VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken
van verkeer en vervoer

TWEEDE JAARGANG 1961 • No 3

NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT 'S-GRAVENHAGE

VERKEER

TIJDSCHRIFT GEWIJD AAN VRAAGSTUKKEN VAN VERKEER EN VERVOER

UITGEGEVEN DOOR DE

STICHTING NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Mr. A. M. van Dusseldorp - Mr. A. Greebe - Ir. A. H. H. Robbé Groskamp - Dr. J. B. van der Kamp - Mr. F. C. van Lakerveld - Mr. W. G. A. de Meester - H. J. Noortman ec. drs - Dr. J. H. Spiegelenberg - S. Sterk ec. drs. - Prof. Ir. J. Volmuller - L. van Die ec. drs. (secretaris).

Het tijdschrift verschijnt vier maal per jaar in een omvang van tenminste 48 pagina's per nummer.

Abonnementsprijs *f* 15,— per jaar (buitenland *f* 16,—). Studentenabonnement *f* 7,50. Losse nummers *f* 4,25.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

blz.

B. T. Harmsen
Invloeden op de snelheden van postverzending 103

Mr. A. Greebe
Beschouwing over de contractregeling voor het binnenlands vervoer te water . . 118

J. S. Beetsma
Enkele beschouwingen over de zeescheepvaart 131

Statistische kanttekeningen 152

Boekbespreking 154

Enkele tijdschriftartikelen 160

De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.

Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan zonder toestemming van de uitgever is verboden.

Stukken bestemd voor de redactie te adresseren aan het bureau van het Nederlands Verkeersinstituut, Statenplein 2, 's-Gravenhage, telefoon (070) 55 23 15.

Voor advertenties wende men zich tot Bureau Adex, Keizersgracht 158, Amsterdam-C., telefoon (020) 24 23 55.

Druk: N.V. Haagsche Drukkerij en Uitgevers Mij.

W. A. G. BLONK
Pinksterbloemplein 20
Den Haag - Tel. 361206

INVLOEDEN OP DE SNELHEID VAN POSTVERZENDING

B. T. Harmsen

De intrede van de turbinemotor, ook in het burgerlijk luchtverkeer, heeft een nieuwe stoot gegeven aan het ontstaan van steeds snellere luchtverbindingen. De tijdwinsten welke met straalvliegtuigen en "prop-jets" kunnen worden geboekt in vergelijking met de vliegtijden van de voorheen gebruikte typen, zijn in het bijzonder op lange trajecten groot, terwijl ook de start- en landingssnelheden zijn toegenomen. Personen- en vrachtverkeer profiteren hiervan en het ligt voor de hand te veronderstellen dat ook de postverzending zal kunnen worden versneld.

Dit is ongetwijfeld het geval, doch geenszins zodanig als het grote publiek in het algemeen verwacht. De vele andere factoren, welke de uiteindelijke tijd beïnvloeden, die nodig is om een ter post bezorgde brief de geadresseerde te doen bereiken, zijn in verhouding tot het eigenlijke vervoer belangrijk en het loont mijns inziens de moeite over dit onderwerp iets meer te vermelden. Voorop staat de doelstelling van het monopolistische overheidsbedrijf, ten behoeve van het postverkeer een goede, zo niet de beste prestatie te leveren tegen een zo laag mogelijke prijs. Het beleid te dien opzichte ligt in het krachtenveld van deze beide polen. In dit artikel zal slechts zijdelings de kostenfactor worden besproken, welke voor de gebruiker in een lager of hoger tarief resulteert, doch voornamelijk aandacht worden besteed aan het technische probleem van de voortdurende strijd om tijdwinst en tegen tijdverlies bij de behandeling van het vervoer van poststukken.

Daarbij vooraf nog de opmerking dat het begrip „stukken" nog zeer kan worden verbijzonderd, waarbij de eisen gesteld aan en de mogelijkheden met betrekking tot vervoer en verwerking voor de onderscheidene categorieën sterk kunnen afwijken. Men denke aan de steeds spoed eisende brieven en briefkaarten tegenover het massa-drukwerk, dat niet alleen veelal minder snelheid vraagt, maar ook, bij even snelle behandeling als de brieven, in de werkzaamheden een grote piek zou veroorzaken, waarmede de snelheid

van verwerking der brieven zou worden aangetast, zodat de behandeling van dit massa-drukwerk naar rustiger momenten wordt verschoven.

Men denke ook aan kleine goederenzendingen, welke tot het briefpostverkeer, derhalve tot de „stukken", behoren, maar niettemin in vele gevallen in het internationale verkeer de vertragende factor van douanebehandeling moeten ondergaan. De navolgende beschouwing zal in het algemeen aan de behandeling van de snelste categorie, de brieven dus, zijn gewijd.

Expeditie, vervoer en bestelling

Het productieproces in het postale expeditiebedrijf — wellicht het meest uitgebreide dat ter wereld bestaat — kent de drie belangrijke fasen, die hierboven zijn vermeld. Tot de *expeditie* [1]) worden alle handelingen gerekend, welke de poststukken moeten ondergaan van het moment van het lichten der brievenbussen af tot het ogenblik, waarop zij geordend worden vervoerd.

Deze voorbereidende handelingen kunnen op het kantoor van afzending zelden volledig worden verricht. Geen enkel postkantoor ter wereld kan de expeditie geheel alleen verzorgen, althans niet voor alle bestemmingen. Het is duidelijk dat een kantoor als Amsterdam dit wel volledig kan doen, wanneer de stukken bestemd zijn voor een stad als Rotterdam; de brieven voor die plaats worden in een vak van een sorteerkast verzameld en afgebundeld, de bundels in een postzak bijeengevoegd en deze zak, van een adres voorzien, wordt aan het vervoer toevertrouwd. Bij verzending van Amsterdam naar Groningen en ook nog wel naar kleinere plaatsen als Vlissingen of, nabijgelegen, Volendam, is een soortgelijk rechtstreeks vervoer eveneens verantwoord, en ook b.v. naar belangrijke steden in het buitenland als Londen of Hamburg. Maar zelfs in het binnenlands vervoer kan Amsterdam het niet alleen af: voor plaatsen als Klazienaveen of Helenaveen komt men hoogstens tot een rechtstreeks voor het eindkantoor verzamelde bundel stukken, maar voor een volledige postzak naar die bestemmingen, en dan nog meerdere malen per dag, is zeker niet voldoende correspondentie

[1]) De betekenis van deze in de postdienst gebruikte term voor de nader omschreven werkzaamheden, wijkt af van het algemeen gangbare begrip; de term „sorteren" geeft slechts een onderdeel dezer werkzaamheden aan; men zou ook kunnen spreken van „voorbereidende werkzaamheden ter bereiking van een snelle en juiste verzending".

aanwezig. Amsterdam heeft hier hulp nodig van een volgende expeditie-instantie; het kantoor zal de brieven voor Klazienaveen naar Emmen of Zwolle en die voor Helenaveen ten behoeve van de uiteindelijke doorzending naar Helmond of Eindhoven sturen. Een dergelijke reëxpeditie treedt vaker op naar mate het kantoor van afzending kleiner dan wel de onderlinge relatie tussen de kantoren geringer is. Er is aldus een expeditiesysteem ontstaan, waarbij het vervoer vaak meer dan eens wordt onderbroken door reëxpeditie elders, welke een onderdeel van de „expeditie" als geheel uitmaakt. Zo wordt de brief van de kleine plaats Klazienaveen voor de kleine plaats Volendam na voorbereidend werk op het kantoor van afzending opnieuw gesorteerd in Emmen, waarna Amsterdam wordt ingeschakeld om tenslotte Volendam te bereiken. De brief van Groningen voor Dover, in de stad van afzending met andere stukken verzameld onder een bundel „Engeland", wordt via Amsterdam geleid en aldaar, na hersortering (omdat allerlei bundels door Amsterdam worden gevormd) in een zak met adres "Great Britain" naar Londen ter verdere bewerking gezonden. Geschiedt het vervoer per trein dan komt het ook voor, dat ter versnelling van de overkomst de reëxpeditie in het vervoermiddel plaats heeft. In een postrijtuig kan nl. worden gesorteerd. Wij spreken dan van „werkend vervoer", dat voorheen ook wel in passagiersschepen (b.v. destijds Vlissingen—Queensborough) voorkwam en dat men in enkele andere landen ook bij auto's ontmoet. Indien de kosten- en ruimtefactoren daarvoor niet een ernstig bezwaar vormden, zou het waarschijnlijk ook reeds in vliegtuigen zijn ontstaan.

Voor het eigenlijke *vervoer* krijgt uiteraard het snelste middel de voorkeur. Tot het moment van verschijning van het vliegtuig als vervoermiddel werd uitsluitend op snelheid van overkomst gelet. De kosten van het luchtvervoer zijn echter in verhouding tot die bij de vervoermiddelen te land en ter zee zo hoog dat geen enkele staat, welke de aan het postvervoer bestede kosten en daarmee het port binnen redelijke grenzen wil houden, zich de luxe kan veroorloven overal het vliegtuig zonder meer te gebruiken. Dit vervoermiddel is dus van de aanvang af gereserveerd voor hen, die bereid zijn meer te betalen, beter gezegd voor de stukken voor welke men bereid is een hoger tarief te voldoen (luchtrecht). Bevredigend is dit niet en er is dan ook reeds spoedig naar gestreefd te komen tot het aanvaarden van het vliegtuig als het normale ver-

voermiddel en de luchtrechten af te schaffen. Nederland heeft daarbij steeds een vooraanstaande plaats ingenomen: reeds sedert 1935 worden in het verkeer met Europa en enkele Noord-Afrikaanse gebieden brieven en briefkaarten zonder heffing van luchtrecht per vliegtuig vervoerd, wanneer daarmee in vergelijking tot land- of zeevervoer de bestelling kan worden bespoedigd. Ook bij het scheppen van het luchtpostblad ("airletter" of "aérogramme") heeft Nederland een actieve rol gespeeld. Dit poststuk wordt tegen het port van een normale internationale brief door de lucht verzonden, doch hier is het gewicht in vergelijking tot dat van de normale brief beperkt.

Wanneer het vervoer, voorzover nodig onderbroken door hersortering, de laatste fase heeft vervuld en het kantoor van bestemming is bereikt, moet daar de voorbereiding voor de *bestelling* plaatsvinden en deze tenslotte worden uitgevoerd. Hier kunnen de afzender en de geadresseerde in het proces ingrijpen en deze bestelling bespoedigen; de afzender door zijn brief als expressestuk te verzenden (waarmee dus algemeen gezien niet het vervoer wordt versneld, doch alleen wordt bereikt, dat de brief na aankomst snel door middel van een afzonderlijke bode wordt bezorgd), de geadresseerde door het nemen van een postbus in welke de voor hem bestemde stukken na aankomst van de post worden gedeponeerd, zodat hij ze op de door hem gewenste tijdstippen kan afhalen.

De overige, de normaal te bezorgen brieven worden opgenomen in een bestelling aan huis, welke, zoals bekend, in Nederland algemeen twee maal per werkdag geschiedt. Twee maal met dien verstande, dat buiten de bebouwde kom van steden en dorpen de besteller slechts eenmaal voor de ochtendbestelling (de „A-bestelling") verschijnt, terwijl op zaterdagen de bestellers slechts een maal uitrukken. In vele andere landen bestaat algemeen het éénbestelling-systeem; in zeer dun bevolkte landstreken komen nog geringere frequenties voor, soms slechts beperkt tot een maal per week.

Beperkingen in de snelheid van overkomst

Het spreekt vanzelf dat dit bevriezen van de bezorging tot één of hoogstens enkele malen per dag de winst, welke door een snel vervoer kan worden verkregen, belangrijk kan te niet doen. Vandaar dat er reeds bij de expeditie terdege op moet worden gelet, dat het effect van de bestelling, wanneer deze uiteindelijk plaats

heeft, zo groot mogelijk zal zijn. Men kan dit effect op twee manieren vergroten:

a. door de bestelling te doen uitgaan zo kort mogelijk voordat de geadresseerden de stukken nodig hebben; deze er als het ware op zitten te wachten. Voor het zakenleven betekent dit een bestelling juist voorafgaande aan het begin van de dagelijkse kantoorwerkzaamheden; voor deze bestelling wordt nog zo laat mogelijk een toevoer van post geschapen;

b. door met de bestelling te wachten op een belangrijke postverbinding, welke door toevallige omstandigheden of als gevolg van de onderling grote afstanden tussen belangrijke handelscentra niet op het meest gewenste uur van bestelling kan aankomen. Voorbeelden hiervan vindt men in het binnenlandse verkeer van Duitsland, waar de nachtpost uit het Rijn-Roergebied nu eenmaal niet tijdig voor een vroege ochtendbestelling in b.v. Hamburg aanwezig kan zijn. In Nederland lag vóór wereldoorlog II — toen nog 3 bestellingen per dag werden uitgevoerd — hier ook de betekenis van de toen bestaande B-bestelling, welke wachtte op de uit het buitenland aankomende ochtendtreinen, die een belangrijke nachtpost uit de omliggende landen aanbrachten.

Nederland kon dank zij de korte onderlinge afstanden weder vooropgaan met een stelsel, waarbij door de postkantoren vrij laat des avonds kan worden verzonden in aansluiting op een A-bestelling, welke zo tijdig uitgaat, dat, algemeen gesproken, aan het hiervoor gestelde doel wordt voldaan. Sedert 1930 reeds bestaat een nachtpostnet, dat in het gehele land op de ochtendbestellingen aansluitend de slagzin: „'s avonds gepost, 's morgens besteld", tot werkelijkheid brengt. Het is wellicht van belang hierbij op te merken, dat bij de organisatie van dit nachtpostnet slechts is nagestreefd de zakencorrespondentie, welke 's avonds is gepost kort na het algemene uur van sluiting van kantoren en werkplaatsen (na 17 uur, des zaterdags tot voor kort na 13 uur) de volgende werkdag bij de aanvang van de werkzaamheden bij de geadresseerde te hebben bezorgd. Voor het week-end was daartoe een zaterdagavondnet voor postvervoer in het leven geroepen, dat thans, als gevolg van de ontwikkeling van de 5-daagse werkweek in een zaterdagmiddagnet, ± 4 uren vroeger dan vooorheen, is herschapen.

Naast het nachtpostnet is na 1946 een dagnet opgebouwd dat

bedoelt in ieder geval de na de nachtpostlichting ter post bezorgde brieven nog in de namiddagbestelling (de B-bestelling) van de volgende dag op te nemen en dat een aantal ook nog des ochtends geposte brieven in aansluiting op die bestellingen vervoert. Wil men hiervoor een slagzin vinden, dan zou men kunnen zeggen: „'s morgens verzonden, 's middags besteld".

Uiteraard kan het in Nederland ontwikkelde expeditiesysteem, dat een "continual flow" van de zakencorrespondentie beoogt, alleen in geografisch kleine landen en gebieden worden verwezenlijkt. België kent het ook evenals b.v. des nachts "Great London". Gaat het om grotere gebieden en afstanden dan is reeds de tijdsduur, welke het overbruggen dier afstanden vordert, een bezwaar. Bovendien wordt de postdienst, doordat de internationale rail- en luchtverbindingen niet frequent zijn, sterk afhankelijk van de toevallige uren waarop een verbinding beschikbaar is. Het wordt dan steeds moeilijker bij de vervoersorganisatie een redelijke verhouding te verkrijgen tussen de eigenlijke overtochtsduur en de tijd liggende tussen het uur van aanbieding en dat van bestelling. In het verkeer met Duitsland en België is die verhouding nog vrij gunstig: de post van het Nederlandse nachtpostnet komt in België en een groot deel van Duitsland in de middagbestellingen; in omgekeerde richting wordt de nachtpost uit België en uit het Rijn/Roergebied ook thans in de B-bestelling uitgereikt, zij het dan dat deze bestelling wat later uitgaat dan vóór de oorlog het geval was. In het verkeer met Engeland geeft — dit als een voorbeeld van toevallige factoren — de dagboot uit Hoek van Holland via de aansluitende boottrein naar Londen aldaar juist geen aansluiting op de "Flying Scotchman" naar het noorden, waarmee de betekenis van de dagbootverbinding in hoofdzaak tot Zuid-Engeland beperkt blijft. In omgekeerde richting ligt het uur van vertrek uit Engeland in aansluiting op de nachtboot naar Hoek van Holland — welke de post weder in aansluiting op de B-bestellingen in Nederland aanbrengt — te vroeg om voor zakencorrespondentie van belang te zijn. Hier zorgt echter het luchtverkeer (nachtvlucht Londen—Amsterdam) voor een nazending, welke in Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage zelfs nog de A-bestelling kan bereiken.
Naarmate het land van bestemming verder weg ligt, wordt de invloed van de frequentie der verbindingen groter. Boten varen dagelijks naar nabije landen, wekelijks of soms nog minder frequent

naar andere overzeese gebieden. Vliegverbindingen zijn ingesteld op de behoeften en het aanbod van reizigersverkeer en op het efficiënt gebruik van het materieel; bij de organisatie wordt weinig of geen rekening gehouden met de postbehoeften. Van werkelijke regelmaat is voorlopig alleen op enkele druk bevlogen trajecten een spoor aanwezig, zodat opbouw van een regelmatige postverbinding moeilijk en de verzending geheel van de beschikbare middelen afhankelijk is. Het voordeel van het vliegtuig, dat veruit het snelste vervoermiddel is waarover thans wordt beschikt, wordt natuurlijk dankbaar geaccepteerd, maar het zal nog geruime tijd duren alvorens zodanige regelmaat in de vliegverbindingen is ontstaan, dat men én aan de verzendzijde én ten aanzien van de doorzending in het binnenland van aangekomen luchtpost ten behoeve van de bestelling tot een regelmatig systeem is gekomen.

