hun welvaart blijvend dermate zal stijgen dat schrijnende en daardoor gevaarlijke tegenstellingen zullen verdwijnen. Deze volkomen andere doel-

stelling moet van invloed zijn op de aanpak van de hulpverlening. Zij noopt immers tot studie, beraad, planning en een weloverwogen uitvoering. Doordat zij niet uit is op onmiddellijk gewin, zal minder opportunistisch te werk worden gegaan dan bij 1 en 2. Tot opportunisme bestaat trouwens ook minder aanleiding omdat hier de positie van het Westen tegenover de geholpenen volkomen anders is. Om nog even bij onze beeldspraak te blijven: het Westen zal hier niet staan als de jaloerse jongeling doch als de wijzere en ervaren vader die zich het recht voorbehoudt, uiteindelijk zelf uit te maken wat het eerst en meest nodig is. Dat het daarbij, als elke verstandige vader, zoveel mogelijk de jongeling het gevoel zal willen geven dat hij zelf medebeslist, is slechts een kwestie van tactiek.

Met het bovenstaande zijn de voornaamste beweegredenen die tot de hulpverlening kunnen leiden naar ik meen wel aangegeven. Een theoretische schematisering brengt altijd het bezwaar mede, dat zij te zeer een zwart-wit situatie suggereert — zo ook hier. Het is natuurlijk niet zo, dat bij elk individu en elk Westers land uitsluitend één der genoemde beweegredenen aanwezig is. Allerlei combinaties — en nuances — zullen voorkomen. Zo steunt bijv. de Amerikaanse hulpverlening zeker zowel op onder hoofdgroep I als onder hoofdgroep II vallende motieven en is de situatie daarbij vermoedelijk aldus dat een uit gevoelens van mededogen geboren drang tot helpen in zekere mate wordt bevedigd door een hulpverlening die zeer duidelijk op politiek-strategisch opportunisme berust. (Tekenend hiervoor is een onlangs in een Amerikaans tijdschrift vermelde uitspraak van een officiële insider: „... that Southeast Asia is battleground and the foreign aid is a weapon in the battle, not a charitable enterprise”). Toch schijnt mij de schematisering nuttig, opdat een ieder die zich een standpunt wil vormen t.o.v. dit hoogst belangrijke vraagstuk beseffe, dat de aard van de drijfveren goddeels bepalend is voor de wijze waarop de zaak zal worden aangepakt en voor de resultaten die men verwachten mag. Daarbij dient men zich dan wel bewust te zijn van drie feiten:

1e. dat acties, uitsluitend ingegeven door gevoelens van mededogen, gewoonlijk een spontaan karakter zullen dragen en daardoor — naar voor de hand ligt en de praktijk ook uitwijst — licht zullen leiden tot een onvoldoend overwogen en voorbereid handelen; tot versnippering van krachten en middelen; tot het bestrijden van een massaal euvel met kleine en ondeugdelijke middelen en tot een gebrek aan continuïteit over een zeer lange reeks van jaren;

2e. dat het eigenbelang in onze menselijke samenleving nog altijd — of men dat betreurt of niet — de beste stimulans is tot doeltreffend handelen en tenslotte;

3e. dat — en dit geldt als antwoord op de bij de aanvang vermelde kritiek — het geenszins zo verwerpelijk is, de Westerse verworvenheden aan materiële welvaart en sociale rechtvaardigheid te zien als een goed, dat om vele redenen de bescherming ten volle verdient. Nog afgezien van het feit, dat ook de achtergebleven volkeren er niets bij zouden winnen zo onze welvaart overspoeld werd door golven van ressentiment en barbarisme. Trouwens — zouden al diegenen, die zich laten voortdrijven op een stroom van nobele gevoelens en naïeve voorstellingen en zo vlot de staf breken over een zakelijke benadering van het vraagstuk, als het erop aan kwam wel zo gretig óf gelaten de verworvenheden van het Westen prijs willen geven? Er schuilt in hun enthousiasme dikwijls een element van exaltatie dat een bezonken oordeel in de weg staat, doch

Surinaamse kanttekeningen

(Tweede kwartaal 1962)

De buitenlandse handel liep enigermate terug ten opzichte van de overeenkomstige periode in 1961. Dit verschijnsel vloeit voort uit de medio 1961 ingezette recessie. Hoewel de achteruitgang in totaal vrij gering is, moet er voor een in ontwikkeling zijnd land meer betekenis aan worden toegekend dan voor hoog ontwikkelde landen, vooral daar het invoersaldo stijgt en deze stijging in hoofdzaak in de consumptieve sector wordt gevonden.

Eerste kwartaal	Invoer	Uitvoer	Invoersaldo
	(in Sf. 1.000)		
1961	25.883	20.316	5.567
1962	25.173	19.022	6.151

Het stijgende invoersaldo had een rechtstreekse uitwerking op de netto deviezenpositie van de Centrale Bank. Wanneer wij rekening houden met een gemiddeld tijdsverloop van 10 weken tussen transactie en financiële afwikkeling dan zien wij dat inderdaad de weekbalansen van 13 maart tot 12 juni een teruglopen van de netto deviezenpositie aanwijken van Sf. 30,3 tot Sf. 26,6 mln. Het overige kapitaalverkeer was niet van die omvang dat er voldoende tegenwicht was.

Een belangrijke oorzaak — naast de recessie op de Amerikaanse afzetmarkt — is de voortgaande overheids-overbesteding die als overal enerzijds wordt gevolgd door een uitbreiding van de particuliere bestedingen en anderzijds de liquiditeitspositie van het Land zelf aantast. De Financiële en Monetaire Statistiek van het A.B.S. (no's 115 en 120) geeft hierover een duidelijk beeld. De liquiditeitspositie van het Land liep terug van Sf. 6,0 mln. op 31 december 1960 tot Sf. 0,9 mln. op 31 maart 1962. Aangenomen kan worden dat deze ontwikkeling zich gedurende het tweede kwartaal van 1962 heeft voortgezet, aangezien de vordering van de Centrale Bank op het Land inmiddels met Sf. 2 mln. is gestegen.

Een nadere toelichting op deze uitgave van het A.B.S. zou wel gewenst zijn. Zo worden in no. 120 geheel andere cijfers gegeven voor de kortlopende vorderingen op Nederland uit hoofde van de voorfinanciering van het Tienjarenplan dan in no. 115. Waarin schuilen die verschillen, welke

tussen de een en twee ton Surinaams belopen? Zoals bekend draagt Suriname direct voor $\frac{1}{3}$ deel bij aan de financiering van het Tienjarenplan. De snelle uitbreiding van de jaarlijkse realisatie der planprojecten van ongeveer Sf. 12 mln. tot ruim Sf. 20 mln. heeft niet alleen een ingrijpende wijziging gebracht in de totale bestedingen van het Land doch tevens het Landsbudget dermate verzaard dat thans op korte termijn nieuwe financieringsmiddelen moeten worden gevonden. Al moge dan het Rapport Liefinck-Goedhart geen wet van Meden en Perzen zijn, hieruit blijkt toch wel duidelijk dat de aldaar aangegeven gevaren niet irreëel waren.

De totale geldhoeveelheid, die gedurende het eerste halfjaar van de recessie gelijk bleef, begon in 1962 opnieuw te stijgen. In hoeverre zal deze stijging worden gevolgd door een stijging van de kosten van het levensonderhoud?