Het postale expeditie- en vervoersysteem in Nederland

Niettemin wordt een dergelijke regelmaat, waar dit enigszins mogelijk is, nagestreefd. Voordat hierop nader wordt ingegaan is het echter van belang nog iets meer mede te delen over het Nederlandse expeditie- en vervoersysteem, dat ten behoeve van een zo groot mogelijk effect bij de bestellingen is opgezet. Dit kan het beste geschieden aan de hand van het nachtpostnet waarover reeds is gesproken.

Voor het nachtnet rijden in uitstekende samenwerking met de Nederlandsche Spoorwegen een aantal nachtposttreinen, welke tevens het snelgoederenvervoer van de N.S. dienen. Uit het in fig. 1 gegeven schema der verbindingen blijkt, dat de treinen uit het westen rond middernacht vertrekken en in omgekeerde richting aldaar uiterlijk drie uur 's nachts aankomen. In de periferie is in beide richtingen een faseverschuiving van ± 2 uren aanwezig. Dit is uiteraard reeds een gevolg van de geografische situatie: wil men een ontmoetingsuur in Utrecht realiseren dan zal men van de uithoeken van het land nu eenmaal vroeger moeten vertrekken, resp. later daar weer terug zijn. De dienstregeling sluit echter ook op gelukkige wijze aan bij de behoeften der grote steden in de Randstad, waar de postdienst nu eenmaal zowel aan de verzend- als aan de ontvangstzijde een langere tijd voor bewerking van de omvangrijke post nodig heeft dan in de provinciale centra.

In het bijzonder voor de post voor en van de kleinere en kleinste kantoren is des nachts het hulpmiddel van de „werkende" trein

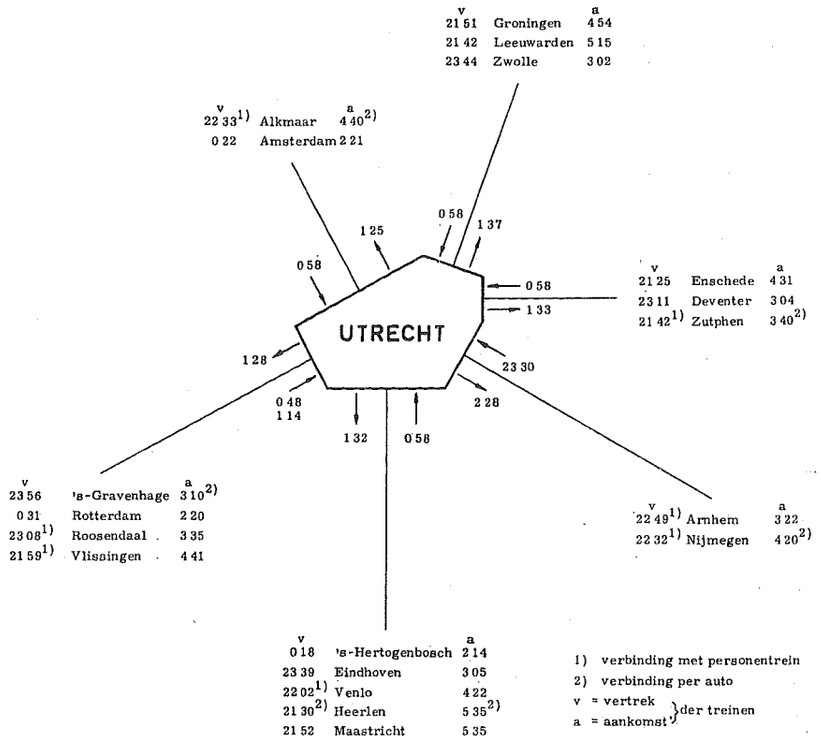


fig. 1. Schets nachtpostnet in Nederland

zeer belangrijk. Buitenstaanders hebben vaak zelfs de indruk, dat het gehele verwerkingsproces zich afspeelt in deze door de nacht [2]) voortsnellende treinen waarin gezwoegd wordt om miljoenen poststukken nog tijdig op hun bestemming te brengen. Zonder ook maar in enig opzicht te trachten deze betekenis te verkleinen, lijkt het mij toch gewenst haar tot de juiste proporties terug te brengen, in het bijzonder omdat de achter ons liggende 50er jaren het beeld wel wat gewijzigd hebben.

Fig. 2 toont het gebied, dat door de nachttrein van Utrecht naar Enschede wordt bestreken. Men ziet van de knooppunten Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Zutphen, Almelo, Hengelo en Enschede uitgaande verbindingslijnen, welke in het algemeen postverbindingen des nachts per auto betekenen. De openbare vervoermiddelen, aan welke PTT voor de doorvoer van de post behoefte heeft zijn op deze vroege uren over het algemeen nog niet beschikbaar; ook het knooppunt Zutphen wordt van Apeldoorn resp. Deventer uit per auto bediend. In deze knooppunten nu wordt door de nachtposttreinen *waar dit nodig is* de post geheel afgewerkt voor de omgeving, de z.g. „uitgangen", aangebracht. Niet overal is dit echter nodig. In Amersfoort, Apeldoorn en Deventer b.v. ligt het aankomstuur van de trein zo vroeg, dat het postkantoor aldaar nog tijd heeft de post voor de omliggende plaatsen uit te werken voordat de auto's gaan rijden en kan die uitwerking nog aan deze kantoren worden overgelaten; aan de andere knooppunten wordt de post voor de omgeving in afgewerkte en gesloten zakken afgeleverd welke zonder verdere bewerking worden doorgevoerd.

De verzendende kantoren geven nu aan de nachttrein zowel afgewerkte bundels voor plaatsen van bestemming als combinatie-

[2]) De nachtposttreinen rijden niet in de nachten van zaterdag op zondag en van zondag op maandag.

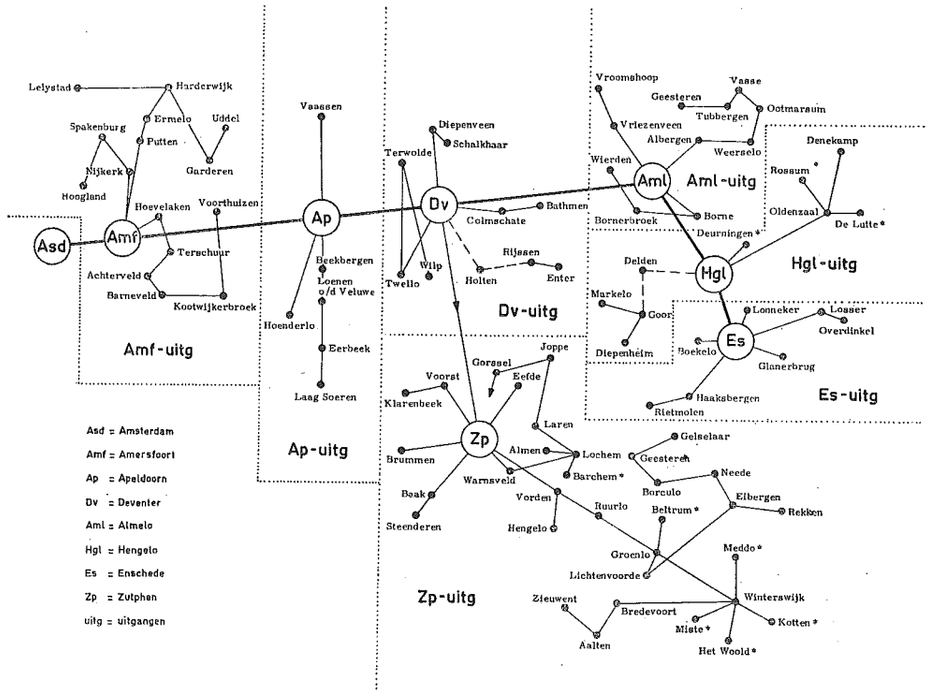


fig. 2. Werkingsgebied van de nachttrein Utrecht-Enschede

bundels voor de „uitgangen"; laatstbedoelde bundels welke dus uit het gehele land voor deze nachttrein worden aangebracht, worden in die trein — voor zover dit dus nodig is — uitgesorteerd zodat plaatsenbundels voor de eindbestemmingen worden gevormd.

Het zwaartepunt van de arbeid in de nachttreinen wordt gevormd door de werkzaamheden aan het zakkenrek, waar honderden bundels met correspondentie voor plaatsen en „uitgangen" vlot in de juiste zak worden gesorteerd. Daarnaast is er een omvangrijke stuksgewijze sortering van correspondentie.

Toch zouden de nachtposttreinen nooit tijdig met hun werkzaamheden gereed komen wanneer niet voorafgaande aan deze treinen in de late avond verscheidene andere treinen honderden zakken reeds naar de knooppunten van uitwerking zouden hebben doorgevoerd. Die avondtreinen — normale personentreinen dan wel speciale avondposttreinen — zorgen er voor dat op die knooppunten en andere plaatsen van betekenis des avonds reeds post wordt toegevoerd, welke des nachts, in elk geval voorafgaande aan het uur van aankomst van de eigenlijke nachtpost, reeds kan zijn voorgesorteerd ten behoeve van de bestelling ter plaatse en de doorzending naar de omgeving, zodat de nachttreinpost een sluitpost betekent.

Het voor de B-bestellingen bestaande dagpostnet wijkt hier en daar van de nachtverbindingen af [3]) maar vertoont in hoofdtrekken toch met het nachtnet veel overeenstemming.

De mogelijkheden van het luchtverkeer

Met het bovengeschetste systeem van twee bestellingen, ter voeding waarvan als sluitpost nachttrein- resp. dagnetpost wordt toegevoerd, is wat betreft de uiteindelijke snelheid van overkomst van post uit het buitenland de keuze door Nederland gedaan: al wat niet tijdig kan aankomen om in een bepaalde bestelling te worden opgenomen moet op de volgende wachten en, wanneer het stuk voor een buitenbestelling bestemd is, soms een volle dag overstaan.

[3]) Er wordt bij het dagnet voor het vervoer van personentreinen en niet van speciale nachtposttreinen gebruik gemaakt: naast de lijnen met Utrecht als centrum worden ook de ringlijnen van Zwolle via Arnhem naar Roosendaal en van Amsterdam naar Roosendaal en terug in belangrijke mate gebruikt. In verband met de geringere postomvang in de dagnettreinen zijn voorafgaande verbindingen in veel mindere mate nodig dan des avonds voorafgaande aan de nachtposttreinen.

Onder „tijdig" moet nu een zodanig aankomstuur worden verstaan, dat in het knooppunt, waar de internationale post wordt aangebracht (voor de luchtpost is dit vrijwel uitsluitend Amsterdam), gelegenheid bestaat de ontvangen post, als ware het post van het eigen kantoor afkomstig, voor te sorteren en uit te werken voordat het op de bestellingen aansluitende treinenstelsel vertrekt. Uiteraard kunnen de buitenlandse kantoren (en „werkende" treinen, welke over de grenzen binnenkomen) zich op de verwerkingsbehoeften in Nederland instellen door reeds bundels voor plaatsen en c.q. „uitgangen" te vormen; dit wordt b.v. door Duitsland in belangrijke mate gedaan.

Teneinde buitenlandse administraties bij hun expeditie-opzet in te lichten omtrent de mogelijkheden, in Nederland nog bepaalde bestellingen te bereiken, wordt aan hen een overzicht verstrekt, dat hier in verkorte vorm is weergegeven en uitsluitend de situatie op een normale werkdag van dinsdag tot en met vrijdag vermeldt.

Aeroport	Bureaux distributeurs	1e distribution		2e distribution	
		Heure limite d'arrivée des avions	Commencement de la distribution	Heure limite d'arrivée des avions	Commencement de la distribution
Schiphol	**Amsterdam**				
	A	3.30	8.00	12.30	16.00
	B	1.00	8.00	9.30	16.00
	Rotterdam, 's-Gravenhage et Utrecht				
	A	2.30	7.30	10.30	15.30
	B	21.30	7.30	6.00	15.30
	toutes les autres localités dans les Pays-Bas				
	B	21.30	7.30	6.00	15.30

A. pour cequi concerne les correspondances apportées dans des dépêches directes pour le bureau de destination.

B. pour cequi concerne les correspondances apportées dans des dépêches pour Amsterdam C.S.

Men ziet dat, tenzij het buitenland rechtstreekse postzakken voor de kantoren van bestemming maakt, een vliegtuig uiterlijk om 21.30 uur op het vliegveld Schiphol moet landen, wil de aangebrachte post na verwerking te Amsterdam nog met de nachtpost-

treinen worden doorgezonden en de volgende dag in de ochtendbestellingen in Nederland worden opgenomen. Dit tijdstip is vrij gunstig te noemen; men bedenke, dat de nachttrein van Amsterdam te 00.22 uur vertrekt (fig. 1) en dat in de tussenliggende tijd de post uit het vliegtuig moet worden gelost en gecontroleerd, per auto naar Amsterdam overgebracht, daar opnieuw wordt gecontroleerd, de inhoud moet worden gesorteerd, afgebundeld, in zakken gesloten en naar de treinen getransporteerd. Garantie dat elke avond alles op tijd meekomt, kan niet worden gegeven, want de aangebrachte hoeveelheden post zijn niet steeds gelijk. Er zijn luchtverbindingen, die niet dagelijks aankomen en dus de post van twee of drie dagen aanbrengen; bovendien is, zoals bekend, ook de verdeling van de post over de dagen van de week verre van gelijkmatig en komen de vliegtuigen niet steeds op dezelfde uren aan, zodat zij in het land van vertrek meer of minder post „vangen", als gevolg waarvan ook bij de dagelijks uitgevoerde vluchten de aangebrachte hoeveelheden vrij grote variaties vertonen.

Wat de verzending uit Nederland betreft, kan het beeld wat gunstiger zijn: per dag is het aantal buslichtingen en verzendgelegenheden naar de uitvalspoorten van Nederland — voor de luchtpost weer Amsterdam — groter dan het aantal bestellingen. Toch speelt, daar het vervoersysteem in ons land in hoofdzaak op de goede binnenlandse relaties is gericht, de toevalsfactor een grote rol. Uit de vele mogelijke voorbeelden is de verbinding met Buenos Aires gekozen, voor welke de vliegtuigen een vervoer scheppen, dat iets meer dan een etmaal vordert bij een algemeen vertrekuur in de namiddag. Dit uur van vertrek is echter zodanig, dat de postale ochtendverbindingen uit het land, voor aansluiting op de vliegtuigen niet tijdig in Amsterdam aankomen. Op dinsdag b.v. vertrekt het vliegtuig te 14.05 uur. De dagnettreinen lopen omstreeks 13.00 uur te Amsterdam binnen, te laat om dat kantoor nog gelegenheid tot verwerking der aangevoerde post te geven. De verzending van b.v. Groningen of Eindhoven uit moet dus reeds per nachtposttrein in de late maandagavond naar Amsterdam geschieden. Aankomst in Buenos Aires op woensdag te 14.40 uur, bestelling niet vóór donderdagochtend, zodat de totale overkomstduur 2½ etmaal bedraagt. Aan het einde van de week komt daar als regel nog een dag bij.

Al betekent dus de luchtweg een enorme versnelling tegenover

de mogelijkheden langs de zeeweg, toch kan het soms moeilijk zijn aan de gebruikers, veelal niet deskundig op vervoersgebied, duidelijk te maken, dat niet alleen de vliegtijd bepalend is voor de overtochtsduur.

Tot heden is de luchtpostorganisatie nog altijd een wat opportunistische aangelegenheid. Men kiest het vliegtuig omdat het bij grotere afstanden althans een snellere overkomst verzekert, maar moet nog meer dan bij het land- en zeeverkeer een onregelmatig schema aanvaarden.

Hier en daar is een systematische opzet mogelijk. Ik denk b.v. aan het Europese nachtnet met Amsterdam als centrum, waarvan tenslotte figuur 3 het schema aangeeft. Men ziet dat Nederland hier in een uitermate gunstige positie is: post, aangebracht uit de Scandinavische landen (Helsinki 18.30 uur), uit Frankrijk (Parijs 23.20 uur), uit België (Brussel 01.45 uur), uit Engeland (Londen 00.01 uur), uit Zwitserland (drie „werkende" avondtreinen uit Zürich, Genève en Bern sluiten in Basel op het vliegtuig aan), komt tussen 2 en 3 uur 's nachts op Schiphol aan en bereikt nog

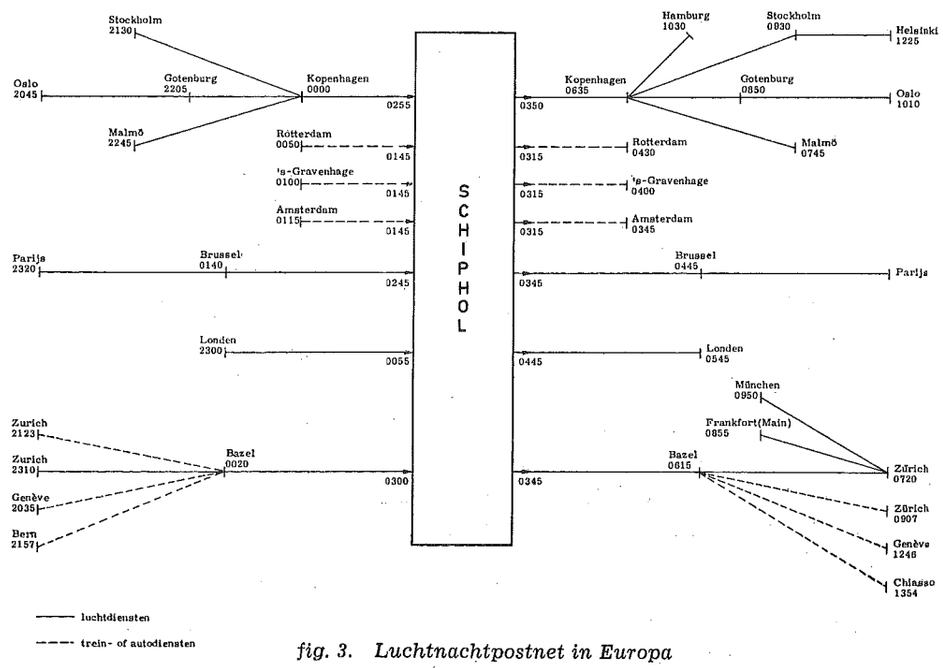


fig. 3. Luchtnachtpostnet in Europa

de A-bestellingen in de drie grote Nederlandse steden. En omgekeerd is het wel niet de Nederlandse nachtpost, doch een zeer late avondpost uit de drie grote steden met voorts de post van de avondtreinen uit het land, welke met de retourvliegtuigen opstijgt en vrijwel overal in de genoemde landen de tweede bestellingen bereikt.

Ter afsluiting van deze bijdrage nog een korte opmerking over de grens tussen land- en luchtpostverkeer, welke ten aanzien van de verzending van Nederland uit in Europa kan worden getrokken. Een grens die ontstaat daar waar het vliegtuig weliswaar vlugger is dan de trein, doch deze laatste, meerdere knooppunten onderweg bedienende en „werkend" de afgiften voorbereidende, dit tijdverlies geheel goedmaakt. Dit heeft ertoe geleid, dat correspondentie uit Nederland voor Duitsland en België slechts in enkele gevallen, van de grote steden uit, als luchtpost wordt verzonden, doch overigens, met Oldenzaal, Arnhem en Roosendaal als belangrijke uitvalspoorten, per trein wordt overgebracht. Voor een klein deel van Zuid-Beieren betekent dit systeem op bepaalde uren van de dag enige vertraging, doch deze wordt om redenen van een uniforme expeditie — een zeer belangrijke bijdrage tot het voorkómen van fouten — aanvaard.

Resumé

Een snelle overkomst van de poststukken wordt waar mogelijk nagestreefd. De voorbereidende werkzaamheden, welke aan het vervoer voorafgaan of voor welke het transport moet worden onderbroken, nemen een belangrijk deel van de totaal benodigde tijd in beslag. De omstandigheid, dat de bestelling van poststukken met grote tussenpozen geschiedt, kan de totale overkomstduur zeer verlengen, evenals, in mindere mate, de periodiciteit der verzendingen. Bij de vervoersorganisatie moet een keuze worden gedaan met betrekking tot de te bedienen relaties; hierdoor zullen sommige minder tot hun recht komen. Met name het vinden van de juiste aanpassing van het op het binnenlandse verkeer ingestelde expeditie-apparaat aan de behoeften van het internationale vervoer is vrij lastig.

Bij deze situatie zal versnelling van het eigenlijke vervoer niet zonder meer de totale overkomstduur verkorten; zij kan soms veel, soms niets tot die verkorting bijdragen.

SUMMARY

A fast transmission of the postal articles is, where possible, aimed at. The preparatory work, which precedes transport or for which transport must be interrupted, takes up an important part of the totally necessary time. The fact that the delivery of postal articles takes place at long intervals, can considerably extend the total duration of the transmission, just as, to a less degree, the periodicity of the dispatches. For the organization of transport a choice has to be made with regard to the junctions that must be served; as a result of this some relations will be done less justice to. Notably finding the right adaptation of the forwarding apparatus, adjusted to inland transport, to the needs of international transport is rather difficult.

In this situation the speeding up of the transport proper will not reduce the total duration of transmission; it sometimes contributes a great deal, sometimes nothing to this reduction.

RÉSUMÉ

L'Administration postale oriente les efforts vers une transmission aussi rapide que possible des envois postaux. Une partie importante du temps total nécessaire pour le transport est occupée par les travaux préparatoires et par ceux nécessitant une interruption du transport. La durée de transmission totale peut être sensiblement allongée du fait que la distribution s'effectue à de grands intervalles ainsi que — soit dans une mesure moins forte — à cause de la périodicité de l'expédition.

En organisant le transport, on doit faire un choix entre les diverses possibilités de communication, ce qui implique que certaines relations de transport sont moins favorisées que d'autres. Il est particulièrement difficile d'adapter de la façon juste l'organisme d'expédition orienté sur le régime intérieur, aux besoins du transport international. Dans ces conditions, l'accélération du transport proprement dit ne conduit pas forcément à un raccourcissement de la durée de transmission totale; parfois, cette accélération peut y apporter une contribution considérable, parfois elle ne contribue en rien au raccourcissement de la durée de transmission.

BESCHOUWING OVER DE CONTRACTREGELING VOOR HET BINNENLANDS VERVOER TE WATER

Mr. A. Greebe

Op 24 maart 1961 werd door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een regeling goedgekeurd, waardoor het mogelijk zal zijn in de binnenlandse vaart bijzondere contracten af te sluiten met de verladers. Aan dit besluit ging vooraf een lang overleg tussen verladers en vervoerders, een overleg dat resulteerde in een voorstel dat door het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, de Stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart en de Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie (E.V.O.), d.d. 31 december 1960 aan de Staatssecretaris is gedaan. De tekst van dit voorstel in de vorm waarin dit door de Staatssecretaris is aanvaard, wordt als bijlage tot dit artikel opgenomen.

Men zou zich kunnen afvragen of met dit besluit van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat iets nieuws wordt geschapen. Indien men de eerste alinea van het besluit leest, staat daar immers dat voor vervoerovereenkomsten welke op een bepaalde wijze en tussen bepaalde partijen zijn gesloten, goedkeuring zal worden verleend, zoals bedoeld in artikel 27 van het Beursreglement. In dit artikel 27 wordt bepaald dat door of vanwege de Rijksinspecteur goedkeuring kan worden verleend om zonder zijn tussenkomst te bevrachten, indien het verlenen van tussenkomst een doelmatige vervoersvoorziening meer zou belemmeren dan met het algemeen vervoerbelang strookt. De contractmogelijkheid „buiten de beurs om" is dus in de wet verankerd en derhalve een verkregen recht, waarvan men gebruik had kunnen maken.

Inderdaad staat de mogelijkheid tot het verlenen van goedkeuring èn in de wet èn in het Reglement voor het sluiten van overeenkomsten voor ongeregeld vervoer (met binnenschepen). In werkelijkheid echter werd dit artikel nimmer benut voor het afsluiten van overeenkomsten, welke de nieuwe regeling nu op het oog heeft.

De praktijk van de bevrachting van binnenschepen — dit voor

hen die deze praktijk niet kennen — is zo, dat elke schipper die in aanmerking wenst te komen voor een lading, zich dient te melden op de beurs. Aldaar ontvangt hij een nummer. Hij wordt ingeschreven. De verlader die van zijn kant goederen wenst te doen vervoeren met binnenschepen, is verplicht deze te melden op de beurs binnen het gebied waar de goederen zullen worden geladen. Deze aanbiedingen worden ter beurze afgeroepen en de schippers kunnen op deze afroep reageren. Zij kunnen de aangeboden partij aanvaarden. Indien echter meerdere schippers tegelijkertijd op een lading reflecteren, krijgt die schipper de lading toegewezen die het laagste inschrijvingsnummer heeft.

De verlader heeft dus de plicht om al zijn ladingen ter beurze te melden en af te wachten welke schipper en schip hem zullen toevallen. De schipper heeft de plicht om geen vervoerovereenkomsten aan te gaan met een verlader dan door tussenkomst van de „beurs".

De mogelijkheid, bedoeld in artikel 27 van het Reglement houdt in, dat goedkeuring kan worden verleend om zonder tussenkomst van de „beurs" ladingen te bevrachten. Dan hoeft de verlader de partij die hij aanbiedt niet te laten afroepen en de schipper kan zonder de tussenkomst van de „beurs" de overeenkomst sluiten.

De nieuwe regeling, welke in de bijlage is opgenomen, schept de mogelijkheid om de voorwaarden waaronder deze goedkeuring wordt gegeven, vast te leggen.

De nadere precisering van deze voorwaarden was noodzakelijk, omdat van de zijde van de verladers en van de schippers wensen bestonden, welke soms met elkaar in strijd waren en soms ook elkaar niet volkomen dekten (met als belangrijkste uitgangspunt de evenredige vrachtverdeling). In de publicaties, welke na de afkondiging van deze contractenregeling voor de binnenvaart, zijn verschenen, zijn deze wensen en verlangens met min of meer enthousiasme verdedigd. Het leek mij daarom goed de verschillende uitgangspunten, zowel van de kant van de verladers als van de vervoerders te analyseren, opdat duidelijk kan worden waarom deze regeling werd getroffen en waarom deze regeling het „gezicht" kreeg dat zij nu heeft.

De verlader en zijn „aanbod"

De verlader is in de overeenkomst tussen hem en de vervoerder, de lading-belanghebbende, die zijn goederen, bestemd voor zijn

kopers, moet laten vervoeren om aan zijn verplichtingen uit het contract van verkoop te voldoen.

Zijn aanbod van goederen wordt bepaald door zijn commerciële activiteit; de grootte van de zending is afhankelijk van de hoeveelheid die hij in een keer tegelijk moet leveren. Indien zijn koper bij hem 300 ton cement bestelt, zal hij (om ons te beperken tot de binnenvaart) een schip van 300 ton nodig hebben. Indien hij 300 ton volumineus goed verkocht heeft, zal hij een schip vragen dat een dergelijk volume kan vervoeren. Het aanbod van de verlader aan de vervoerder wordt derhalve in eerste instantie bepaald door de grootte van de *order* die hij moet uitvoeren, het volume der goederen, de afstand waarover moet worden vervoerd, alsmede door de overige condities, zoals leveringstermijn, losplek en dergelijke.

Anderzijds wordt dit aanbod van goederen door de verlader ook bepaald door zijn eigen produktiemogelijkheden. Ik bedoel daarmede o.m. het tempo waarmede hij kan produceren, de mate waarin en snelheid waarmede hij kan laden, het tijdstip waarop de gehele order gereed gekomen is en dergelijke. Een verlader die 1000 ton cement moet leveren, zal kunnen vragen om een schip van 1000 ton, tenzij de koper een dergelijk schip niet voor de wal kan hebben, of de afzender zelf niet over vaarwater beschikt waarin een dergelijk schip ligplaats kan vinden. Indien hij, afzender, niet in staat is om achter elkaar een schip van 1000 ton te beladen, zal hij of twee schepen kiezen elk van 500 ton of misschien wel 3 schepen van resp. 300, 300 en 400 ton. Heeft hij voor de belading van drie schepen veel tijd nodig, dan zullen de schepen als dat enigszins kan, niet tegelijkertijd voor de wal moeten komen. Of wel moet de verlader/afzender met een lange laadtijd rekening houden.

Een belangrijk facet van het verladeraanbod is voorts de *frequentie* waarmede hij met een aanbod op de vervoermarkt komt. Bijv. of hij slechts eenmaal per jaar een lading van 600 ton goederen heeft aan te bieden, dan wel dat een dergelijk vervoer elke week terugkomt. In het laatste geval zal de verlader er op moeten kunnen rekenen dat hij telkens als hij een lading ter beschikking heeft, ook inderdaad scheepsruimte vindt. Zou dit niet het geval zijn, dan zou hij zijn produktie niet kunnen plannen, hij zou tot opslag moeten overgaan en eventueel (indien de benodigde scheepsruimte lang zou uitblijven) zijn produktie moeten staken. Men stelt wel eens, dat het vervoerbedrijf niet op voorraad produceren kan; ook het verladende bedrijf kan niet onbeperkt op voorraad produceren,

omdat op een kwaad moment de opslagplaatsen geheel bezet zullen zijn, en er dan nog slechts die ene mogelijkheid rest, n.l. de produktie staken.

Hetgeen ik zojuist beschreef is slechts een klein gedeelte van wat ik voormijzelf noem de „morphologie van het verladeraanbod". Deze morpholgie, welke naar mijn oordeel nog veel te weinig is bestudeerd, is daarom zo belangrijk, omdat juist uit het verschil tussen het aanbod dat de verlader op de vervoermarkt doet en het aanbod aan „vervoer" (vervoermiddel en tariefstructuur) dat de vervoerder daartegenover kan stellen, wrijvingen voorkomen, wrijvingen welke leiden en geleid hebben tot spanningen op de vervoersmarkt, die een uitweg zullen zoeken hetzij in verschuivingen van het vervoer van de ene techniek naar de andere, hetzij in verschuiving naar het eigenvervoer, hetzij zelfs verschuivingen van de produktie- c.q. consumptieplaatsen. Door een grondige studie van de morphologie van het verladeraanbod kan men onderkennen waar en in welke mate het aanbod van de vervoerder tekort schiet.

Uit het voorbeeld dat ik hierboven gaf, kan men reeds lezen waar soms het aanbod van de vervoerder tekort kan schieten. Indien — om bij ons voorbeeld te blijven — afzender en ontvanger beiden in staat zijn een schip van 1000 ton te laden en te lossen, doch dit schip op een bepaalde beurs niet aanwezig is, zal de verlader zich moeten „behelpen" met schepen van kleiner tonnage en derhalve per ton een hogere prijs betalen. Indien het deze verlader herhaaldelijk overkomt dat hij deze hogere prijs moet betalen zal hij wellicht andere wegen zoeken om toch tot bevrachting van 1000 tons schepen te komen.

In het korte bestek van deze bijdrage mag ik niet verder ingaan op de morphologie van het verladeraanbod. Ik kan slechts constateren dat het aanbod van de verlader niet kan worden afgemeten naar ton/volume/afstand/tijd. Dit viertal factoren waarmede men de vervoerprestatie kan classificeren leidt tot een groot aantal onderling sterk verschillende prestaties, omdat de „order" steeds verschillend is. Prestaties die onderling sterk verschillend en dus niet substitueerbaar zijn (laat staan statistisch onder een noemer te brengen zoals wij in Europa plegen te doen), al doet men vaak alsof dit wel het geval zou zijn.

Resumerende hetgeen ik hierboven mocht stellen, zagen wij: dat de verlader op de vervoermarkt komt met een aanbod dat identiek is met de order die hij moet uitvoeren. Dat aanbod kan een regel-

matig karakter hebben, maar het kan ook incidenteel zijn (eenmaal een machine vervoeren); het aanbod kan inhouden dat er retourlading is of niet. Het kan zijn dat de ordergrootte overeenkomt met het laadvermogen van het beschikbare vervoermiddel (300 ton cement in een 300 tons schip) maar het kan ook voorkomen dat de order vele malen groter is, dan de tonnage van het binnenschip. Het is even goed mogelijk dat de verlader vraagt om een vervoerprestatie waarbij de afstand slechts een bijzonder geringe rol speelt en daarentegen het laden en lossen zeer veel tijd vraagt. Het kan ook zijn dat de verlader/afzender zeer snel kan laden (1000 ton per uur bijv.), het vervoer over korte afstand plaatsvindt, doch de koper geen losgereedschap tot zijn beschiking heeft om even snel als de afzender te lossen. Ook wordt een belangrijk deel van het verladeraanbod bepaald door het seizoen (kustmest, suikerbieten, etcetera).

Met deze voorbeelden is naar ik hoop een indruk gegeven van de veelheid van prestaties die door de verlader wordt gevraagd.

De mogelijkheden van de binnenvaart

Op welke wijze kan de binnenschipper aan deze vraag tegemoet komen? Wij zagen reeds dat de verlader volgens de wettelijke voorschriften, zoals deze waren voordat de contractregeling tot stand kwam, verplicht was elke lading afzonderlijk ter beurze aan te bieden. Het was dus niet mogelijk dat een verlader die elke week 300 ton op een bepaalde plaats moet leveren, een dergelijk aanbod ook op de beurs kan brengen. Elke week opnieuw zal hij zijn zending moeten laten afroepen. Indien deze verlader, voor een planmatige produktie in zijn bedrijf, behoefte heeft aan absolute vervoerszekerheid, zal een dergelijke wijze van bevrachting hem niet kunnen bevredigen. Hij vraagt behalve laadruimte ook vervoerszekerheid. En deze nu is binnen het raam van de vroegere beursbevrachting niet te geven.

Wel kent het Beursreglement behalve de reisbevrachting ook het zgn. liggen/varen, het vletten, ruimtebevrachting en de overeenkomst van liggen, maar deze vormen van overeenkomst beheersen niet het totaalbeeld van de bevrachting van de binnenvaart in ons land. De techniek van bevrachten van binnenschepen is de reisbevrachting.

Naast deze techniek van het bevrachten is van grote betekenis de tariefstructuur. Ik leg hierbij de nadruk op de „structuur", omdat

ik niet spreken wil over de hoogte van de vrachten. Onder tariefstructuur is dan te verstaan de elementen van de geleverde prestatie, welke in de vrachtsom zijn begrepen. Voor de binnenvaart is dat: het laden (het liggen dus tijdens de belading van het vervoermiddel), het eigenlijke vervoer, de lossing (het liggen tijdens het lossen), de provisie voor de tussenpersonen, de provisie voor de beursbemiddeling. De tijd benodigd voor laden en lossen is vastgelegd in de Bevrachtingsvoorwaarden: Voor een schip van 400 ton 3 dagen voor een schip van 1000 ton 5 dagen. Voor het lossen gelden dezelfde termijnen. Of men deze tijd nodig heeft voor de laad- resp. loshandelingen of niet, men betaalt toch de volle vrachtprijs. De verlader die door de aanschaf van hulpmiddelen in staat is een schip van 1000 ton in een dag te beladen, geniet geen korting, terwijl de afzender of ontvanger die meerdere dagen nodig heeft voor laden of lossen een overliggeld betaalt.