	Totale geldhoeveelheid	Index levensonderhoud volgend kwartaal (1953 III = 100)
31 dec. 1960	Sf. 48.525.000	113
30 juni 1961	Sf. 50.856.000	120
31 dec. 1961	Sf. 50.881.000	119
31 mrt. 1962	Sf. 52.434.000	?

Bron: A.B.S., no's 118 en 120.

De weekbalansen van de Centrale Bank vertoonden in verkorte vorm het volgende beeld:

	23-12-1961	27-3-1962	26-6-1962
	(in Sf. 1.000)		
Debet:			
Goud	23.026	22.980	23.124
Buitenlandse valuta	7.170	7.466	4.318
R.-C. van derden	418	310	287
Vordering op het Land	487	7	1.920
Beleggingen	1.962	1.946	1.946
Diversen	960	1.068	881
Credit:			
Bankbiljetten in omloop	22.661	21.712	22.024
Binnenlandse R.-C. saldi	3.484	3.720	3.616
Kapitaal + reserves	6.050	6.050	6.050
Buitenlandse R.-C. saldi	111	129	106
Diversen	1.717	2.166	680
Balanstotaal	34.023	33.777	32.476

(vervolg van blz. 774)

dat vermoedelijk snel verdwijnen zou als zij eens geconfronteerd werden met een voelbaar verlies aan welvaart in het Westen als harde realiteit. Daarom zouden zij goed doen, hun gevoelens van mededogen mede uit te strekken tot de honderden miljoenen in het Westen die een dergelijk verlies zouden moeten dragen. Zij zouden dan ongetwijfeld tot het inzicht komen, dat ook de verdediging van onze welvaart een moraliter volkomen aanvaardbaar motief tot hulpverlening is.

Men zou zich — aan het eind zijner bespiegelingen — nog kunnen afvragen welke combinatie van beweegredenen voor het welstagen van de hulpverlening de meest ideale zou zijn, zich daarbij overigens bewust zijnde van de zuiver theoretische betekenis van vraag en antwoord. Naar het mij voorkomt zou dat laatste als volgt kunnen luiden: een combinatie van gevoelens en verstandelijke overwegingen,

t.w. enerzijds van gevoelens van mededogen jegens de achtergebleven volkeren doch tevens jegens de Westerse volkeren, wier moeizaam verworven welvaart men veilig wil stellen en anderzijds van de overweging, dat om dat laatste te bereiken op grootse maar tevens verstandige wijze hulp verleend moet worden, waarbij de hulpverlening erop gericht moet zijn de achtergeblevenen er geleidelijk toe te brengen, hun achterstand in te lopen en hun aandeel te leveren in de ontwikkeling naar een welvarender, rechtvaardiger en gelukkiger wereldsamenleving. Bij een dergelijke combinatie zou enerzijds de noodzakelijke offervardigheid doch anderzijds ook een adequate vervulling van de taak zo goed mogelijk gewaarborgd zijn en men kan slechts hopen, dat de Westerse wereld, na het nodige leergeld betaald te hebben, nog tijdig tot een instelling geraakt die deze meest ideale dicht benadert.

's-Gravenhage.

Drs. P. S. J. ABLIJ.

De belangrijkste mutaties zijn de omzetting van ongeveer Sf. 2 mln. aan buitenlandse valuta in een vordering op het Land en een verdere vermindering met Sf. 1 mln. aan buitenlandse valuta (welke?), waartegenover een daling van de creditpost „Diversen” staat. De vordering op het Land bestaat voor Sf. 920.000 uit rekeningcourantkrediet, benevens een promesse van Sf. 1 mln.

Handelspolitiek.

Het afgelopen kwartaal werd gekenmerkt door twee feiten, welke voor de toekomst van Suriname van groot belang zullen zijn, nl. de vastgelegde verhouding tot de E.E.G. en het uiteenvallen van de Brits-Westindische Federatie. Over de associatie van Suriname met de E.E.G., welke volgens art. 131 e.v. van het Verdrag van Rome werd vastgelegd, is in de afgelopen maanden reeds zoveel geschreven, dat het niet nodig is op deze plaats diep op dit feit in te gaan. Evenals aan de Afrikaanse landen biedt deze associatie vrijwel uitsluitend voordelen aan Suriname; waartegenover slechts enkele, hoofdzakelijk morele, verplichtingen staan.

De voordelen liggen op tweeërlei terrein: voorkeursbehandeling bij export naar Europa en technische bijstand van het Europese Ontwikkelingsfonds. Het is duidelijk dat van deze twee het laatste het meest spreekt voor het publiek in Suriname. Een delegatie van de Europese Commissie bezocht het land in de maand mei teneinde een rapport uit te brengen over de technische bijstand welke zal worden verleend binnen de aan het Koninkrijk voor de op 31 december 1962 eindigende periode toegestane middelen. Een gunstig verloop van de te Brussel te houden besprekingen over de voortzetting van de technische bijstand gedurende de komende jaren is ook voor Suriname van groot belang.

De uitvoer van Suriname naar de E.E.G.-landen vertoont intussen — mede dank zij de reeds ontvangen preferentie — een stijgende lijn:

Uitvoer naar:	1960	1961
	(in Sf. 1.000)	
Verenigde Staten	61.893	58.485
E.E.G.-landen	8.822	9.832
Overige landen	11.768	9.667
Totaal	82.483	77.984

Het handelsverkeer met de omringende Caraïbische landen is nog steeds onbelangrijk. Dit heeft verscheidene oorzaken, waarvan genoemd kunnen worden: handelspolitieke bindingen met de (voormalige) moederlanden; gelijksoortig aanbod van overwegend grondstoffen; slechte scheepvaartverbindingen enz. De bestaande preferentiële rechten der Britse gebieden, één van de belangrijkste barrières, zijn thans door het uiteenvallen van de Federatie op de helling gekomen. In het bijzonder Trinidad is nu actief bezig met het zoeken naar mogelijkheden voor bilaterale overeenkomsten met buurlanden, waaronder Suriname. Het is echter de vraag, of in de tegenwoordige tijd bilaterale relaties aanvaardbaar blijven.

Kort na de eerste semi-officiële besprekingen tussen Trinidad en Suriname verhoogde eerstgenoemd land zijn invoerrechten aanzienlijk; hierdoor is een nieuwe domper gezet op de reeds zeer bescheiden uitvoer naar Trinidad. Een aanknopen van nauwere handelsbetrekkingen met het buurland Brits Guyana is onder de thans aldaar bestaande politieke situatie geheel illusoir. Na de troebelen in George-

town in februari is men nog nauwelijks met herstel van de schade begonnen. Verscheidene handelshuizen krompen hun bedrijf in en er ontstond een ware exodus, zowel van Guyanezen als van Engelsen. De juiste cijfers hierover zijn nog niet bekend, doch het staat vast dat het land een ernstige aderlating heeft gehad. Vermoedelijk ernstiger dan de schade van de opstand zelf. En met de politieke is de economische toekomst van dat land thans geheel onzeker.

De hierboven geschetste exodus heeft intussen ook Suriname geïnfecteerd, in het bijzonder de jonge Surinaamse intelligentsia. De dagbladders klaagt er o.m. over dat meer dan de helft van de in het laatste jaar gediplomeerde onderwijzers naar Nederland vertrok. Hun diploma's zijn ook daar geldig en het merendeel hoopt zich definitief in Nederland te kunnen vestigen. Dit geldt evenzeer voor verpleegsters en bezitters van Associatiediploma's. Sedert kort werft ook een Nederlands industrieel bedrijf ongeschoolde arbeiders. Het aanbod van deze categorie arbeiderskrachten blijft echter vooralsnog groter dan de vraag. Juist voor een in ontwikkeling zijnd land kan een afroming van het intellect zeer nadelig zijn; daarom wordt dezerzijds de hoop uitgesproken, dat dit verschijnsel spoedig tot het verleden zal behoren. Hiertoe zal evenwel een positieve werkgelegenheids- en loonpolitiek ook in de middenklasse noodzakelijk zijn.

De situatie bij de pas opgerichte Melkcentrale bleek onbevredigend. Ter bescherming van de afzet verbood de Minister van Economische Zaken de invoer van melkpoeder en van boter in verpakkingen van 500 gram en minder. Hoewel de kostprijs reeds thans te hoog is, werd op aandrang van de veehouders de opkoopprijs, die op grond van kwaliteitseisen in twee groepen is verdeeld, enigszins verhoogd. Voor padi werden nieuwe opkooprijzen vastgesteld, waarbij de prijsdifferentiatie iets groter werd. De keuringstarieven voor slachtingen buiten Paramaribo werden verhoogd. De Regering besloot een Handelscommissaris te New York aan te stellen. Per 1 augustus 1962 zal deze een kantoor openen in het Holland House, alwaar ook het Surinaamse Toeristenbureau is gevestigd.

Kamer van Koophandel en Fabrieken.

In de maand mei namen de Staten de reorganisatievoorstellen aangaande de Kamer en het Handelsregister aan. De bestaande Kamer bereidt thans de uitvoering van deze reorganisatie voor, welke op 1 april 1963 een feit zal zijn. De bestaande Kamer werkt volgens de verordening van 1948, welke geheel gelijklopend is aan de vóór de jongste oorlog geldende Wet in Nederland. Aangezien echter de Staten noch het bedrijfsleven voelden voor een soort P.B.O., gaat de Kamer thans een andere weg. De belangrijkste nieuwe bepalingen laten wij hieronder volgen.

De indeling in groot- en kleinbedrijf werd vervangen door een naar bedrijfspgroepen, acht in totaal. Deze bedrijfspgroepen kunnen eventueel worden onderverdeeld in groot-, midden- en kleinbedrijf. De werknemers worden niet in de Kamer vertegenwoordigd. Het bestuur van de Kamer wordt niet benoemd doch gekozen door de ingeschrevenen in de betreffende bedrijfspgroepen. De zeggenschap van de Minister van Economische Zaken is slechts nominaal, waarmede de Kamer een ruime autonomie heeft behouden. De Handelsregistercommissie wordt zelfstandig. Haar leden worden op voordracht van de Kamer door de Minister benoemd. De tarieven, die van Sf. 5 tot Sf. 100 per jaar liepen, worden thans van nihil tot Sf. 500. Verwacht wordt dat de totale opbrengst daar-

van ongeveer het dubbele van voorheen zal bedragen. De maatstaven voor de vaststelling van de vermogensgrondslag zijn gewijzigd.

Algemeen wordt thans verwacht, dat de nieuwe Kamer een representatief vertegenwoordigend lichaam van het bedrijfsleven in Suriname zal worden.

Gedurende het eerste kwartaal ging de scheepvaartbeweging enigermate achteruit, waarbij enige verschuivingen optraden. Het aandeel van Nederland en Brazilië nam toe, waartegenover de overige vlaggen gelijk bleven of achteruitgingen. In het bijzonder was een achteruitgang waar te nemen bij de Panamese en Liberiaanse bauxiet-schepen. Het A.B.S. gaf hierover de volgende cijfers (in verkorte vorm):

Binnengevaren schepen gedurende het eerste kwartaal 1962

Vlag	Aantal schepen		B.R.T. × 1.000	
	1961	1962	1961	1962
Nederlandse	54	59	180	191
Overige E.E.G.-landen	24	26	60	63
Surinaamse	90	83	22	20
Braziliaanse	26	94	2	5
Panamese en Liberiaanse	99	82	492	443
Overige	71	48	89	104
Totaal	364	392	845	826

Dat bij een stijgend aantal schepen een dalende inhoud optrad is geheel te wijten aan het grotere aandeel van de Braziliaanse schoenervaart. Voorbereidingen worden ge-

troffen tot het instellen van rechtstreekse diensten vanuit Nieuw-Zeeland en Japan. De zomerdienstregeling van de K.L.M. betekende een vooruitgang voor de rechtstreekse postverbinding met Nederland.

Op industrieel terrein was van belang de instelling van de Industriële Adviesraad voor Suriname en de Nederlandse Antillen, welke in juni te 's-Gravenhage plaatsvond. Het garnalenverwerkingsbedrijf te Paramaribo ondergaat een belangrijke uitbreiding. De O.G.E.M. stelde een nieuwe gashouder, even buiten Paramaribo, in bedrijf en neemt dezer dagen het Gouvernementselektriciteitsbedrijf van Nieuw Amsterdam over. De Sappenfabriek nadert haar voltooiing. De bouw van de stuwdam bij Afobakka vordert snel en is thans reeds één jaar vooruit op het oorspronkelijke tijdschema.

De Staten namen enkele verordeningen op sociaal terrein aan. Zo zijn thans c.a.o.'s ook in Suriname mogelijk. Van een mogelijke verbindendverklaring daarvan wil men echter voorshands niets weten. De verplichte geneeskundige behandeling van werknemers is uitgebreid tot de loongrens van Sf. 5 per dag.

Tegen het einde van het kwartaal brachten de voorbereidingen voor het bezoek van H.H.K.K.H.H. de Prinsessen Irene en Margriet een opfleuring in stad en land. De handel hoopt zijn deel te hebben in de daarmee gepaard gaande vraag naar diverse artikelen. Dit is inderdaad wenselijk want in het algemeen bevinden zich de omzettingen in een stagnatieperiode.

Paramaribo, juli 1962.

G. C. A. MULDER, B.Sc., Ps.D.

INGEZONDEN STUK

Consumptie pioniers

De heer J. Stapel te Amsterdam schrijft ons:

Het artikel van Drs. N. Schelvis over „De consument van morgen”, gepubliceerd in „E.-S.B.” van 4 juli jl., hebben wij met meer dan normale belangstelling en veel waardering gelezen. Ten behoeve van maximale duidelijkheid, nu en in de toekomst, zouden wij er de volgende kanttekening bij willen plaatsen.

De benaming „consumptie pionier” („consumption pioneers”) is het allereerst gebruikt in onze inleiding op het ESOMAR Congres van 1960 (Zie „Papers, Congres The Hague”, September 11 - 16, 1960) en daarna op de 11e „EMNID-Arbeitstagung” te Bad Godesberg, juni 1961 (J. Stapel: „Konsumptioniere und Ihre Bedeutung”). Beide keren, en in al het daarop volgende research-werk, hebben wij de „consumptie pioniers” gedefinieerd als de consumenten, die door hun attitudes en hun koophandelingen zijn te onderscheiden als degenen, die eerder dan anderen nieuwe producten of merken aanschaffen.

Zeer welbewust is dus afgezien van de invloed die zij, door hun instelling en handelingen, *eventueel* op andere, minder vlug van start gaande consumenten zouden kunnen uitoefenen. Daardoor trachten wij de „consumptie pioniers” ook duidelijk te onderscheiden van de „taste makers”, die in de Ridgewood N.J.-onderzoekingen van Cameron,

Cohen en Tumin (Opinion Research Corp., 1958) onder de loep werden genomen.