Noch de vervoerprijs noch de laad- en losdagen kunnen — althans ter beurze — variëren met het aanbod dat de verlader doet. Deze huidige wijze van bevrachting en van vrachtstructuur komt niet, of niet geheel, overeen met het aanbod dat de verlader doet. De verladers hebben dan ook tegenover de vervoerders geconstateerd dat deze beursbevrachting hen o.m. geen vervoerszekerheid kon bieden noch ook zich kon aanpassen aan de steeds sterker wordende neiging tot rationalisatie bij de overslag. Zij hebben daarom aangedrongen op een regeling van vervoercontracten, welke wat betreft de verhouding tussen verlader en vervoerder, zonder bemiddeling van het beursapparaat zou kunnen totstandkomen en daarom los zou staan van de tariefstructuur en zelfs eventueel de Bevrachtingsvoorwaarden. Dit nu biedt de door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde regeling.

Contracten en evenredige vrachtverdeling

Van de zijde van de schippersorganisaties is evenzeer gestreefd naar een commerciëler beheer door de binnenvaartbedrijven. Zij hebben met lede ogen gezien dat het eigenvervoer in de afgelopen jaren tweemaal de hoeveelheid goederen vervoerde welke zij voorheen vervoerden. Eigenvervoer is een typisch verschijnsel daar waar o.m. absolute vervoerszekerheid gewenst wordt.

Zij hebben voorts gezien dat de bevrachting via de beurs, zoals wij die kenden, kon leiden tot een tekort aan schepen maar ook een inefficient gebruik van de schepen. Men mag dus zeker stellen — en

dat blijkt ook uit het feit dat de beide grote organisaties van de binnenvaart het voorstel tezamen met de E.V.O. hebben ingediend—, dat deze groeperingen een ontwikkeling van de contracten wenselijk achtten. Echter niet zonder enige bedenking.

Men weet dat in ons land — en niet alleen in ons land maar vrijwel in geheel Westeuropa — de regeling van de binnenvaart mede is gebaseerd op de evenredige vrachtverdeling. Deze verdeling gaat uit van het beginsel dat de ter beschikking komende ladingen zo billijk als maar mogelijk is, worden verdeeld over de beschikbare schippers, opdat iedere schipper, gezien het aanbod, een redelijk aandeel zou hebben en dus allen enigermate een gelijke kans op een redelijk inkomen. Daarom is de beurslijst ingesteld. Dat de verladers tegen deze beurslijst bezwaren hebben, zal niemand verbazen want een verkoper wil nu eenmaal graag weten met welke vervoerder hij te doen heeft als er vervoerd wordt. En deze zekerheid (denk aan aansprakelijkheid, zorgvuldigheid, stiptheid en derg.) biedt hem de evenredige vrachtverdeling niet. Hebben de verladers dan ook altijd aangedrongen op gehele of gedeeltelijke opheffing van de evenredige vrachtverdeling, de binnenvaart heeft haar wens naar evenredige vrachtverdeling onverminderd gehandhaafd, daarbij mede wijzende op de functie van reservevloot, welke de binnenvaart zou vervullen. Ook van de zijde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn de gedachten wel eens uitgegaan naar een opheffing van de evenredige vrachtverdeling, vooral in verband met de internationale verplichtingen die wij hebben met betrekking tot de E.G.K.S. (zgn. Petersberger Abkommen, dat er naar streefde om een harmonisatie te bewerkstelligen tussen nationale vrachten en grensoverschrijdende (Rijn)-vrachten).

Hoe dit ook zij; onze Volksvertegenwoordiging heeft overduidelijk laten blijken dat zij een oplossing van de discrepanties tussen verladeraanbod en vervoersaanbod in deze richting niet wenste. Het was dus zaak, indien beide partijen tot een oplossing van de moeilijkheden wilden geraken, een andere weg te bewandelen.

Deze weg was de goedkeuring om te bevrachten buiten het beursapparaat om (zoals bedoeld in artikel 27 van het beursreglement), maar met behoud van de billijke verdeling van het vervoer over *alle* zich beschikbaar stellende houders van een vergunning voor de wilde vaart (zie alinea 5 van het als bijlage opgenomen voorstel van de organisaties). Het verschil is nu echter dat deze billijke verdeling

welke tot nu toe plaatsvond door de beurslijst, welke als intermediair tussen verlader en vervoerder fungeerde, nu wordt gegarandeerd door de rederij of het acquisitieapparaat van de schippers (zie alinea 1). De verlader sluit zijn contract met de vervoerder(s) en deze laatste(n) zorgen er voor dat een billijke verdeling tot stand komt. Deze taakverdeling, welke ons alleszins juist voorkomt, kan tot gevolg hebben dat de vervoerder, die het contract sluit, toch alle voorkomende ladingen ter beurze aanbiedt. Hij kan echter ook andere wegen bewandelen om tot de billijke verdeling te komen.

In dit licht moet men dan ook de bezwaren bezien, welke door enkele Rotterdamse groeperingen naar voren zijn gebracht. In de mededelingen over hun standpunt, welke in de pers zijn verschenen, blijkt dat zij de binding van de contractenregeling aan de goedkeuring van de beide binnenvaartorganisaties, onjuist vinden. Dat alleen een rederij of een acquisitieapparaat van de binnenscheepvaart als contractpartij van de verlader kan optreden, achten zij eveneens onjuist.

Hoewel zij uit een oogpunt van contractsluiten wellicht geen ongelijk hebben (de contractvrijheid is zeker niet tot stand gebracht) hebben zij toch uit het oog verloren dat de te scheppen regeling garanties moest bieden voor een billijke verdeling. En dat, zo meenden de binnenvaartorganisaties, kon niet indien niet de beide genoemde beperkingen werden opgenomen.

Persoonlijk blijf ik de mening toegedaan dat deze wens van de binnenvaart te ver gaat. De bescherming die in het stelsel van evenredige vrachtverdeling is gelegen—zelfs bij het in het leven roepen van contracten — ontneemt aan de individuele schipper in vele gevallen de noodzaak om zich actief op het verladeraanbod in te stellen. Bovendien geloof ik dat de huidige vraag naar scheepsruimte zo zeer constant is en zo ruim, dat ook zonder een strikte evenredige vrachtverdeling elke schipper die in staat is behoorlijk werk te leveren, wel aan een redelijk inkomen zal komen. De vrees voor plaatselijk en/of seizoensmatig overaanbod van schepen met alle gevolgen vandien voor het vrachtenpeil, mag niet overdreven worden. Temeer niet omdat de enkele honderden verladers moeten werken met enkele duizenden schippers. Dit feit alleen al dwingt tot een samenspraak en een samenwerking.

Zoals ik echter reeds mocht vermelden, wenst onze Volksvertegenwoordiging deze bescherming niet te laten vallen en moet men

dus zoeken naar andere middelen. Een daarvan is de contractenregeling zoals deze nu in werking is getreden. Maar er zijn andere middelen om de binnenvaart de gelegenheid te geven tot commerciëler bedrijfsvoering en tot groter aanpassing aan het verladeraanbod te komen.

Deze middelen zal men echter moeten spelen via de „beurs", omdat de beurs wordt gezien als het kernpunt van de bescherming welke aan de binnenvaart moet worden geboden. In de Wet Goederenvervoer Binnenvaart is dan ook voorzien dat deze beurs kan worden gedreven door het bedrijfsleven zelf (art. 45 WGB). Het lijkt mij niet aan twijfel onderhevig of een beurs, welke door het bedrijfsleven zelf wordt beheerd, in staat zal zijn tot commerciëler gestie dan een beurs die in handen is van de Staat. De Staat kan een dergelijke — in wezen commerciële — instelling alleen leiden en beheren volgens uniforme regelen. Het bedrijfsleven kan — en moet — variaties mogelijk maken, zoals ook de spoorwegen in ons land elk verladersaanbod op zijn eigen merites kunnen bezien en zoals ook het wegvervoer in staat is zich aan te passen in bedrijfsvoering (bevrachting en tariefstructuur) aan het aanbod van de verlader.

Het is nog te vroeg om in te gaan op de gesprekken die binnen de kringen van de organisaties van binnenvaart en verladers worden gevoerd over deze overname van de schippersbeurzen. De tendens bij beide partijen is echter die, welke tot uitdrukking komt in het Memorandum van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, waar wordt geschreven „ook de huidige door de Overheid geleide schippersbeurzen zullen bij dit streven naar grotere commercialiteit moeten worden betrokken. Zo zou moeten worden nagegaan in welke opzichten de functie van de beurzen zal kunnen worden ingepast in het kader van een commerciëler regime."

De contractenregeling

Met een enkel woord mag ik de verschillende alinea's van het voorstel dat door de organisaties is gedaan, toelichten.

In de eerste alinea staat dat de verlader die een contract wil sluiten voor het vervoer van zijn goederen met binnenschepen zich dient te wenden hetzij tot een rederij, die over een aanmerkelijke eigen binnenvloot beschikt, of tot het acquisitieapparaat van de organisatie van particuliere schippers. Deze bepaling werd in het bovenstaande reeds besproken en er werd verklaard waarom niet

een volledige contractvrijheid kon worden verleend. In dit verband mag ik constateren dat het stelsel van evenredige vrachtverdeling in ons land niet heeft geleid tot rederijvorming. Een verschijnsel dat zeker kan worden betreurd. Wellicht dat deze contractenregeling een stimulans kan zijn tot rederijvorming.

Uit de tweede en de derde alinea blijkt, dat de rederij of het acquisitieapparaat van de particuliere binnenschippers hun contracten moeten voorleggen aan de in deze alinea's genoemde organisaties, die moeten nagaan of zij goedkeuring aan het contract kunnen verlenen. In het bijzonder wordt hier gesproken over het verantwoord vrachtenpeil. Men wil zodoende voorkomen dat de contracten zouden leiden tot excessieve lage vrachten. Bovendien vraagt alinea 4 van deze beide organisaties, dat zij nagaan of het contract zakelijk gezien zin heeft (behoud of uitbreiding van het vervoer, rationalisatie van het vervoer in het bijzonder de omloopsnelheid). In dit verband kan een enkele kanttekening van nut zijn. De omlooptijd van een binnenschip in ons land is lang. Een schip maakt gemiddeld 18-20 reizen per jaar. Elke reis vraagt derhalve ongeveer 20 dagen. Daaronder de zondagen. Maar er zijn behalve de reisdagen en de laad- en losdagen, vooral de wachtdagen op de beurs (wachten op de volgende lading). De verladersorganisaties zijn van oordeel dat een grotere omloopsnelheid van de schepen noodzakelijk is, wil de binnenvaart bij het huidig kostenpeil concurrerend blijven. Indien men in de berekening bovendien de volle vervangingswaarde zou betrekken, zou de huidige omloopsnelheid betekenen dat het binnenschip de concurrentie met het spoor en in vele gevallen ook de auto, niet meer kan volhouden. Zeker niet indien de binnenvaart, zoals toch binnen afzienbare tijd te verwachten is, ook haar aandeel in de infrastructuur zal moeten betalen.

De alinea 5 betreft de billijke verdeling, welke reeds uitvoerig ter sprake kwam. De verdeling tussen particulieren en reders is een zaak van de organisaties onderling en raakt de verlader niet.

Indien de organisaties al deze facetten van het contract hebben bekeken, zal de Directeur-Generaal van het Verkeer eventueel de organisatie van de verladers en de opdrachtgevers kunnen horen. Hij legt hen dan (zie alinea 11) het contract voor, doch zonder vermelding van de vrachtprijs. Deze geheimhouding is een Nederlands begrip geworden, dat helaas bij een Europese instantie geen begrip vindt. Deze geheimhouding geldt uiteraard ook het Ministerie zelf,

zodat het Ministerie de in de contracten vermelde prijzen niet aan anderen mag mededelen.

De Directeur-Generaal gaat na (alinea 7) of het contract niet zodanig is geredigeerd, dat bijvoorbeeld een belangrijk deel van de binnenvloot constant ter beschikking blijft van een zeer kleine groep van verladers. Dan zou immers verenging van de vervoersmogelijkheden kunnen optreden. Ook moet de Directeur-Generaal nagaan of in de contracten (zie alinea 8) een ongerechtvaardigd en/of onbillijk verschil in behandeling tussen onderscheidene verladers wordt gemaakt. Dit laatste is dus een antidiscriminatiebepaling, de eerste in onze wetgeving.

Alinea 9 is een bepaling welke eigenlijk losstaat van de contractenregeling als zodanig en garandeert dat er tussen onze beide zeehavens een gelijke verhouding kan blijven bestaan.

De nog niet besproken alinea's 10 en 12 zijn van bijkomstige aard of voorzien in de overgang van het ene systeem op het andere.

BIJLAGE

TEKST REGELING CONTRACTMOGELIJKHEID IN HET BINNENLANDS VERVOER TE WATER [1])

Voor vervoersovereenkomsten, strekkende tot nakoming van contracten,

1. gesloten tussen:

   enerzijds : een verlader of opdrachtgever of een combinatie van verladers en/of opdrachtgevers

   anderzijds: een rederij, die over een aanmerkelijke eigen binnenvloot en een acquisitieapparaat beschikt en/of een acquisitieapparaat van de organisaties van particuliere schippers

   zal goedkeuring worden verleend als bedoeld in artikel 27 van het Beursreglement.

   indien

2. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart aan de Directeur-Generaal van het Verkeer overleggen het volledige vervoerscontract, vergezeld van een gemeenschappelijk schrijven, waaruit blijkt dat zij

3. tegen de te verlenen goedkeuring geen bezwaren hebben, ontleend aan het algemeen belang van de vervoerders bij een verantwoord vrachtenpeil;

4. voorts van oordeel zijn, dat er een redelijk belang bestaat voor de vervoerders en de verlader(s) in verband met behoud en/of uitbreiding van het vervoer in de wilde vaart en/of ten aanzien van de rationalisatie van het vervoer, in het bijzonder voor wat betreft de omloopsnelheid;

5. en zij tenslotte een billijke verdeling van het vervoer over alle zich beschikbaar stellende houders van een vergunning ex art. 32/33 W.G.B. gewaarborgd achten, waarbij ze in dit verband in het algemeen voor ladingen boven de 500 ton van een quoteverdeling tussen reders en particulieren in de verhouding van 25 : 75 uitgaan;

6. en de Directeur-Generaal van het Verkeer, desgewenst gehoord de E.V.O.; de Scheepvaart Vereeniging Noord en Scheepvaart Vereeniging Zuid en zo nodig nader het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart;

   niet van oordeel is

7. dat de omvang van de te verlenen goedkeuring in verband met de wijze waarop de voor de nakoming van de contracten benodigde scheepsruimte wordt gebonden, een zodanige verenging van de vervoersmogelijkheden van de overige verladers meebrengt, dat zij in hun belangen onevenredig worden geschaad;

8. dat in de contracten een ongerechtvaardigd en/of onbillijk verschil in behandeling tussen onderscheidene verladers wordt gemaakt;

   en voorts heeft geconstateerd

9. dat in de contracten voor vervoeren van en naar zeehavens van Amsterdam en Rotterdam van ladingen afkomstig van of bestemd voor zeevervoer steeds voor beide havens contractueel overeengekomen vrachtprijzen zijn vermeld en deze vrachtprijzen berusten op de — ten tijde van het sluiten van het contract — bestaande onderlinge verhouding tussen de voor beide zeehavens geldende tariefnummers en tariefsleutel van de Tariefbeschikking Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart.

   Deze regeling laat onverlet:

10. a. de ten tijde van het totstandkomen van deze regeling bestaande procedures en voorzieningen t.b.v. bepaalde transporten binnen het kader van art. 27 van het Beursreglement;

    b. de thans in de praktijk bestaande mogelijkheden van vervoer per dekschuit, ingevolge de bepalingen van het Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart;

    gaat er van uit:

11. dat de verladersorganisaties niet in kennis worden gesteld van de in de vervoerovereenkomsten neergelegde vrachtprijzen, tenzij de Directeur-Generaal van het Verkeer op grond van dringende redenen en na raadpleging van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en de Stichting Nederlandsche Particuliere Binnenvaart, van oordeel is dat in een bepaald geval hiervan moet worden afgeweken;

    laat open

    de mogelijkheid dat de organisaties na een zeker tijdsverloop zich tot de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat wenden met een gezamenlijk voorstel tot beëindiging of wijziging van deze regeling.

---

[1]) Regeling voorgesteld door het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, de Stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart en de Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie (E.V.O.) en goedgekeurd door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 maart 1961.

SUMMARY

Some months ago it became possible for shippers to conclude special contracts with the transporters in inland navigation in The Netherlands. Although chartering without the shipping-exchange was already formally possible, it had proved to be necessary to specify the conditions under which this could be done, in view of the contrasting interests existing between transporters and shippers in that respect.

It is explained, why the transport needs of the shippers necessitated a more flexible freight-structure and way of chartering, in connection with which the extensive development of private transport is mentioned.

The new regulation retains the principle of proportional freight distribution, which in this case is guaranteed by the shipowners' association, or the bargemen's organization. The necessity of this starting-point is, however, questioned by the author; it is pointed out that there is a general tendency towards a greater commerciality in the organization of the shipping-exchanges.