Dit dus niet alleen om neutralere benamingen te hanteren dan de door de heer Schelvis gesignaleerde „elite” en „influentials” (of de „opinion leaders” van Katz & Lazarsfeld) maar ook om zo scherp mogelijk te onderscheiden tussen eigenlijke consumptie pionier-gedragingen (eigen aankopen) en de wellicht daarmee samenhangende beïnvloeding van anderen. M.a.w., wellicht zijn consumptie pioniers ten dele ook „taste makers” en „opinion leaders”, maar als dat zo mocht zijn is dat dan a.h.w. een andere dimensie van hun pionierend handelingen. (Enige uitsluitend te Amsterdam in opdracht van het Algemeen Handelsblad verrichte NIPO-onderzoekingen wijzen er overigens op dat „opinion leaders” en consumptie pioniers maar zeer ten dele dezelfde individuen zijn).

Wij zouden dan ook een lans willen breken voor een blijvend duidelijk onderscheid tussen de consumptie pioniers (die wij sinds januari 1960 continu analyseren) en „consumptie beïnvloeders”, ook al zullen er consumenten zijn, die tot beide categorieën behoren.

Van de consumptie pioniers volgens deze feitelijke, behavioristische definitie zijn intussen (op basis van steekproeven van in totaal een kleine 20.000 gevallen) enkele dingen vermeldenswaard: boven de 65 jaar komen zij wei-

Drs. F. A. F. Scheurleer en Drs. E. van der Wolk: De praktijk van de export. Uitgeverij N. Samsom N.V., Alphen a/d Rijn 1962, 130 blz., f. 7,90.

„De praktijk van de export” is een origineel gestructureerd boek dat in twee delen de exportproblematiek van kleine en middelgrote bedrijven behandelt. In een eerste deel wordt een beschrijving gegeven van de methoden waarmee een export kan worden opgebouwd, en worden de verschillende handelspartners voor het voetlicht gebracht die in den vreemde de belangen van een Nederlandse onderneming behartigen. In het tweede deel worden „case histories” van exporterende bedrijven gepresenteerd, die het panorama ontvouwen van thuis-organisatie en exportfilosofie in tien kleine tot middelgrote ondernemingen.

Voor de ondernemer met zeer beperkte buitenlandse ervaring, die de middelen of expansiedrang mist om zélf een aantal buitenlandse markten in bewerking te nemen, heeft het boekje van Drs. Scheurleer en Drs. Van der Wolk ongetwijfeld grote waarde. Het is het tweede boek dat in het Nederlands taalgebied überhaupt over dit onderwerp is verschenen, en gezien als aanvulling, uitbreiding en verbetering van het werk van de Belgische auteurs Olyslager, Vanes en Wauters is het voorliggend werk waardevol. We stellen deze waardering voorop, omdat het boekje in een meer met exportliteratuur verzadigde markt tot een kritische beoordeling aanleiding zou geven. Het eerste deel is wat slordig geschreven en combineert op vaak onevenwichtige manier wijsheid uit de kinderklas met intelligente conclusies. Er zijn omissies; er wordt bijv. tamelijk gereserveerd geschreven over het uitbesteden van marktonderzoek aan daarop gespecialiseerde instituten, maar de auteurs verzuimen dit advies te suppleren met een behoorlijke „Doe Het Zelf” kit van bronnen en analysemethoden.

De onderlinge vergelijking van de soorten exportorganisatie-extern is niet goed uit de grondverf gekomen. We tekenen hierbij aan dat de systematische opsomming van handelsvormen tout court al een grote verbetering betekent op de „edelman-bedelman-dokter-pastoor” rijtjes, waarmee de publicerende exportbevorderaars uit onze kaas en tulpenbollen-periode volstonden. Nochtans hadden wij uit het fonds van de N.V. Samsom een meer gedegen behandeling van het onderwerp verwacht. Dat deze tekortkomingen uiteindelijk toch niet van invloed zijn op het gunstige eindoordeel vindt zijn oorzaak uitsluitend in het reeds gememoreerde gebrek aan exportliteratuur, en de onpretentieuze en gemoedelijke wijze waarop de auteurs hun tekst brengen.

Over het tweede deel kan men als criticus zonder voorbehoud waardering uiten. Het tweede deel is beheerst geschreven, voert de conclusies voorbij het fatale „enz. enz.” punt, en is bij ons weten de eerste poging om de ongemaskeerde „bedrijfs-case history” in Nederland in druk te brengen. Alleen al hiervoor verdienen de auteurs lof!

Resumerend, willen we het boek van Drs. Scheurleer en Drs. Van der Wolk klasseren — in een bewoording ontleend aan een radio-censor van levensbeschouwelijke pluimage — als „geschied voor alle leeftijden”. Het boek is eenvoudig en heeft hiaten, zeker; maar als initiatief tot het verbeteren van het inzicht in de export, Nederlands belangrijkste bron van nationaal inkomen, verdient dit werkje een plaats in iedere bedrijfseconomische bibliotheek.

De Bilt.

Drs. C. A. DE KONING.

nig voor, maar onder de „A.O.W.-leeftijd” vindt men er vrijwel evenveel in elke leeftijdsgroep. Onder de f. 4.000 jaarinkomen vindt men er minder dan normaal. Daarboven komen ze in alle inkomenslagen bijna evenveel voor. Over het algemeen zijn zij aan externe attributen nauwelijks onderscheidbaar. Vaststelling van koopgedrag (nu en in het verleden) en attitudes tegenover nieuwigheden is noodzakelijk om de consumptiepioniers te lokaliseren.

Interessant is misschien ook dat wij (op basis van 5.028 interviews) in 1961 op het eerder genoemde EMNID-congres nog konden rapporteren dat er onder de klanten van supermarkten $1\frac{2}{3}$ maal zo veel consumptiepioniers voorkwamen als onder de clientèle van gewone bedieningskruidenierszaken. Een soortgelijk onderzoek bij 12.496 huisvrouwen in de tweede helft van het vorig jaar leerde dat dit verschil intussen verdwenen was. Maar wel bleken de consumptiepioniers per hoofd nog 1,35 maal zo veel poederkoffie te kopen als de niet-pioniers.

NASCHRIFT

Wij zijn de heer Stapel erkentelijk voor het licht, dat hij heeft laten schijnen over een mogelijke spraakverwarring met betrekking tot het verschijnsel „consumptie-pionier”. Bovendien is er inderdaad sprake van een omissie onzerzijds; weliswaar konden wij het ESOMAR-congres 1960 niet bijwonen, doch wij herinneren ons een in „Ariadne” gepubliceerd verslag, waarin voor het eerst melding werd gemaakt van de door de heer Stapel gebruikte term „consumptie-pioniers”. Deze bron had dan ook in ons artikel vermeld dienen te worden.

Zoals uit onze bijdrage is gebleken omvat de groep van deze pioniers o.i. meer dan alleen degenen die als eerste het nieuwe aanschaffen of er mee experimenteren. Het mede-beïnvloeden van andere („tragers”) consumenten en een meer dan normale communicatie met die anderen, zien we dan ook als een facet dat onafscheidelijk met het pionierskarakter verbonden is. Deze, wat men zou kunnen noemen, „ruimere” opvatting, werd overigens reeds aangehouden tijdens een in 1958/1959 verricht onderzoek op het gebied van woninginrichting. De betrokken groepen werden daarbij echter aangeduid als „vernieuwers” bij gebrek aan een betere Nederlandse term.

Een onderscheid tussen „consumptie-pioniers” en „consumptie-beïnvloeders” laat naar onze mening beide groepen achter in een toestand van bloedarmoede en doet daarbij niet voldoende recht wedervaren aan de betekenis die de voortrekkers in feite bezitten. Zoals de heer Stapel reeds constateert, zullen er zeker consumenten zijn die tot beide groepen behoren. Stelt men zich op het standpunt, dat het beïnvloeden van gebruik en distributie normaliter gaat in de richting van nieuwe vormen, dan lijkt een scheiding tussen pioniers en „influentials” ons op zijn minst ietwat kunstmatig. Daar staat echter tegenover, dat wanneer men slechts het actuele koopgedrag voor consumptie-pioniers als criterium gebruikt, de meetbaarheid van de invloed bij kwantitatieve surveys wordt vergemakkelijkt.

Uit het bovenstaande moge volgen, dat wij het woord „opinion leader” niet in zijn algemene betekenis zouden willen gebruiken, doch uitsluitend voorzover invloed wordt uitgeoefend op het koopbedrag van anderen. Deze — specifieke — dimensie maakt dan echter onverbrekelijk deel uit van de pioniersfunctie. Wellicht dat de term „trend setters” beter onze bedoelingen weergeeft, ook al zijn we met dit Amerikanisme evenmin erg gelukkig.

Voorburg.

Drs. N. SCHELVIS.

R. L. Bruckberger: *Amerika in beweging*. De industriële en sociale revolutie van de twintigste eeuw. Aula-boek no. 65, Het Spectrum N.V., Utrecht-Antwerpen 1961, 256 blz., f. 2,25.

GELD- EN KAPITAALMARKT

Geldmarkt.

„Doe eens anders dan anders”, een motto waarmee de vreemdelingenindustrie soms met succes het toerisme bevordert, schijnt momenteel ook van toepassing te zijn op de geldmarkt. Niet alleen hebben de gezamenlijke saldi der banken op de weekstaat per 6 augustus voor het eerst het miljard gulden overschreden, voornamelijk door contractie van de bankbiljettencirculatie, maar bovendien is het bedrag niet minder dan ca. f. 250 mln. hoger dan vereist is in het kader van de verplichte kasreserve (ca. f. 610 mln.) en strafdeposito's (f. 147 mln.). Gegeven de excedenten in de 2 voorafgaande weken en de verwachtingen voor de naaste toekomst is het reeds nu zeker, dat de lopende kasreserveperiode met een aanzienlijk overschot aan gemiddelde saldi zal afsluiten.

De monetaire overheid heeft in deze situatie de ruimte nog iets willen vergroten: voor de komende maand is het kaspercentage verlaagd van 8 pCt. tot 7 pCt. en het bedrag der strafdeposito's is verder teruggebracht. Bovendien mogen de overschotten van deze maand, bij wijze van uitzondering, ten goede komen aan de volgende periode. Sinds 6 augustus werkt de Agent de ruimte voorts in de hand door geen schatkistpapier meer af te geven.

Men zal zich afvragen wat de gelddisponenten met hun middelen aanmoeten: op de discontomarkt heerst vrijwel éénrichtingverkeer, aanbod van papier treedt nauwelijks op; de gemeenten zijn goed bij kas, zodat op 'het gebied van kasgeldleningen weinig of niets gebeurt; callgeld is op 1 pCt. verkrijgbaar, maar een lager minimum tarief zou het ruime aanbod waarschijnlijk weinig doen verminderen. In voorgaande perioden van ruimte vonden overtollige middelen nogal eens emplooi in het buitenland; dit is thans echter weinig attractief.

In de eerste plaats betreft de belangstelling slechts een korte tijd, omdat eind volgende maand de omvangrijke betalingen aan de Schatkist wegens vennootschapsbelasting beginnen; in de tweede plaats is ondanks de interventie van De Nederlandsche Bank, die sinds 19 juli dollars en ponden op termijn koopt, de „swap” zo ver opgelopen, dat de netto rendementen bij uitzetting in het buitenland tot een niet bijzonder aantrekkelijk peil zijn gedaald. Niettemin is in de week per 6 augustus nog ca. f. 32 mln. aan deviezen naar het buitenland afgevoerd.

Het einde van de verslagweek bracht de details van de oplossing van het ogenschijnlijke raadsel van de geldmarkt: bij een aantal banken zijn door de K.L.M. 1-5-jarige promessen (door de Staat gegarandeerd) geplaatst ten bedrage van totaal f. 125 mln. tegen een rente variërend van $2\frac{3}{8}$ pCt. tot $3\frac{3}{8}$ pCt. De transactie dient ter aflossing van in de Verenigde Staten door de K.L.M. opgenomen kredieten en zal dus valutabetalingen veroorzaken, hetgeen tevens de verlaging van het kaspercentage verklaart. Groot is het bedrag niet, doch wellicht zal de Agent de afgifte van schatkistpapier thans weer hervatten. Tenminste dat hoopt de markt.

Kapitaalmarkt.

Wall Street en Beursplein 5 (waarom spreekt men toch altijd van „het Damrak”?) leverden de afgelopen week weinig inspiratie op. Voornamelijk de „Internationals” kwamen met enig nieuws. De K.L.M. publiceerde — enige

Een niet-economist, R. L. Bruckberger, heeft in bovengenoemd boek een analyse gegeven van de industriële en sociale revolutie in Amerika sinds de onafhankelijkheid. De schrijver beperkt zich daarbij niet tot een beschrijving van de ontwikkeling in Amerika, maar weidt breed uit over de tegenstellingen tussen de nieuwe wereld en het traditiegebonden Europa. Amerika wordt geïdealiseerd; in Europa bestonden slechts misstanden. De grondoorzaak van deze misstanden in Europa moet volgens hem worden gezocht in de foutieve theorieën van Adam Smith, Ricardo en hun epigonen. Deze immers zijn uitgegaan van de klasse-indeling: grondbezitters, kapitalisten en arbeiders, en zij bouwden op grond van deze indeling de gehele economische theorie op. Marx voorspelde daarbij de klassenstrijd en, via de dictatuur van het proletariaat, de klasseloze maatschappij. Wat blijkt nu: de door de Europese economen opgestelde theorieën en wetten hebben in het geheel geen geldigheid voor Amerika.

Bruckberger meent dan de volgende conclusie te mogen trekken. Economen zijn precies gelijk de oude heelmeesters, die door Molière zo zijn gehekeld in „Le malade imaginaire” en „Le médecin malgré lui”. „De dokter beweert dat zijn wetenschap hem de kracht geeft ziekten te bestrijden en de dood te voorkomen. Natuurlijk bezit hij noch die wetenschap, noch die kracht, maar om zijn aanspraken te handhaven, alsook het prestige en het geld dat die hem verschaffen, laat het hem onverschillig te doden; hij voelt er zich niet verantwoordelijk voor. Evenzo maken de economen, die de pretentie hebben „wetenschappelijk” te zijn, een luidruchtige aanspraak op hun wetenschap en hun kracht om volken uit de ellende te verlossen. Natuurlijk bezitten zij die wetenschap en die kracht niet en kunnen ze die ook niet bezitten. Zo leidt hun waanwijsheid hen ertoë volkomen onverschillig te staan tegenover het lot van de mensen, hun ellende, hun onderdrukking, de terreur waaraan ze blootstaan. Zij willen alleen maar gelijk hebben en dulden geen tegenspraak” (blz. 106).