Finally various stipulations of the new regulation are dealt with in detail.

RÉSUMÉ

Quoiqu'il était possible, sous la loi sur le transport de marchandises par voie navigable, de conclure, pour transports irréguliers, des contrats sans intervention de „la bourse", la mise en application de cette possibilité restait rare, par suite de divergences de vues fondamentales entre les affrèteurs et les bateliers. Depuis quelques mois cependant un règlement est sanctionné, qui donne une précision des règles auxquelles la liberté de fixation des tarifs et des conditions de transports, reste lié.

L'auteur expose, pourquoi les besoins de transport des affrèteurs exigaient un système d'affrètage et de prix plus souple et différencié. Le développement fort des transports propres en est une indication.

Le règlement maintient le principe de la répartition proportionnelle des chargements qui dans ce cas est garanti par l'organisation des bateliers ou société d'armateurs. L'auteur estime ce système indésirable, mais néanmoins est satisfait par la persistance de la tendence d'une plus grande commercialité des bourses de fret.

ENKELE BESCHOUWINGEN OVER DE ZEESCHEEPVAART

J. S. Beetsma

I. Inleiding

De zeescheepvaart is zeer gevoelig voor de conjuncturele en structurele veranderingen, welke plaats vinden in de volkshuishoudingen der bij het zeetransport van goederen betrokken landen. Aan de ene kant heeft men de veelal sterk fluctuerende vraag naar de vervoersprestatie, welke door verschillende factoren kan worden beïnvloed. Zo kunnen o.m. de prijsverhoudingen in het produktie- en consumptie-gebied van het over zee te vervoeren goed hun invloed op de vraag doen gelden. Ook de klimatologische omstandigheden in genoemde gebieden alsmede het verloop van de industriële produktie in de landen, welke voor de benodigde grondstoffen op de aanvoer uit overzeese gebieden zijn aangewezen, kunnen een rol van betekenis spelen bij het zeevervoer. Aan de andere kant heeft men het aanbod van scheepstonnage, hetwelk, in verband o.m. met de bouwduur der schepen, zich slechts traag bij de fluctuaties der vraag kan aanpassen. Dit verschil in reactievermogen heeft vooral belangrijke consequenties t.a.v. de vrije prijsvorming in de trampvaart, waarbij het in hoofdzaak gaat om het vervoer van bulkgoederen, zoals granen, kolen, ertsen, enz. Een gering tekort of surplus aan scheepsruimte heeft bij dit vervoer onmiddellijk heftige fluctuaties van de vrachtprijs tengevolge. Men herinnere zich maar de sterke daling der zeevrachten sedert het jaar 1957 als gevolg van het bestaande surplus aan scheepsruimte. In de periode 1957-1959 nam dan ook de totale tonnage aan opgelegde zeeschepen belangrijk in omvang toe (3de kw. 1959 ± 9mln. B.R.T.). Hoewel het er thans naar uitziet dat de zeevrachten zich zullen gaan herstellen, verloopt dit proces evenwel uitermate langzaam. Zodra nl. de vrachttarieven in de vrije trampvaart weer optrekken heeft dit tot gevolg dat de opgelegde tonnage weer in de vaart wordt gebracht, waardoor wederom een druk op het zeevrachtenniveau wordt uitgeoefend. De situatie zal aan-

merkelijk beter worden zodra het evenwicht tussen vraag en aanbod weer is hersteld. Vooral ook de sloop van verouderde tonnage bevordert dit proces.

De moeilijkheid is, dat de vervoerder vrijwel machteloos staat tegenover deze gang van zaken in de zeescheepvaart. Een doelbewust beïnvloeden van de vraag met behulp van een verandering van de vrachtprijs heeft weinig effect, gezien de omstandigheid dat deze prijs bij het merendeel der bulkgoederen naar verhouding slechts een gering deel uitmaakt van de opbrengst der finale produkten op de consumentenmarkt. Het gezamenlijk op internationaal niveau opstellen van een bouw- of sloopprogramma tot het weder gezond maken van de trampvrachtenmarkt heeft tot nu toe evenmin succes gehad.

Bij de andere vervoerswijzen i.c. de lijnvaart, met in hoofdzaak stukgoederenvervoer en het z.g. eigen vervoer, waarbij schip en lading eigendom zijn van de verscheper of ontvanger der goederen, ligt de situatie geheel anders. Hierbij zijn de gevolgen van een onder- of overcapaciteit van scheepsruimte veel minder direct ingrijpend, aangezien de vrachtprijs in dit vervoer door onderlinge internationale afspraken tussen de reders (conferences) resp. door eigen bedrijfspolitieke overwegingen tot stand komt. [1]) Het verloop der vrachtprijzen vertoont derhalve bij de lijnvaart een min of meer gelijkmatige beweging. De conjuncturele invloed bij dit vervoer moet dan ook meer gezocht worden in de schommelingen van de beladingsgraad der schepen d.i. de verhouding tussen de vervoerscapaciteit en de benutting hiervan.

Het merendeel der tankvloot bevindt zich eveneens min of meer buiten de vrije prijsvorming, aangezien grote olieconcerns tankschepen in eigendom bezitten of op time of bare boat charter huren en bijgevolg de vervoersprijs naar eigen inzicht in het kostenschema van hun bedrijf kunnen vaststellen. De vrije tankvrachtenmarkt daarentegen ziet zich met vrijwel dezelfde moeilijkheden geconfronteerd als de vrije trampvrachtenmarkt.

In staat 1 is het verloop van enkele belangrijke economische indicatoren in de zeescheepvaart weergegeven.

---

[1]) Hierbij wordt buiten beschouwing gelaten, dat lijnrederijen ook bulkgoederen vervoeren, en dat op de conferencelijnen altijd concurrentie blijft bestaan, zowel onderling als met outsiders.

Staat 1. Scheepsruimte

Verloop van aanbod, vraag en vrachtprijs

Periode	Droge lading						Natte lading				
	Wereldvloot in B.R.T. op 1 juli		Vervoerde lading over zee		Vrachtprijs vervoerde lading		Wereldvloot in B.R.T. op 1 juli		Vervoerde lading over zee		Vrachtprijs vervoerde lading
	× 1 mln	Index 1953=100	× 1 mln Ton	Index 1953=100	Reis-charter tramp-vaart 1953=100	Lijn-vaart 1953=100	× 1 mln	Index 1953=100	× 1 mln Ton	Index 1953=100	M.O.T. Scale 1953=100
1953	71	100	385	100	100	100	22	100	295	100	100
1954	73	103	410	105	106	95	25	114	320	108	90
1955	74	104	480	125	148	103	27	123	350	119	132
1956	77	108	520	135	174	113	28	127	390	132	249
1957	80	113	540	140	142	126	30	136	420	142	167
1958	84	118	510	132	89	116	34	155	440	149	60
1959	87	123	530	138	90	113	38	173	455	154	61

Bron: Centraal bureau voor de Statistiek, „Statistiek van de zeevaart 1959" blz. 6

De hierboven vermelde summiere beschouwing over de vrachtprijsvorming in de zeescheepvaart verdient momenteel bijzondere aandacht, aangezien gedurende de laatste jaren belangrijke structurele veranderingen in het zeetransport zijn waar te nemen. Dit betreft niet alleen de aard en richting van de traditionele vervoersstromen over zee maar eveneens de wijze van vervoer alsmede de hieraan ten grondslag liggende charterparties. Deze gewijzigde situatie deed zich vooral voor bij het vervoer van bulkgoederen i.c. in de trampvaart. Ter illustratie hiervan dienen enkele voorbeelden. Zo is de in de jaren na de 2de wereldoorlog ontstane belangrijke vervoersstroom van kolen uit de Verenigde Staten van Amerika (Hampton Roads) naar het industriële gebied van West-Europa gedurende de laatste jaren sterk teruggelopen. Als oorzaak van deze teruggang valt in hoofdzaak aan te wijzen de overgang van het verbruik van kolen op dat van olie voor industriële en huiselijke doeleinden. De structurele opbouw van de wereldvloot zelf ondervindt hiervan eveneens de gevolgen, aangezien het aantal zeeschepen, dat als energie voor de voortstuwing kolen gebruikt, tot minimale proporties is teruggebracht. Daarvoor komen in de plaats zeeschepen met oliestook alsmede motorschepen. Vooral de laatstgenoemde categorie schepen wint hoe langer hoe meer aan betekenis in de internationale zeescheepvaart.

Voorts heeft de aloude Engelse kolenexport gedurende de laatste jaren belangrijk aan betekenis ingeboet. Hierdoor kwam o.m. de belangrijke uitgaande vervoersstroom van kolen van het Verenigd Koninkrijk naar La Plata, met als retourvracht granen, praktisch te vervallen. Deze teruggang van de Engelse kolenexport had eveneens belangrijke consequenties t.a.v. de beladingsgraad der trampschepen, welke grondstoffen uit de overzeese gebieden naar Europa transporteerden met als retourlading Engelse kolen. Dit betekende derhalve voor de Europese havens met betrekking tot de trampvaart een ongunstige goederenbalans.

Van de granenexporterende landen met als bestemming het Europese continent trad in de plaats van Argentinië vooral Canada in de naoorlogse jaren sterk naar voren. Hierbij dient nog te worden opgemerkt, dat een belangrijk kwantum granen in de laatste tijd met tankers van de Amerikaanse staten (o.a. de Gulf) naar het Europese continent wordt vervoerd. Als gevolg n.l. van de deplorabele toestand op de tankvrachtenmarkt konden deze schepen

hierin geen voldoende emplooi vinden en ging men zich op de graanvaart specialiseren.

Gezien evenwel de omstandigheid, dat het graanvervoer per tanker tegen een lager tarief kan geschieden dan door het usantiële trampschip voor droge lading, ondervond de vrije trampvaart toenemende concurrentie van deze wijze van vervoer. Afgewacht dient te worden in hoeverre de oude situatie in de toekomst geheel zal worden hersteld.

Een belangrijke vervoersstroom van granen ontstond tussen de Verenigde Staten van Amerika en de onderontwikkelde landen (India) in het kader van de internationale hulpverlening. Ook Japan, heeft een belangrijke aanvoer van ijzererts en schroot via de Pacific uit de U.S.A. Vooral in de laatste maanden ziet men een sterke toeneming van de intensiteit van de vervoersstromen van bulkgoederen van Noord-Amerika naar China en Japan, hetgeen een stimulans betekent voor het herstel van de zeevrachten in de trampvaart.

Bij het beschouwen der gewijzigde situatie met betrekking tot de traditionele vervoersstromen over zee dient niet onvermeld te blijven de invloed van de aanleg van pijpleidingen op het Europese continent op het overzeese vervoer van olie en oliederivaten in tankschepen. Hoewel deze evolutie zich nog in haar beginstadium bevindt, kan men de invloed hiervan op de tankvaart in de toekomst verwachten. Vooral de exploratie van ruwe olie in de Sahara en het transport hiervan door pijpleidingen naar het industriegebied van West-Europa kan belangrijke consequenties hebben t.a.v. het toekomstige verloop van de tankvaart.

Genoemde structurele veranderingen in de vervoersstromen van bulkgoederen over zee hebben o.m. tot gevolg gehad dat het door de Engelse Chamber of Shipping samengestelde indexcijfer der zeevrachten in de trampvaart onlangs is gewijzigd. De vervoersstructuur van het jaar 1952, dat als basis diende voor de samenstelling van het indexcijfer der reischarters is gewijzigd in die van 1960, waardoor een meer realistisch beeld van het verloop der indexcijfers werd verkregen. Verwacht mag worden, dat het door de Norwegian Shipping News eveneens voor de trampvaart samengestelde indexcijfer, waarvoor nog steeds de structuur van het transport over het jaar 1947 als uitgangspunt dient, binnen afzienbare tijd het Engelse voorbeeld zal volgen. Hierbij zij nog opgemerkt, dat de Chamber of Shipping bij de samenstelling van

de indexcijfers der time charters in de trampvaart de categorie zeeschepen met als energiebron kolen voor de voortstuwing heeft laten vervallen.

Met betrekking tot de aard der charterparties, waarop het vervoer van bulkgoederen over zee plaats vindt, kan worden geconstateerd, dat hierin eveneens een wijziging bezig is zich te voltrekken.

In wezen komt deze verandering hierop neer, dat de band, welke er bestaat tussen verscheper of ontvanger der goederen en het beheer over het zeeschip dat deze goederen transporteert, gedurende de laatste jaren nauwer wordt aangehaald. Dit houdt o.m. in, dat de reder, die normaliter zijn vervoersprestatie op de voor hem aanvaardbare condities voor iedere willekeurige verscheper of ontvanger der goederen voor een bepaalde reis wil verrichten (reischarters), zich voor kortere of langere tijd met zijn schip aan een bepaalde ontvanger of verscheper bindt. Deze overgang van de reischarters naar de z.g. "longterm charters" kan op verschillende wijzen geschieden. Zo heeft men o.m. de "consecutive reischarters", waarbij voor een aantal opeenvolgende reizen wordt gecontracteerd. Voorts de "time charters", waarbij voor een bepaalde tijd en tegen een van te voren vastgestelde huur het volledig uitgeruste en bemande schip ter beschikking van de ontvanger of verscheper der goederen wordt gesteld. Terwijl bij laatstgenoemde vervoersovereenkomsten t.a.v. de exploitatie er nog een zekere binding aanwezig is tussen reder en schip (o.a. het uitbetalen van lonen aan opvarenden), bestaat deze bij de "bareboat" charters enkel en alleen uit het betalen van een huur voor het gebruik van het schip voor een zekere periode. De volledige exploitatie hiervan komt bij dit vervoer geheel voor rekening van de verscheper of ontvanger der goederen.

De mate, waarin de hierboven vermelde overgang plaats vindt hangt o.a. af van de economische situatie op de trampvrachtenmarkt en in hoeverre er voldoende frequentie in de goederenstromen op bepaalde routes aanwezig is. Vooral bij het transport van ertsen en kolen kan men gedurende de laatste jaren deze tendentie waarnemen. Deze evolutie kan zover gaan dat de verscheper of ontvanger der goederen zelf schepen voor het transport in eigendom gaat nemen. Deze gang van zaken houdt echter in, dat het sinds jaren bestaande vervoer van bulkgoederen door de vrije trampvaart nog verder wordt teruggedrongen.

Hier komt bij, dat deze ontwikkeling nog wordt gestimuleerd door de recente scheepvaartpolitiek van enkele zeevarende landen. Uit economische en politieke overwegingen gaan de regeringen van deze landen zich thans nl. op verontrustende wijze met de zeescheepvaart d.i. een bij uitstek uit particulier intiatief gegroeide bedrijfstak, bemoeien en wordt in toenemende mate bij het transport van goederen over zee eigen vlag bevoordeeld. Dientengevolge is het gevaar niet denkbeeldig dat het economisch principe dat de welvaart der volkeren het beste is gediend, indien elk land zich gaat specialiseren in die bedrijfstak waar de kostprijs naar verhouding het laagst is, hoe langer hoe meer in gedrang komt. Vooral de Verenigde Staten van Amerika voeren bij deze gang van zaken de boventoon. Gezien de dominerende positie van dit land in de wereldeconomie kan deze gedragslijn verstrekkende gevolgen voor de wereldzeescheepvaart hebben. De Amerikaanse scheepvaartpolitiek laat zich in hoofdzaak als volgt onderscheiden:

1. Bevordering van de registratie van Amerikaanse schepen in de z.g. belastingvrije landen (o.a. Liberia en Panama). Het hoofdmotief van deze politiek is, dat met het varen onder Panhonlib vlag men in staat is in verhouding tot het loonpeil der Amerikaanse opvarenden, de schepen met goedkopere arbeidskrachten uit te rusten. Op deze wijze kan men nog concurreren met de schepen varende onder de traditionele vlaggen.

2. Het stimuleren van het vervoer door Amerikaanse schepen van goederen, welke in het kader van de internationale hulpverlening aan de onderontwikkelde gebieden worden gezonden. Dit vervoer is gebaseerd op de z.g. 50/50 clausule van de Public Law 480 en 664.

3. Het voeren van een intensieve reclame voor het laten transporteren door Amerikaanse schepen van de in de U.S.A. over zee aan- en afgevoerde goederen bij de verschepers en ontvangers der goederen. Door deze politiek wordt niet alleen de vrije trampvaart maar eveneens de lijnvaart getroffen. Vooral voor de maritieme mogendheden, welke geen voldoende eigen beladingspotentieel bezitten voor de benutting van de vervoerscapaciteit hunner schepen maar deze vrijwel geheel moeten „exporteren", is deze gang van zaken in de internationale zeescheepvaart verontrustend. Dit klemt te meer daar verschillende

andere landen het voorbeeld van de Amerikanen schijnen te gaan volgen.

Het bovenstaande geeft in korte trekken weer met welke problemen de huidige internationale zeescheepvaart wordt geconfronteerd. De vraag rijst nu in hoeverre de positie van de Nederlandse zeescheepvaart hierbij is betrokken.

II. De Nederlandse zeescheepvaart op de internationale zeevrachtenmarkt

Op 1 juli van het vorige jaar bezette Nederland naar rangorde gemeten met ruim 4 mln.B.R.T. de 7de plaats onder de koopvaardijvloten der zeevarende mogendheden. Op zichzelf genomen is de waarde van deze positiebepaling naar de inhoudsmaat der schepen in de totale wereldtonnage maar betrekkelijk. Het is o.m. van meer belang te weten hoe het staat met de technische uitrusting der schepen zoals ouderdom, snelheid etc.

Een sprekend voorbeeld, dat men bij de bepaling van de belangrijkheid van een vloot op de internationale zeevrachtenmarkt niet uitsluitend moet afgaan op de totale brutotonnage der schepen, biedt wel de Amerikaanse koopvaardijvloot, welke ondanks het bezetten van de 1ste plaats naar B.R.T. onder de vloten der zeevarende naties, o.m. als gevolg van de sterk verouderde tonnage en het naar verhouding zeer hoge loonpeil der opvarenden zonder overheidssteun onherroepelijk ten dode zou zijn opgeschreven.

In staat 2 is de leeftijdsopbouw der Nederlandse koopvaardijvloot en der wereldvloot op 1-7-'59 vermeld. Hieruit blijkt, dat de leeftijdsopbouw van de Nederlandse koopvaardijvloot t.o.v. de totale wereldvloot gunstig is te noemen.

Staat 2. Leeftijdsopbouw der Nederlandse koopvaardijvloot en der wereldvloot op 1-7-'59

	Totale tonnage in B.R.T. × mln	Waarvan gebouwd in procenten v. d. totale tonnage		
		na de 2de wereld-oorlog	in de 2de wereld-oorlog	voor de 2de wereld-oorlog
Nederlandse vloot	4,7	70	14	16
Wereldvloot	124,9	58	26	16

zie: Centraal Bureau voor de Statistiek: „Statistiek van de samenstelling der Nederlandse koopvaardijvloot 1-1-'60", blz. 9.

Voorts is het uit economisch oogpunt bezien van eminente betekenis op welke wijze de Nederlandse koopvaardijvloot voor de internationale vaart wordt aangewend t.w. in lijn-, tramp- of tankvaart.

Immers, zoals in de bovenstaande inleiding is uiteengezet is de prijsvorming bij deze vervoerswijzen geheel verschillend. Zo is gebleken, dat in tegenstelling tot de vrije tramp- en tankvaart de lijnvaart een min of meer beschutte positie inneemt t.o.v. de huidige depressie op de zeevrachtenmarkt.

Uit de gegevens in staat 3 komt tot uiting dat van de totale tonnage der Nederlandse koopvaardijvloot circa 60% emplooi vond in de lijnvaart, 13% in de trampvaart en 27% in de tankvaart. Het overwegend aandeel van de Nederlandse vloot in de lijnvaart is hiermede wel duidelijk uit de doeken gedaan. Voorts dient men nog te bedenken, dat het het aandeel in de trampvaart voor een belangrijk deel betrekking had op de kustvaart, terwijl de tankvaart voor het merendeel bestond uit schepen in eigendom of onder controle van oliemaatschappijen (op 1-1-'57 ± 75%).

Bovendien exploiteren deze maatschappijen op vrij grote schaal tankertonnage in timecharter, waarvan de tarieven veelal voor meerdere jaren zijn vastgelegd.

Zoals uit onderstaande gegevens blijkt ligt het aandeel van de totale tonnage aan lijnschepen in de grote vaart aanmerkelijk hoger dan 60 pct.

Staat 3. Procentuele verdeling der Nederlandse koopvaardijvloot naar lijnvaart, trampvaart en tankvaart.

	Lijnvaart	Trampvaart	Tankvaart
Totaal	60	13	27
Grote vaart			
Passagiersschepen	100	—	—
Vrachtschepen met passagiers-accomodatie voor 13 pass. of meer	98	2	—
Overige vrachtschepen > 500 B.R.T.	86	14	—
Kustvaart	14	86	—
Tankvaart	—	—	100

zie: Centraal Bureau voor de Statistiek: „Statistiek van de samenstelling der Nederlandse koopvaardijvloot 1-1-'57", blz. 18.

De omstandigheid, dat de Nederlandse reder zijn schepen voor het merendeel in lijnvaart exploiteert betekent nog niet dat de huidige crisis in de zeescheepvaart onopgemerkt aan hem voorbijgaat. Wel degelijk zal hij de invloed hiervan op de beladingsgraad der schepen hebben kunnen waarnemen. Het valt evenwel te betreuren, dat het statistisch grondmateriaal nog niet toereikend is om deze invloed exact vast te stellen. Bij de lijnvaart met in hoofdzaak stukgoederenvervoer dient nl. de beladingsgraad te worden vastgesteld door het volume der vervoerscapaciteit der schepen te vergelijken met de realisatie hiervan bij het transport der goederen. Wel zijn gegevens beschikbaar betreffende het gewicht der vervoerscapaciteit der schepen en de benutting hiervan bij de exploitatie. Deze gegevens zijn evenwel meer geëigend voor de berekening van de beladingsgraad der schepen in de trampvaart [1]) (gewichtsgoederen).

Op grond van de jaarlijkse exploitatieuitkomsten der lijnrederijen mag men wel zeggen dat in de afgelopen jaren de economische situatie in deze vervoerstak niet bepaald ongunstig was.

Hoewel de totale tonnage aan opgelegde schepen der wereldvloot in oktober 1959 tot bijna 9,4 mln. B.R.T. steeg, was de oplegging der schepen van de Nederlandse koopvaardijvloot niet noemenswaard. Bij de kustvaart daarentegen was de situatie veel minder rooskleurig. Als gevolg n.l. van de omstandigheid dat het merendeel der kustvaartuigen op de vrije trampvaart is ingezet, was in de afgelopen jaren lonende exploitatie hiervan zeer moeilijk. Pogingen, welke de Nederlandse reders in de kustvaart tezamen met de Duitse en Scandinavische reders in het werk hebben gesteld om het vrachtenpeil op een rendabel niveau vast te stellen, mislukten (Eutra-schema). Ook het instellen van een oplegfonds voor coasters had geen succes. Het vrachtenpeil vertoonde sinds het vorig jaar echter een aanmerkelijke verbetering.

De min of meer beschutte positie van de Nederlandse lijnvaart houdt niet in, dat de reders in de naoorlogse jaren ter handhaving van de positie op de internationale zeevrachtenmarkt niet met moeilijkheden te kampen hebben gehad. In dit verband dienen in het bijzonder genoemd te worden de gevolgen van de afscheiding van Indonesië van het moederland.

---

[1]) Zie Centraal Bureau voor de Statistiek: „Statistiek van de zeevaart 1957", blz. 15.

Uiteraard stonden hier voor de Nederlandse lijnvaart grote belangen op het spel. Het is zeer verheugend te constateren, dat de Nederlandse reder zich met verrassend élan aan de gewijzigde omstandigheden heeft weten aan te passen door de zonder emplooi geraakte schepen op nieuwe vaargebieden te activeren. Evenzeer bestond er een tendens tot verbreding van de basis van het scheepvaartbedrijf door de schepen in te zetten op een geheel nieuwe tak van bedrijf zoals b.v. de tankvaart. Deze flexibiliteit van de Nederlandse zeescheepvaart kan het beste worden gedemonstreerd aan de hand van de door het C.B.S. in de „Statistiek van de zeevaart" gepubliceerde cijfers betreffende de verkeersprestatie der Nederlandse koopvaardijvloot. Deze verkeersprestatie, welke betrekking heeft op de intensiteit van de verplaatsing der Nederlandse zeeschepen, ongeacht of deze al of niet beladen zijn, wordt berekend door de bruto-tonnage der schepen te vermenigvuldigen met de afgelegde afstand in zeemijlen (B.R.T.-zeemijlen). Sedert 1953 is het verloop van de totale verkeersprestatie als volgt:

Staat 4. Totale verkeersprestatie der Nederlandse koopvaardijvloot

	B.R.T.-zeemijlen × mld	Index 1953=100
1953	168	100
1954	182	109
1955	192	114
1956	217	130
1957	233	139
1958	261	155
1959	274	163

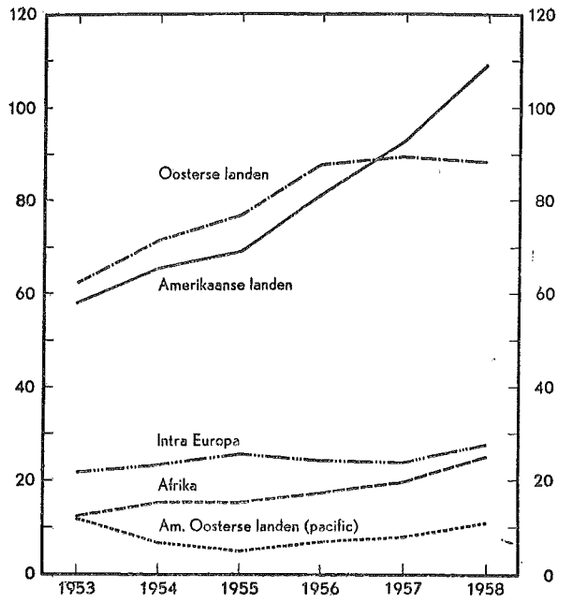
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek „Statistiek van de zeevaart 1959", blz. 8.

Men ziet hieruit, dat sedert 1953 de totale verkeersprestatie voortdurend is gestegen en wel met ruim 60%. Dit in weerwil van de heersende depressie op de zeevrachtenmarkt sedert 1957.

Een detaillering van de hierbovenvermelde gegevens wijst uit, dat er zich in de intensiteit van het zeeverkeer der Nederlandse vloot op bepaalde vaarroutes over de periode 1953 t/m 1959 enkele belangrijke wijzigingen hebben voorgedaan. Zo kan men uit de gegevens, opgenomen in grafiek 1 opmaken, dat de activiteit der vloot zich in toenemende mate richtte op het vaargebied van het

Westelijk halfrond. Daarentegen verminderde in deze periode de verkeersprestatie naar de Oosterse landen en wel voornamelijk als gevolg van de afscheiding van Indonesië van ons land.

Grafiek 1. Verloop der verkeersprestatie van de Nederlandse koopvaardijvloot naar routes op de verschillende landen (in mld. B.R.T. zeemijlen)



Bron: „Statistiek van de zeevaart, 1958", blz. 7, Centraal Bureau voor de Statistiek.

Naar type schip bezien kunnen over de periode 1957 t/m 1959 o.m. de volgende significante veranderingen worden waargenomen:

1. Terugtrekking van de Nederlandse passagiersvloot uit de Indonesische wateren en een verplaatsing van het operatieterrein naar de havengebieden in het Verre Oosten.
2. Toenemende verkeersintensiteit met vrachtschepen op de route Europa-Afrika alsmede in de Pacific.
3. De tankvloot vermeerderde haar activiteit voornamelijk in het interne verkeer van Amerika en wel tussen Noord-Amerika en de Gulfstaten.

Staat 5. Verkeersprestatie van de Nederlandse koopvaardijvloot naar routes en type schip

	Totaal aantal B.R.T. zee-mijlen	Waarvan op de route																
		Europa/Afrika van en naar																
		Noord-Amerika	Midden-Amerika	Zuid-Amerika	Intern verkeer Amerika	Totaal Amerika	Midden Oosten	Indonesië enz.	Verre Oosten	Intern verkeer Oosterse landen	Totaal Oosterse landen	Intern Europa verkeer	Afrika	Pacific
Totaal 1957	233,1	28,9	27,1	11,7	25,8	93,6	20,8	25,2	10,0	32,9	88,9	23,7	19,3	7,6
1959	274,1	28,5	28,5	12,2	42,2	111,4	27,7	17,1	16,9	31,5	93,2	29,6	28,3	11,6
verschil t.o.v. 1957	+41,0	— 0,4	+ 1,4	+ 0,5	+16,4	+17,8	+ 6,9	— 8,1	+ 6,9	— 1,4	+ 4,3	+ 5,9	+ 9,0	+ 4,0
Passagiersschepen														
1957	31,3	10,1	0,8	1,3	1,7	13,9	0,1	6,4	1,5	4,0	12,0	1,0	4,3	0,1
1959	31,9	10,0	1,4	1,4	2,5	15,3	—	1,3	6,3	3,0	10,6	0,4	5,5	0,2
verschil t.o.v. 1957	+ 0,6	— 0,1	+ 0,6	+ 0,1	+ 0,8	+ 1,4	— 0,1	— 5,1	+ 4,8	— 1,0	— 1,4	— 0,6	+ 1,2	+ 0,1
Vrachtschepen														
1957	132,9	17,9	10,9	9,4	14,1	52,3	4,4	17,3	8,5	16,4	46,6	16,0	13,5	4,5
1959	155,1	17,8	13,6	10,7	17,2	59,3	6,5	14,1	10,6	18,4	49,5	17,8	21,0	7,5
verschil t.o.v. 1957	+22,2	— 0,1	+ 2,7	+ 1,3	+ 3,1	+ 7,0	+ 2,1	— 3,2	+ 2,1	+ 2,0	+ 2,9	+ 1,8	+ 7,5	+ 3,0
Tankschepen														
1957	68,9	0,9	15,4	1,0	10,1	27,4	16,3	1,5	—	12,5	30,3	6,7	1,5	3,0
1959	87,1	0,7	13,5	0,1	22,5	36,8	21,2	1,7	0,1	10,1	33,1	11,4	1,9	3,9
verschil t.o.v. 1957	+18,2	— 0,2	— 1,9	— 0,9	+12,4	+ 9,4	+ 4,9	+ 0,2	+ 0,1	— 2,4	+ 2,8	+ 4,7	+ 0,4	+ 0,9

Bron: Centraal bureau voor de Statistiek, „Statistiek van de zeevaart 1959", blz. 9.

Behalve de *verkeersprestatie* der vloot, welke gegevens bevat betreffende de intensiteit van de *verplaatsing der schepen,* heeft men nog de *vervoersprestatie* der vloot d.i. de intensiteit van de *verplaatsing der vervoerde goederen.*

Hoewel het nog niet mogelijk is een volledige vervoersprestatie der vloot te berekenen wegens gemis aan gegevens met betrekking tot de z.g. cross trade (vervoer tussen niet-Nederlandse havens) is door het C.B.S. alvast een berekening opgesteld voor het goederenvervoer in de vaart op Nederland. Hierbij is de vervoersprestatie het produkt van het gewicht der door Nederlandse schepen in Nederland aan- en afgevoerde goederen en de door deze goederen afgelegde afstand in zeemijlen (vervoers-tonkilometers). Dit uit vervoerseconomisch oogpunt belangrijke gegeven is waardevol voor een nadere analyse van de produktiewaarde der Nederlandse koopvaardijvloot in het systeem der Nationale Rekeningen van ons land.

Voorts kan met behulp van de gegevens der verkeers- en vervoersprestatie een beter inzicht worden verkregen in de bezettingsgraad der Nederlandse schepen per reis.

Uit de cijfers opgenomen in staat 6 blijkt, dat de totale vervoersprestatie der Nederlandse koopvaardijvloot in de vaart op Nederland in 1959 45,2 mld. tonzeemijlen bedroeg en wel voor schepen in de grote vaart (schepen > 500 B.R.T.) 42,2 mld. en in de kustvaart 3 mld. tonzeemijlen. De betekenis van de lijnvaart voor de Nederlandse koopvaardijvloot komt tot uiting in de verdeling van het totale aantal tonzeemijlen naar type schip, n.l. lijnvaart 22,1 mld., trampvaart 11,3 mld. en tankvaart 11,8 mld.

Staat 6. Vervoersprestatie in tonzeemijlen der Nederlandse koopvaardijvloot in de vaart op Nederland, 1959.

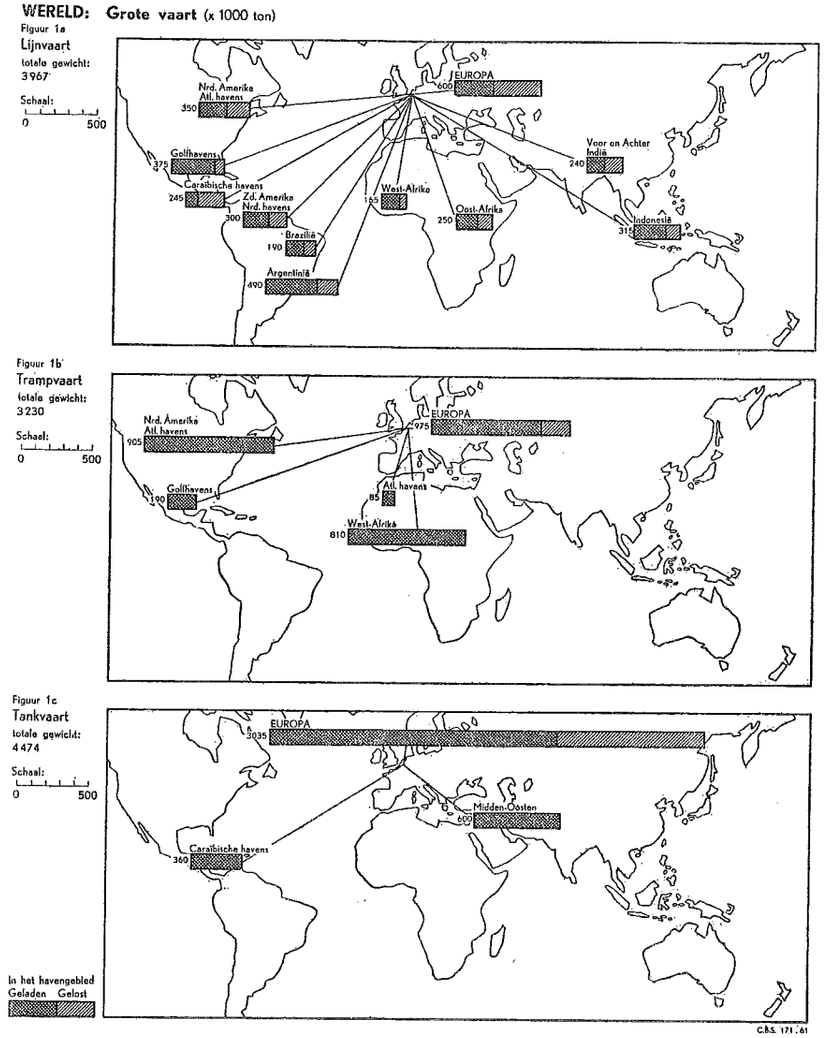
vaargebieden	Totaal	waarvan		
		lijnvaart	trampvaart	tankvaart
Grote vaart (schepen > 500 B.R.T.)	42,2	21,0	9,5	11,7
w.v. buiten Europa	36,5	20,3	8,3	7,9
in Europa	5,7	0,7	1,2	3,8
Kustvaart (schepen < 500 B.R.T.)	3,0	1,1	1,8	0,1
Totaal	45,2	22,1	11,3	11,8

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek „Statistiek van de zeevaart en het havenverkeer" januari t.m. maart 1961.