Dit soort fulminades, die op verschillende plaatsen in het boek voorkomen, betreffen slechts de Europese economen. In Amerika waren wijzere mannen. De denker over de Amerikaanse economie was Henry Charles Carey, volgens Marx „the only American economist of importance”. De man, die de ideeën in praktijk bracht, was Henry Ford, de ketter van de kapitalistische denkwijze. Deze Ford zag in zijn werknemers meer dan louter gevers van arbeid, die slechts minimale lonen moesten ontvangen om in leven te blijven en zich voort te planten. Ford waagde het om ongevraagd de lonen boven het minimum te brengen, om zodoende deze gevers van arbeid tot vragers van zijn produkten te maken.

Hoewel een zeer eenzijdig en gekleurd beeld van de economische en sociale ontwikkeling in Amerika en Europa wordt gegeven, boeit het boek van het begin tot het einde door de pakkende betoogtrant van de schrijver. Bovendien worden vele bijzonderheden en wetenswaardigheden uit de Amerikaanse sociale en economische geschiedenis naar voren gebracht, die het boek zeer lezenswaardig maken.

Amsterdam.

Drs. L. A. M. HOOGEVEEN.

maanden later dan gebruikelijk — het jaarverslag en liet zien dat de ontwikkeling van het tijdperk der straalvliegtuigen ook wat de financiële verliezen betreft thans een hoge vlucht heeft genomen. Het 2e kwartaal 1962 was wel iets minder ongunstig dan het overeenkomstige trimester een jaar tevoren, doch dit was dan eens een positieve noot in verband met Nieuw Guinea.

Men wacht met spanning af waartoe de — waarschijnlijk door politieke en prestige-overwegingen te beïnvloeden — overgang naar de supersonische era zal leiden. „Aux grands maux les grands remèdes” dacht de Regering, die een garantie voor rente en aflossing van leningen ten bedrage van f. 375 mln. gaf. Hiervan betreft een derde de bovenvermelde bij de banken geplaatste 1-5-jarige promessen. Voor hetzelfde doel — aflossing van Amerikaans bankkrediet — zal eveneens f. 125 mln. geplaatst worden, en wel naar verluidt ter beurze als 10-jarige obligatielening. In de huidige markt zal de rente dan echter waarschijnlijk wel de indruk wekken van een langere looptijd.

Voor prettiger nieuws zorgde Koninklijke Olie met een winststijging voor het eerste halfjaar van 11 pCt., zij het dat de toeneming in het 2e kwartaal geringer was dan in het eerste. Evenals bij Hoogovens een week eerder had „de beurs” de verwachte resultaten overigens reeds ingecalculeerd in de koersen.

Het enig interessante op de lokale markt was het bericht, dat onderhandeld wordt over een bod op aandelen Gemeenschappelijk Eigendom Woon- en Winkelhuizen. Na de kleintjes komen nu derhalve de grote onroerend goed maatschappijen aan de beurt, wellicht onder het motto: „One world or none”?

Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	27 dec. 1961	H. & L. 1962	3 aug. 1962	10 aug. 1962
Algemeen	410	431 — 316	343	342
Intern. concerns	566	594 — 420	462	460
Industrie	366	396 — 302	323	323
Scheepvaart	184	186 — 134	140	144
Banken	253	270 — 221	235	235
Handel enz.	160	171 — 132	141	141

Bron: A.N.P.-C.B.S., Prijscourant.

Aandelenkoersen.			
Kon. Petroleum	f. 126,70	f. 136,90	f. 139
Philips G.B.	f. 246,10	f. 160,40	f. 157,90
Unilever	f. 189,70	f. 140,95	f. 139,50
Robeco	f. 252,50	f. 203	f. 202
Hoogovens, n.r.c.	776	575½	571¾
A.K.U.	404¾	372½	367
Kon. Zout-Ketjen, n.r.c.	1.070	745	741½
Zwanenberg-Organon	1.024	899½ b)	900
Interunie	f. 228	f. 178,50	f. 177
Amsterd. Bank	396	375	373½

New York.			
Dow Jones Industrials	731	596	592

Rentestand.			
Langl. staatsobl. a)	4,12	4,43	4,39
Aand.: internationalen a)	2,83 b)	.	3,26
lokale a)	3,55 b)	.	3,94
Disconto driemaands schatkist- papier	1¾	(ca. 1¾ nom.)	(ca. 1½ nom.)

a) Bron: Veertiendaags beursoverzicht Amsterdamsche Bank.

b) 19 december.

R. L. BOISSEVAIN.

RECENTE PUBLIKATIES

John Vaizey: *The economics of education*. Faber and Faber, London 1962, 165 blz., 21 sh. net.

Steeds meer wordt beseft dat onderwijs een der belangrijkste bronnen van economische groei is. Het boek van Vaizey („economist and educator”) wordt gelanceerd als de eerste Britse poging: „to survey the economics of education”. De elf hoofdstukken zijn getiteld: I. What

some economists said about education; II. Education as consumption or investment; III. The returns to education; IV. Expenditure on education; V. The finance of education; VI. The productivity of education; VII. Manpower; VIII. Teachers and their salaries; IX. The economist and the schools; X. Education in economic growth, I; XI. Education in economic growth, II.

Dr. A. Heertje: *De kern van de economie*. H.E. Stenfert Kroese N.V., Leiden 1962, 135 blz., f. 5,20.

Deze originele aanpak omvat 14 hoofdstukken, t.w.: Grondbeginselen — De nationale boekhouding — De hoogte van het nationale geldinkomen — Het geld — De geldtheorie — De Nederlandsche Bank en het bankwezen — Het consumentengedrag — Het producentengedrag — Het marktevenwicht bij hoeveelhedaanpassing — Het marktevenwicht bij prijsaanpassing — De prijsvorming van arbeid en kapitaal — Keynes en de klasieken — Conjunctuur en groei — Internationale economische betrekkingen.

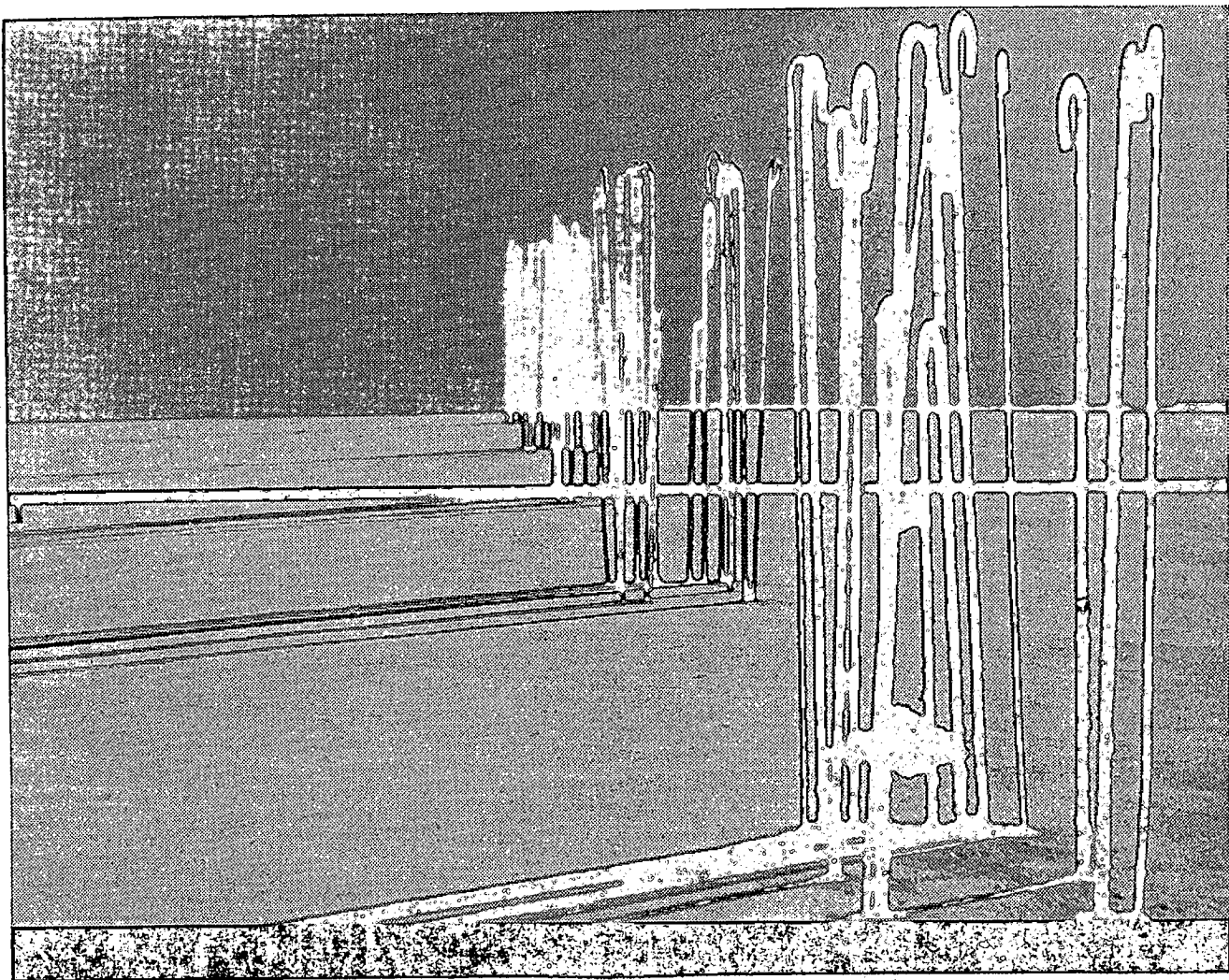
F. Zweig: *The worker in an affluent society. Family and industry*. Heinemann, London 1961, 268 blz., 25 sh. net.

Dit boek is gebaseerd op een onderzoek naar de samenhangen tussen gezinsleven en industrie, welke uitgroei tot een studie van de leef- en arbeidsomstandigheden van de Britse arbeider in de industrie. De inhoud omvat negen hoofdstukken: The standard of living, home and children — Husbands and wives — Work and home — Culture, leisure and social contacts — Savings and property — Class consciousness and religion — Groups of workers — Women operatives in mullard — Generalizations and conclusions — Local background of the five firms.

Joseph Dean Edwards: *Managernachwuchs — Ausbilden oder abwerben?* (Vertaling van: Executives: making them click). Econ-Verlag G.m.b.H., Düsseldorf 1961, 312 blz., D.M. 16,80.

De auteur, een Amerikaanse „management” adviseur, kritiseert de verschillende opleidingsmethoden t.b.v. aankomende managers en komt daarbij tot „ketterse” conclusies. Behandeld worden o.a. de voor- en nadelen van cursus- en scholingsavonden, benevens de gebreken van interne bedrijfsconcurrentie en van uitsluitend statistisch-wiskundige waarderingsystemen. Testwedstrijden worden verworpen. Het boek stoelt op schrijvers ruime praktijkervaring.

Karakteristieke grepen uit de inhoud zijn: Der Zirkus um den Führungsnachwuchs — Geht in Ihrer Geschäftsleitung alles wie am Schnürchen? — Manager mit Kirchturmshorizont — Zu viele Köpfe oder keiner? — Ensemble- oder Starbetriebe? — Immer auf dem Sprung — Am falschen Platze — Das haben wir immer so gemacht — Zu viele Ziele oder gar keins? — Klappt es mit Ihren Managern? Er ist immer so beschäftigt — Er lässt niemand freie Hand — Er macht sich nicht so, wie wir gehofft hatten — Er wird nie fertig — Warum geht er nicht in Pension? Ihm fehlt die menschliche Wärme — Er macht aus einem Aktenberg zehne kleine — Ein reizender Mensch — Er versteht seine Mitarbeiter nicht zu behandeln — Er versagt bei Stress — Die Auswahl von Nachwuchsmannagern — Die Sicherung der Zusammenarbeit — Ergebnisse der Cliqueswirtschaft — Wie man das Team zusammenhält — Moral — Manager von morgen — Manager sind auch Menschen.



**...hier en daar en overal
gewapend beton van
Nederlands hoogovencement
ENCI-HOFANORM en CEMIJ**



NIET BIJ TOEVAL is het verbruik van Nederlands hoogovencement in 25 jaren vertIENVoudigd. Het Nederlandse hoogovencement behoort tot de allerbeste cementen die er ter wereld te koop zijn. Het kan in vele, vele gevallen met voordeel worden gebruikt in plaats van portlandcement. Dat spaart de verbruiker in geld f 3,- per ton. En heel dikwijls is hoogovencement te verkiezen boven portlandcement. Bijvoorbeeld voor grote waterbouwkundige projekten, zoals de Deltawerken, waarin honderdduizenden tonnen Nederlands hoogovencement verwerkt worden. Hoogovencement is beter bestand tegen agressief water, grondzuren, chemische dampen enz. enz.

En: de Nederlandse Cementindustrie die in hoofdzaak werkt met grondstoffen van eigen bodem vertegenwoordigt een stuk Nederlands inkomen, een stuk Nederlandse welvaart.

Verkoopassociatie ENCI-CEMIJ N.V.

Herengracht 507 - Amsterdam - Telefoon 020 - 38531 (5 lijnen).

Efficiency

bespoedigt
Uw contacten
met gegadigden

★

Indien
Uw telefoonnummer
in Uw annonce
moet worden
opgenomen,
vermeld dan
tevens het

NETNUMMER

DE TWENTSCHE BANK N.V.

Gecombineerde Maandstaat op 31 juli 1962

Kas, Kassiers en Dag- geldleningen . . . f	212.236.869,30
Nederlands	
Schatkistpapier „	396.100.000,-
Ander Overheidspapier „	106.518.381,56
Wissels „	19.901.983,82
Bankiers in Binnen- en Buitenland. „	124.416.479,67
Effecten, Syndicaten en Waarden. „	75.777.029,03
Prolongaties en Voor- schotten tegen Effecten „	66.299.826,29
Debiteuren „	715.300.607,48
Deelnemingen (incl. Voorschotten). „	6.936.262,17
Gebouwen. „	5.000.000,-
	<u>f 1.728.487.439,32</u>

Kapitaal f	60.500.000,-
Reserve „	46.500.000,-
Deposito's op Termijn „	736.125.976,27
Crediteuren „	829.331.886,80
Geaccepteerde Wissels „	293.494,31
Door Derden	
Geaccepteerd „	38.944,92
Overlopende Saldi en Andere Rekeningen „	55.697.137,02

f 1.728.487.439,32



IBM

Internationale Bedrijfsmachine Maatschappij N.V.

In verband met een belangrijke uitbreiding van onze publicistische activiteiten zoeken wij een

redacteur

dië inhoud en vorm zal moeten geven aan onze publicaties op het gebied van de administratieve automatisering.

De publicaties omvatten zowel artikelen over toepassingen van IBM systemen (ponskaartenmachines en computers) als artikelen over administratieve en bedrijfseconomische problemen in het algemeen.

Deze redacteur zal een opleiding van enige maanden in het bedrijf ontvangen en zal bij zijn taak terzijde worden gestaan door deskundigen op het gebied van ponskaartenmachines en computers.