In de onderstaande grafieken zijn de voornaamste vervoersstromen van de in Nederland geloste en geladen goederen der Nederlandse koopvaardijvloot voor het jaar 1959 in beeld gebracht. [2])

Voornaamste vervoersstromen van in Nederland geloste en geladen goederen der Nederlandse koopvaardijvloot (schepen >500 B.R.T.) **1959**

WERELD: Grote vaart (x 1000 ton)



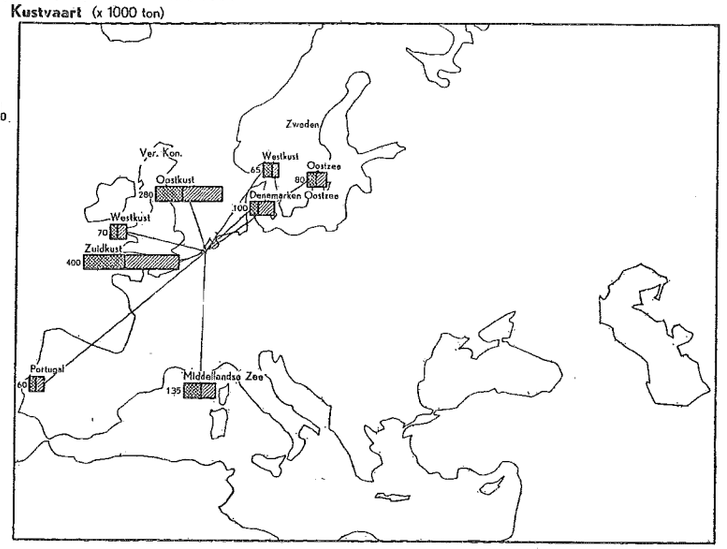
[2]) Deze grafieken zijn met toestemming van de Directeur-Generaal voor de Statistiek overgenomen uit de hierboven genoemde publikatie.

Voornaamste vervoersstromen van in Nederland geloste en geladen goederen der Nederlandse koopvaardijvloot (schepen <500 B.R.T.) **1959**

EUROPA: Kustvaart (x 1000 ton)

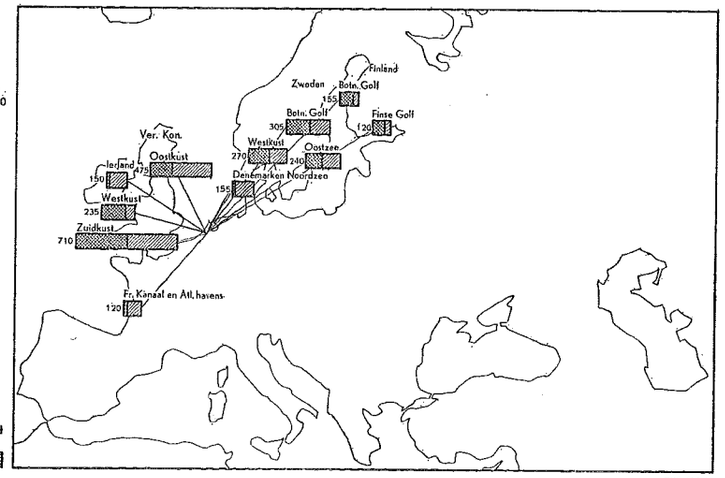
Figuur 3a
Lijnvaart
totale gewicht: 1480

Schaal: 0 300



Figuur 3b
Trampvaart
totale gewicht: 3380

Schaal: 0 500



In het havengebied
Geladen · Gelost

C.B.S. 175.61

Hierbij is gebleken, dat er een belangrijk verschil in concentratie bestaat tussen de Nederlandse lijnvaart en de trampvaart. Terwijl de lijnvaart een wijdvertakt net van vervoersstromen over de wereldzeeën bezit, concentreerde de Nederlandse trampvaart zich in hoofdzaak op Europa, Noord-Amerika en Afrika. Het overgrote

deel der vervoersstromen van de Nederlandse tankvaart speelde zich af in het Europese vaargebied en wel voornamelijk voor het vervoer van finale olieprodukten van Nederlandse havens naar Scandinavië en Engeland.

Het goederenvervoer met Nederlandse coasters vond vrijwel volledig in de havengebieden van Europa plaats.

Voor nadere bijzonderheden betreffende de vervoersprestatie der Nederlandse koopvaardijvloot zij verwezen naar de hierboven vermelde publikatie.

De wijziging der internationale vervoersstromen over zee gedurende de laatste jaren had ook belangrijke consequenties voor de haven van Rotterdam en wel in het bijzonder met betrekking tot vervoer van goederen in doorvoer naar het Europese industriegebied in het achterland.

Werd er over de periode 1956 t/m 1957 nog een enorme hoeveelheid kolen voornamelijk uit de U.S.A. (Hampton Roads) in transito aangevoerd, in 1958 t/m 1960 daarentegen voltrok zich een structurele verandering in dit vervoer. De aanvoer van kolen over zee in transito liep nl. sterk terug, terwijl de afvoer over zee toenam (in hoofdzaak Duitse kolen naar Italië).

Staat 7. Doorvoer van steenkolen te Rotterdam

	aanvoer over zee × 1 mln ton	afvoer over zee × 1 mln ton	Totaal × 1 mln ton
1956	8,9	4,2	13,1
1957	9,5	3,8	13,3
1958	5,4	1,3	6,7
1959	1,6	1,8	3,4
1960	1,0	2,8	3,8

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek „Maandstatistiek van de zeevaart en het havenverkeer", jan./dec. 1960 blz. 8.

Thans neemt het steenkolenvervoer in Rotterdam geen dominerende positie meer in. Het aandeel hiervan in de totale goederenbeweging daalde nl. van 21% in 1957 tot 6% in 1960.

Hoewel de aanleg van pijpleidingen op het Europese continent nog niet direct aanwijsbare gevolgen heeft gehad voor de Nederlandse tankvloot, is het interessant na te gaan in hoeverre hierdoor de structuur van de uitgaande oliestromen uit het Rotterdamse havengebied naar het achterland werd beïnvloed. Zo is gebleken,

dat de pijpleiding van Rotterdam naar de raffinaderij in het West-Duitse industriegebied in 1960 2,4 mln. ton ruwe olie transporteerde. De afvoer van ruwe olie per binnenschip naar laatstgenoemd gebied verminderde met 0,9 mln. ton. Dit verlies werd echter gecompenseerd door een vergrote afvoer van finale olieprodukten naar West-Duitsland en Zwitserland (1,8 mln. ton).

De totale afvoer van minerale oliën uit het Rotterdamse havengebied over rivieren en kanalen naar het achterland nam uiteindelijk toe van 6,3 mln. ton in 1959 tot 7,6 mln. ton in 1960.

Nauw samenhangende met de structurele wijziging in de benutting van de beschikbare energiebronnen in de wereld staat de verandering van energiebron voor de voortstuwingsinstallatie van de Nederlandse zeeschepen in de loop der jaren. Uit de gegevens in staat 8 blijkt de steeds verdergaande motorisering van de Nederlandse koopvaardijvloot, alsmede het toegenomen verbruik van olie voor de voortstuwing der stoomschepen. Ter vergelijking zijn eveneens de overeenkomstige gegevens van de wereldvloot aangegeven.

Staat 8. Koopvaardijvloot onder Nederlandse vlag en wereldvloot naar type voortstuwingsinstallatie (schepen > 100 B.R.T.)

	1924		1938		1948		1950		1960	
	Ned. vloot	Wereld-vloot	Ned. vloot	Wereld-vloot	Ned. vloot	Wereld-vloot	Ned. vloot	Wereld-vloot	Ned. vloot	Wereld-vloot
					mln. B.R.T.					
Totale tonnage	2,5	61,5	2,9	66,9	2,7	80,3	3,1	84,6	4,9	130,0
waarvan:					in percenten					
stoomschepen met oliestook	29	28	30	30	40	56	42	56	37	52
stoomschepen met kolenstook	68	69	27	47	12	22	8	19	—	5
motorschepen	3	3	43	23	48	22	50	25	63	43

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek „Statistiek van de samenstelling der Nederlandse Koopvaardijvloot 1-1-'61", blz. 12.

In het licht van hetgeen hierboven is medegedeeld t.a.v. het toenemend nationalisme, hetwelk door verschillende scheepvaartlanden voor de benutting van de vervoerscapaciteit van hun vloten wordt toegepast, is voor de aanvoer van goederen over zee in Nederlandse zeehavens nagegaan welk aandeel de Nederlandse zeeschepen in de naoorlogse jaren in dit vervoer hebben gehad.

Immers Nederland behoort ook tot die landen, welke voor de benutting van de vervoerscapaciteit der nationale vloot geen voldoende eigen beladingspotentieel bezitten en derhalve uit dien hoofde de bestaansmogelijkheid der vloot vooral moeten zoeken in „export van diensten". Vandaar de kwetsbaarheid van de positie der Nederlandse koopvaardijvloot indien genoemde politiek door de landen, welke wel over voldoende eigen beladingspotentieel beschikken, in toenemende mate zou worden toegepast.

Staat 9. Aanvoer van goederen over zee naar soort vaart

	Lijnvaart		Trampvaart		Tankvaart		Totaal	
	Totaal alle vlaggen	w.v. Ned. vlag in pct.	Totaal alle vlaggen	w.v. Ned. vlag in pct.	Totaal alle vlaggen	w.v. Ned. vlag in pct	Totaal alle vlaggen	w.v. Ned. vlag in pct.
	× 1 mln t		× 1 mln t		× 1 mln t		× 1 mln t	
1951 [1])	6,2	52	18,2	18	9,8	19	34,2	24
1953 [1])	6,7	43	17,2	15	11,9	17	35,9	21
1955 [1])	10,0	37	27,2	8	19,1	11	56,4	15
1959 [2])	9,9	30	31,7	11	25,8	9	67,4	14
1960 [2])	10,8	30	38,8	12	32,5	8	82,0	13

[1]) Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek „Handelsstatistiek".

[2]) Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek „Statistiek van de zeevaart 1957", blz. 14.

Het aandeel der Nederlandse koopvaardijvloot in het gewicht der totale aanvoer van goederen in Nederlandse havens blijkt over de periode 1951 t/m 1960 vrijwel voortdurend te zijn teruggelopen en wel van 24 pct. van de totale aanvoer van 34,2 mln. ton goederen in 1951, tot 13 pct. van 82,0 mln. ton goederen in 1960. Ook voor de afzonderlijke vervoerswijzen i.c. lijnvaart, trampvaart en tankvaart komt men tot eenzelfde conclusie.

Een dergelijke ontwikkeling in de vaart op Nederland is nogal verontrustend. Uiteraard is ook de Nederlandse lijnvaart hier zeer nauw bij betrokken. Vandaar het heftige verweer tegen de vlagdiscriminatie van de scheepvaartlanden, welke in dezelfde positie verkeren als de Nederlandse koopvaardijvloot. Bovendien is dit probleem niet uitsluitend van belang voor de Nederlandse reder maar vooral ook voor de Nederlandse volkshuishouding. De opbrengsten van de Nederlandse zeescheepvaart vertegenwoordigen n.l. een niet te onderschatten bijdrage tot de totale ontvangsten aan

goederen en diensten uit het buitenland op de Nederlandse betalingsbalans. Zoals bekend wordt onze nationale economie gekenmerkt door een structureel tekort op de goederenbalans en een overschot op de dienstenbalans.

In dit verband moge worden verwezen naar enkele recente publikaties van het C.B.S., [3]) waarin een uitvoerige uiteenzetting wordt gegeven inzake de produktiestructuur van de verkeerssector in de Nederlandse volkshuishouding.

SUMMARY

After a description of the characteristic price-formation of the different forms of transport, attention is drawn to the structural changes which took place in ocean shipping during the post-war years in the nature and direction of the traditional traffic flows at sea, and also in the manner of transport and the charter-parties, underlying it.

With the help of the publications of the Central Bureau for Statistics the structure of Dutch shipping according to the different forms of transport and the consequences for it of the present crisis in ocean shipping are analysed.

Then a description is given of the way in which the Dutch ship-owner has coped with the difficulties to maintain his position in the international freigh-market. From the data published by the Central Bureau for Statistics concerning the traffic performance of the Netherlands merchant fleet, i.e. the intensity of the movement of the ships, it appeared that the Dutch ship-owner has succeeded in adapting himself in a surprising way to the circumstances, changed as a result of the separation of Indonesia from the homeland, by using the unemployed ships on new sea-routes. Then the transport performance of the fleet, i.e. the intensity of the movement of the goods transported, is considered. Among other things it is pointed out that there is an important difference in concentration between Dutch trampshipping and linershipping.

Finally attention is drawn to the increasing nationalism of the various maritime countries, which may have important consequences for Dutch ocean shipping, as The Netherlands, too, belong to the countries which have to find the possibility of subsistence of the fleet especially in "export of services".

RÉSUMÉ

Après une description de la formation des prix des différents modes de transport maritime, l'attention est demandé pour les changements structurelles, concernant la nature et direction des courants de trafic et la nature des contrats de transport, qui s'ont présenté depuis 1945.

Faisant usage des publications du „Centraal Bureau voor de Statistiek" la structure de la navigation maritime neerlandaise est analysé, ainsi que les conséquences de la crise actuelle pour celui ci.

---

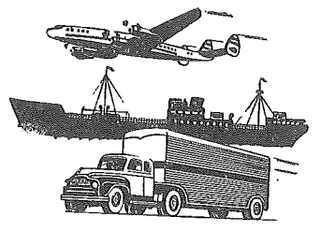
[3]) Centraal Bureau voor de Statistiek „Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer", afl. febr. t/m mei 1961, afl. maart, p. 86.

VAN DE WEG'S EXPEDITIE N.V.

Binnen- en Buitenland

DEVENTER - HANZEWEG 13 - TELEFOON 8341 (2 LIJNEN)

Eig.: Kraf's Scheepsbevrachting



Expeditiebedrijf
Autobevrachtingen
Scheepsbevrachting
Luchtvervoer

SINTELS voor wegenbouw, tennisbanen, sportvelden enz. Puin voor wegenbouw. Gebroken puin voor wegenbouw.

Leverbaar per schip en per auto door het gehele land. Ook puinbrekers voor verhuur beschikbaar.

Handelsonderneming L. P. VALK

VISSCHERIJ 14 - DELDEN - TELEFOON (05407) 780

Voor al Uw VERHUIZINGEN en TRANSPORTEN zowel in Binnen- als Buitenland naar:

Algemeen Transport-Bedrijf

Fa. T. VELDHOEN

Achter de Muren 44, Vischpoort
DEVENTER
Telefoon (06700) 2337 b.g.g. 5008

Emigratieverpakkingen naar alle werelddelen. Tevens zijn wij voorzien van ruime, droge en motvrije opslagruimten. Speciale Kunstvoorwerpen-transporten.

HOLLAND - TWENTE

Fa. Th. M. van SCHIE & Zn.
INDUSTRIEWEG 1b - KATWIJK AAN ZEE

Dagelijks vervoer naar en van:

Almelo	Rotterdam
Hengelo	Den Haag
Borne	Leiden
Enschede	Schiedam
Glanerbrug	Delft
Katwijk	

Filiaal Almelo
Telefoon (05490) 6180 en 4715
Paradijsweg

Katwijk Zee
Telefoon (01718) 2465
Katwijk 2630

UITHOORN

vervoeren en
versproeien van
warme produkten
voor de wegenbouw
+
tankautovervoer
van alle
vloeistoffen

N.V. NEDERLANDSE WEGTANKER MAATSCHAPPIJ
UITHOORN **TEL. (02975) 16 41**

DIENST DER PUBLIEKE WERKEN - AMSTERDAM

Bij de afdeling **Stadsontwikkeling** kunnen worden geplaatst:

a. bij de Verkeersgroep:

1e **EEN TECHNISCH MEDEWERKER**

die in het bijzonder zal worden belast met het ontwerpen van oplossingen voor de in deze sector voorkomende vraagstukken.

Vereist worden kennis van de hierbij nodige civiele techniek (bij voorkeur h.t.s.-opleiding) en belangstelling voor de studies, die hiermede samenhangen;

2e **EEN ASSISTENT**

met belangstelling voor de economie van het verkeer en het vervoer. Deze medewerker zal, ter assistentie van de verkeerseconoom, worden belast met de bestudering en uitwerking van de zich bij de Verkeersgroep voordoende vraagpunten van economische aard. **Kennis van statistiek strekt tot aanbeveling.**

b. bij het Studiebureau:

EEN ASSISTENT-TEKENAAR OF OPZICHTER

voor het verzorgen van tekenwerk van uiteenlopende aard, het verlenen van assistentie bij het uitwerken van statistische gegevens en het verrichten van technisch-administratieve werkzaamheden.