De geboden functie vereist:

- een grote mate van zelfstandigheid
- veelvuldige contacten met onze relaties en de diverse afdelingen van het bedrijf

en biedt:

- verdere ontplooiingsmogelijkheden in de publiciteitssector
- een goede honorering
- uitstekende sociale voorzieningen (o.a. premievrij pensioen fonds).

Economische studie, ervaring als redacteur en bekendheid met de problemen van de administratieve automatisering zijn factoren die tot aanbeveling strekken.

Sollicitaties te zenden aan IBM, Hoofd Afd. Personeelszaken, Johan Huizingalaan 257, Amsterdam-Slotervaart.

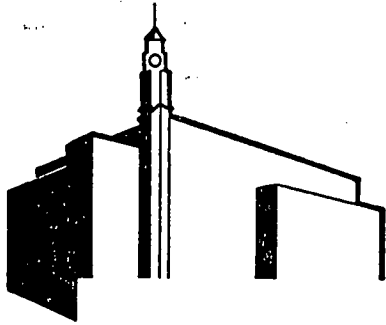
KWANTITEIT of KWALITEIT ?

Wanneer het U vooral om de kwantiteit van de reacties op door Uw onderneming geplaatste personeelsannonces gaat, dan menen wij er goed aan te doen U tevoren te moeten afraden deze annonces in „E.-S.B.” te plaatsen. Honderden reacties voorspellen wij U beslist niet.

Wilt U echter een indruk hebben van de kwaliteit van de binnenkomende reacties, dan zal het U interesseren dat talrijke grote ondernemingen regelmatig „E.-S.B.” inschakelen als medium voor het oproepen van functionarissen op hoog niveau. De ervaring leert deze bedrijven namelijk dat een oproep in „E.-S.B.” geplaatst, een prima selectie van het aantal reacties betekent, hetgeen een niet onbelangrijke aanwijzing is wat betreft het „aanbod”.

Zoekt U het in de kwaliteit van de reacties op Uw personeelannonces, dan geven wij U ernstig in overweging om „E.-S.B.” als medium in te schakelen.

Advertentie-afdeling
Postbus 42 — Schiedam



**MAANDSTAAT
(IN GULDENS)
PER 31 JULI 1962**

vorig jaar		31/7/1962	vorig jaar		31/7/1962
DEBET			CREDIT		
Kas, kassiers en daggeldleningen	f 222.040.689	f 231.683.351	Kapitaal	f 90.010.000	f 90.010.000
Nederl. schatkistpapier	f 692.240.687	f 550.999.506	Reservefonds	f 59.000.000	f 75.000.000
Ander overheidspapier	f 31.955.647	f 41.712.701	3% Deposito-obligatiën per 1982 en leningen Maatschappij voor Middellang Crediet	f 112.246.000	f 152.235.000
Wissels	f 45.446.620	f 47.439.932	Deposito's op termijn	f 596.390.283	f 555.305.642
Bankiers in binnen- en buitenland	f 287.660.285	f 318.537.158	Crediteuren	f 1.777.420.098	f 1.813.467.669
Effecten en syndicaten	f 87.054.916	f 118.429.963	Geaccepteerde wissels	f 33.587.806	f 30.384.204
Profl. en voorsch. t/effecten	f 111.032.472	f 126.897.362	Door derden geaccepteerd	f 180.580	f 679.802
Debiteuren	f 1.234.574.988	f 1.328.433.546	Overlopende saldi en andere rekeningen	f 83.195.739	f 94.695.179
Deelnemingen (incl. voorsch.)	f 40.024.201	f 47.643.976			
Gebouwen	f 1	f 1			
	f 2.752.030.506	f 2.811.777.496		f 2.752.030.506	f 2.811.777.496

AMSTERDAMSCH E BANK

Telkens en telkens blijkt ons weer, hoezeer de nog steeds snel groeiende lezerskring van onze uitgave



deze gewijzer, speciaal voor de particuliere belegger, wat inhoud, actualiteit en objectiviteit betreft waardeert.

Dit heeft vele redenen: het bevat wekelijks:

- 1e Interessante (hoofd)artikelen, die steeds actuele onderwerpen deskundig behandelen.
- 2e Een uitvoerig en levendig, bijna dynamisch geschreven beursoverzicht, de stemming goed weergevend.
- 3e Door een ieder te hanteren fondsanalyses, volgens een eigen praktisch systeem, enig voor Nederland.
- 4e Een chronique scandaleuse, fair en onderhoudend geschreven en uiteraard zonder sensatie.
- 5e Een leerzame vragenrubriek, adviezen voor velen inhoudend.
- 6e Gegevens omtrent vele fondsen (ook van incurante) telkens wanneer hieromtrent iets te melden valt.

Wij zenden u op uw verzoek gaarne gratis een 2-tal proefnummers ter kennismaking.

Adm. Bel-Bel, Postbus 42, Schiedam.

E.-S.B. 15-8-1962

ADVIESBUREAU VOOR BEDRIJFSORGANISATIE A V B Maliebaan 5 - Utrecht

zoekt voor haar afdelingen vorming en training, commerciële organisatie en structuur,

medewerkers

die na een ruime inwerkperiode zullen worden belast met het verzorgen van lezingen over bedrijfseconomische, commerciële en sociale onderwerpen enerzijds en met de uitvoering van onderzoeken bij cliënten op bovengenoemd gebied anderzijds.

Verlangd wordt een vooropleiding minimaal op H.B.S.-niveau. Voortgezette opleiding in economische, juridische of administratieve richting, al dan niet op academisch niveau strekt tot aanbeveling.

In verband met de aard van de werkzaamheden wordt aan het uitdrukkingsvermogen in woord en geschrift hoge eisen gesteld.

Geboden wordt een interessante, leerzame en afwisselende loopbaan met uitstekende ontplooiingsmogelijkheden en aanvangshonorering in overeenstemming met de genoten vooropleiding en ervaring.

Eigenhandig geschreven brieven met uitvoerige gegevens worden onder nummer 154 ingewacht bij

Psychologisch Adviesbureau
L. Deenen Dr. J. G. H. Bokslag
Nwe Binnenweg 474, R'dam.

CENTRAAL BEHEER

Instelling van onderlinge VERENIGINGEN voor
VERZEKERING EN DIENSTVERLENING
ten behoeve van het bedrijfsleven.

MOLEST-RISICO:

verzekering tegen oorlogsscha-
de, stormschade en andere risi-
co's.

BRAND-RISICO:

brand- en bedrijfsschadeverze-
kering van industriële en andere
objecten.

VERVOER-RISICO:

transportverzekering van goe-
derenzendingen in binnen- en
buitenland.

WET-RISICO:

bedrijfs-w.a.-verzekering, motor-
rijtuigverzekering, ongevallen-
verzekering voor inzittenden van
automobielen.

PENSIOEN-RISICO:

collectieve ouderdoms-, wedu-
wen-, wezen- en invaliditeits-
verzekering.

**VERENIGING
VOOR CENTRALE
ELEKTRONISCHE
ADMINISTRATIE
(C.E.A.):**

loon-, voorraad-, debiteurenad-
ministratie, facturering enz. met
behulp van elektronische appa-
ratuur.

Geniet de voordelen van aansluiting bij deze
verenigingen.

*Onderling
kosten
dragen
betekent
kosten
besparen*

**CENTRAAL
C.B.
BEHEER**

BOS EN LOMMERPLANTSOEN 1 AMSTERDAM-W. TEL. 134971 - POSTBUS 8400