Het toe te kennen salaris in deze betrekkingen zal, afhankelijk van leeftijd en ervaring, nader overeen worden gekomen.

Vergoeding van pension-, reis- en verhuiskosten volgens de gemeentelijke regeling.

Sollicitaties onder no. 4569 in te zenden bij de Directeur der Gem. Personeelsvoorziening, Sarphatistraat 92, Amsterdam-C.

SERVICE STATION

Expl. E. C. Kooyman

Warnsveld - Rijksstraatweg 123 - Tel. (06750) 3536

Onze Service is een begrip

Doorsmeren - wassen enz.

Sur la base des statistiques des prestation de trafic et montré commant les armateurs neerlandais ont réussi à s'adapter aux circonstances nouvelles (entre autres la séparation de l'Indonésie).

Des statistiques de transports il se laisse montrer que le „tramping" sous pavillon hollandais est beaucoup plus concentré aux relations de terminés que sont les services réguliers.

Ensuite l'attention est fixé au dangers, qui le „nationalisme" croissant dans le domaine de transports maritimes contient pour la navigation hollandaise; la Hollande étant un pays avec relativement peu d'emploi pour sa flotte dans son commerce propre.

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Het goederenvervoer in de Nederlandse zeehavens in 1960

Zoals bekend worden de statistische gegevens omtrent de internationale goederenbeweging in de Nederlandse zeehavens door het Centraal Bureau voor de Statistiek gepubliceerd in de „Maandstatistiek van de zeevaart en van het havenverkeer".[1]) De aflevering januari-december 1960 van deze publikatie bevat de jaaroverzichten over 1960, per zeehaven voor elk der verkeerswijzen — zee, rivieren en kanalen, spoor — uitvoerig gespecificeerd per goederensoort volgens landen van herkomst en bestemming. De aanvoer (geloste goederen) wordt daarbij onderscheiden in invoer (rechtstreeks en opslag in entrepot) en doorvoer met overlading-binnenwaarts, terwijl de afvoer (geladen goederen) uiteenvalt in uitvoer (rechtstreeks en uitslag uit entrepot naar het buitenland) en doorvoer met overlading-buitenwaarts. Het transitovervoer wordt dus tweemaal geregistreerd, nl. bij aanvoer en bij afvoer, achtereenvolgens onder de verkeerswijze die daarbij van toepassing is.

Omtrent het internationale wegvervoer bevat genoemde publikatie per haven slechts de totalen per verkeersverrichting. De detaillering van het wegvervoer volgens goederensoort en naar land wordt echter zowel voor Nederland als geheel, als voor Amsterdam en Rotterdam afzonderlijk, gepubliceerd in de „Maandstatistiek van het grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg",[1]) waarvan de aflevering januari-december 1960 eveneens de jaarcijfers 1960 bevat.

Het C.B.S. heeft voor de gebruiker van de havenstatistiek de toegang tot het omvangrijke cijfermateriaal vergemakkelijkt door aan de gedetailleerde overzichten per haven per goederensoort een samenvattende indeling in een 20-tal goederengroepen toe te voegen. Bovendien worden in een beschouwing de belangrijkste aspecten van de ontwikkeling in het afgelopen jaar naar voren gebracht.

Na van 1958 op 1959 te zijn gedaald van 96,1 tot 92,1 mln ton, bereikte de totale aan- en afvoer van goederen over zee in de gezamenlijke Nederlandse havens in 1960 een omvang van 108,5 mln ton, waarvan 90 mln ton werd verwerkt door de Nieuwe Waterweghavens en 15 mln ton door de Noordzeekanaalhavens. Voor de vijf belangrijkste havens luiden de cijfers over 1960, mede in vergelijking tot 1959, als volgt: Rotterdam 83,4 mln ton (+ 18%), Amsterdam 10,8 mln ton (+ 9%), Vlaardingen 5,2 mln ton (+ 34%, IJmuiden/Velsen 3,8 mln ton (+ 16%) en Dordrecht 1,3 mln ton (+ 50%).

De gunstige ontwikkeling van de bedrijvigheid in de Nederlandse zeehavens in 1960 moet in belangrijke mate worden toegeschreven aan de toeneming van het *ertsvervoer*. De ertsoverslag, voornamelijk bestemd voor West-Duitsland, nam in alle belangrijke havens sterk toe, als gevolg waarvan de ertsen in het goederenpakket van de meeste havens de eerste plaats innamen. De omvangrijkste ertsstromen liepen over Rotterdam (12,7 mln ton of 49% meer dan in 1959) en over Vlaardingen (3,3 mln ton). De duwvaart had een vrij belangrijk aandeel in het Rijnopwaartse ertsvervoer. Vanaf het Waterweggebied werd in 1960 in 175 reizen 900.000 ton erts per duweenheid naar Duitsland getransporteerd.

Het overzeese *steenkoolvervoer* is thans in hoofdzaak beperkt tot Rotterdam en Amsterdam. De invoer van steenkolen geschiedt over beide havensteden, terwijl de doorvoer vrijwel uitsluitend over Rotterdam loopt. Mede in verband met de ingrijpende wijziging van de structuur van de steenkooldoorvoer die zich de laatste jaren voltrok, bedraagt het aandeel van de steenkolen e.d. in de totale goederenbeweging van Rotterdam nog slechts 6%, tegen 21% in 1957. De voor doorvoer bestemde aanvoer van Amerikaanse steenkool — in 1957 9 mln ton — bedroeg in 1960 nog slechts 1 mln ton; hiervan was de helft voor West-Duitsland en de helft voor Zwitserland bestemd. De kolenstroom in omgekeerde richting ontwikkelt zich daarentegen gunstig. De afvoer over Rotterdam naar overzeese landen van voornamelijk Duitse kolen steeg nl. van 1,8 mln ton in 1959 tot 2,8 mln ton in 1960; de toeneming heeft vooral betrekking op de doorvoer naar Italië.

Het aandeel van de *minerale oliën* in de totale goederenbeweging ter zee van Rotterdam bedroeg in 1960 ruim 45%. De aanvoer van ruwe aardolie steeg tot 20,6 mln ton. Ten behoeve van de afvoer van de olie naar het buitenland, hetzij ruw dan wel na raffinage, werd in 1960 een nieuwe wijze van vervoer mogelijk door de ingebruikneming van de pijpleiding Rotterdam—Keulen. Door deze pijpleiding werd in 1960 2,4 mln ton ruwe olie naar West-Duitsland getransporteerd. Tegelijkertijd liep de afvoer van ruwe olie per tankschip over de Rijn vanaf Rotterdam terug met 0,9 mln ton. Dit verlies voor de Rijnvaart werd echter ruimschoots gecompenseerd door een toeneming van het vervoer per tankschip van geraffineerd produkt, zodat de totale afvoer van minerale oliën uit het Rotterdamse havengebied over rivieren en kanalen, ondanks de pijpleiding, kon stijgen van 6,3 mln ton in 1959 tot 7,6 mln ton in 1960. Ook de overzeese afvoer van aardolieprodukten ontwikkelde zich gunstig. De drie belangrijkste buitenlandse afnemers van geraffineerd produkt van de Rotterdamse olie-industrie waren in 1960: Scandinavië met 4,5 mln ton, West-Duitsland met 3,8 mln ton en het Ver. Koninkrijk met 2,9 mln ton.

De voor Nederland bestemde overzeese *graanimport* handhaafde zich in 1960 zowel te Amsterdam als te Rotterdam op het peil van 1959. Het transitovervoer van graan, dat voornamelijk over Rotterdam loopt, daalde echter van 2,8 tot 2,2 mln ton ten gevolge van een verminderde doorvoer naar West-Duitsland, Zwitserland en België. Opmerkelijk is de ruime mate waarin voor de aanvoer van graan van tankschepen gebruik wordt gemaakt. In het afgelopen jaar werd 2 mln ton graan in Rotterdam per tanker aangevoerd. Gedeeltelijk vindt overlading in kustvaarders plaats met bestemming Engeland.

Voor de verbinding met het achterland van de zeehavens wordt de weg steeds belangrijker. Sinds 1956 blijkt de omvang van het internationale wegvervoer, zowel te Rotterdam als te Amsterdam, te zijn verdubbeld, terwijl het internationale spoorvervoer van deze havensteden slechts enkele procenten toenam. In 1960 overtrof te Rotterdam de hoeveelheid goederen welke in het internationale verkeer per vrachtauto werd aan- en afgevoerd (1,3 mln ton) de omvang van het internationale railvervoer (1,1 mln ton).

Tot slot worden enkele vergelijkende cijfers gegeven over de ontwikkeling van de omvang van de goederenbeweging over zee in de vijf belangrijkste West-Europese havens. In 1960 nam de goederenomzet in Rotterdam toe met 18%, in Amsterdam, Antwerpen en Bremen met 8 à 9% en in Hamburg met 5,5%. De aanvoer over zee steeg in alle genoemde havens aanzienlijk sterker dan de afvoer, waardoor de discrepantie tussen aan- en afvoer verder toenam. In 1960 bedroeg het aandeel van de afvoer in de totale goederenbeweging over zee te Rotterdam 26%, in Amsterdam 28%, in Antwerpen en in Bremen 41% en in Hamburg 25%.

J. DAMEN

[1]) Uitgeversmaatschappij W. de Haan N.V., Zeist.

BOEKBESPREKING

Dr. J. P. B. Tissot van Patot en Mr. Th. E. Rueb. De navolging van de Amerikaanse vervoerpolitiek en van de Interstate Commerce Commission in de Europese Gemeenschap — Stichting Verkeerswetenschappelijk Centrum, Rotterdam 1961, 250 blz.

Deze uitgave van het Verkeerswetenschappelijk Centrum vormt stellig een nuttige studie. Zij is kennelijk uitgegaan van het spreekwoord: „wie zich aan een ander spiegelt, spiegelt zich zacht". De zegswijze is weinig nauwkeurig, want in hoeverre is de ander gelijk aan onszelf en in hoeverre verschillend? Bepalen de overeenkomstige trekken het totaalbeeld of overheersen de verschillen? Dat zijn vragen, die ook bij deze studie opkomen. Het doet echter minder ter zake. Het gezonde element in bovenbedoelde populaire uitdrukking zit hierin, dat men zich niet in eigen structuurproblemen opsluit. Dat is alvast de eerste nuttige zijde van dit geschrift. In de individuele sfeer vergroot een zakelijk gehouden vergelijking met de ander de aanpassingsgeschiktheid in het samenleven. Zo kan ook binnen de Gemeenschap van de Zes een weloverwogen vergelijking met een hoog ontwikkelde grote gemeenschap als de Verenigde Staten een zakelijk element aan de gedachtenwisseling over de vervoerpolitiek toevoegen. Niemand zal ontkennen, dat de toevoeging van zulk een zakelijk element van nut is, wanneer men zich bewust wordt van de frustratiegevoelens, die het E.G.K.S.-verdrag heeft opgewekt, en door zijn onjuiste opzet, wat het vervoer betreft, zelfs bij goede bedoelingen wel moest opwekken. Deze frustratie zou toch al hebben gedreigd, omdat ieder van de Zes landen zich min of meer bewust een eigen vervoerpolitiek patroon voor ogen stelt, en dientengevolge telkens een verstarring, een „discussion de sourd" dreigt op te treden. De primeur van het brengen van dit nieuwe element in de discussie komt echter niet aan dit geschrift toe, maar aan het bekende rapport-Kapteyn, dat de Commissie voor het Vervoer van de Gemeenschappelijke Vergadering van de E.G.K.S. in oktober 1957 goedkeurde. Hoofdstuk VI van dit rapport houdt zich bezig met het institutionele vraagstuk. Daarin wordt een bijzonder commissariaat aanbevolen, min of meer in analogie met de Interstate Commerce Commission in de Verenigde Staten.

Het is deze suggestie, die aanleiding heeft gegeven tot de studie, uitgaande van het Verkeerswetenschappelijk Centrum. Het betoog komt erop neer, dat de figuur van de Interstate Commerce Commision binnen het bestel van de E.E.G. niet wenselijk is en niet kan opgaan.

Voorts wordt erop gewezen, dat een niet geringe discrepantie ontstaat tussen het voorstel tot instelling van een bijzonder commissariaat en de motivering. Inderdaad legt de studie enkele zwakke plekken in de motivering bloot. Niettemin is de gedachte, die hoofdstuk VI heeft gesuggereerd en die ook in het boek van de Heren Tissot van Patot en Rueb voorkomt, nl. die van geleidelijkheid in de ontwikkeling en deze ontwikkeling ook tot uitdrukking te brengen in een soort „case law", juist te achten.

Minder geslaagd lijkt mij de studie, waar zij de tegenstelling maakt tussen de Verenigde Staten als **reeds** geintegreerde gemeenschap, waarin men de vervoerpolitiek in handen kon geven van een zelfstandig orgaan als de Interstate Commerce Commission (vgl. blz. 193) en anderzijds de gemeenschap van de Zes, die aan het begin staat van haar integratie. De Verenigde Staten vormden in de eerste helft van de 19e eeuw en zelfs nog daarna het terrein van voortdurende territoriale expansie, het verschuiven van de z.g.

„frontier". In de vijftiger en zestiger jaren deden zich in het midden tal van wilde tonelen voor en slechts geleidelijk werd de frontier opgelost. Voorts moest in de felle burgeroorlog van de zestiger jaren de eenheid zelfs met de wapens in de vuist bevochten worden. De Amerikaanse spoorwegen vormden in hun ontwikkeling de uitdrukking van deze expansie en wildheid. De studie geeft daarvan op blz. 124 zelf een korte beschrijving en een Amerikaans schrijver (Chas. W. Braden) zegt: „The history of the United States for the decades after the civil war might almost be written in terms of railroads".

Met felheid treedt de „Granger movement" in de tweede helft van de zestiger en in de eerste helft van de zeventiger jaren op tegen de wilde spoorwegpolitiek en de willekeurige machtsuitoefening van enkele spoorwegmonopolies. De wetgeving van afzonderlijke staten bemoeit zich ermee en de Supreme Court in de zaken Munn v. Illinois (1876) en Chicago, Burlington & Quincy RR v. Iowa steunt hen daarin. Tevens komt een discussie op, die na vijftien jaar ertoe leidt, dat in 1887 de Interstate Commerce Commission wordt ingesteld. Een jaar tevoren was de Supreme Court „om" gegaan en had in de zaak Peik v. Chicago & Northwestern Rwy. Cy. vastgesteld, dat de „regulation of interstate commerce from the beginning to the end was exclusively confided in congress". De Interstate Commerce Commission was de eerste van een negental federale commissies. Zij stond niet aan het eind, maar aan het begin van een integratieontwikkeling. Haar doelstelling was echter negatief, nl. het bestrijden van monopolistische euvelen, welke aan de spoorwegen kleefden. Op deze trekken wordt in de studie herhaaldelijk en terecht gewezen.

Eenmaal met spoorwegvraagstukken bezig werd de I.C.C. echter als het ware van het ene vervoerprobleem in het andere gezogen. Dit verklaart de brokkelige ontwikkeling van de Amerikaanse wetgeving. Thans echter is de ontwikkeling zo ver voortgeschreden, dat het vraagstuk van een gecoördineerde vervoerpolitiek zich in zijn volle omvang voordoet. De studie geeft hiervan aan het eind een uitstekend overzicht en het is juist deze ontwikkeling, die een vergelijking, zoals die in deze publicatie wordt geschetst, zo uitermate nuttig maakt. Een paralelle ontwikkeling heeft zich afgetekend bij de na de I.C.C. ontstane algemene antitrust-wetgeving, welke eveneens in het vraagstuk van de algemeen economische politiek is beland.

Werd dus de Interstate Commerce Commission ingesteld aan het begin van een integratie, toch is de integratie, welke in het Europa van de Zes een aanvang heeft genomen, van een geheel ander karakter. Hier niet een chaotische situatie, die om vormgeving vraagt, maar zes staatkundig en economisch vol ontwikkelde staten, die echter voor de tegenwoordige economische verhoudingen te klein zijn en die in hun grenzen dreigen te verstikken. Wij hebben hier te maken met zes bewuste eenheden en, daarop legt de studie herhaaldelijk de nadruk, met zes verschillende denkwijzen, zij het dan in hun vervoerpolitiek niet zo afgerond als ik soms in de studie meen te lezen. Men denke aan de gebrekkige en incidentele investeringspolitiek, de gebrekkige kostentoerekening e.d. Daartegenover vormen op vervoergebied de Verenigde Staten ook weer niet zo'n gesloten federaal geheel als soms in de studie wordt gesuggereerd. Hiervan kan men de wegenbouw noemen, de uiteenlopende voorschriften inzake maten en gewichten van vrachtauto's en de vergunningpolitiek voor het wegtransport in het intrastatelijk verkeer. Sommige bladzijden van de studie wijden daaraan de nodige aandacht. Met alle verschillen in situatie levert dit wederom vergelijkingspunten tussen hier en ginds op. In de gegeven situatie komt de economische problematiek met betrekking tot het vervoer ongeveer

gelijk te liggen (vgl. o.a. blzz. 189 e.v.). Dat daarmede ook de institutionele oplossing gelijk aan de Amerikaanse zou moeten zijn, is inderdaad voor bestrijding vatbaar en de in de studie gegeven analyse is voor allen, die zich met dit vraagstuk bezighouden, bepaald de overdenking waard. Afgezien van formeel juridische bezwaren — naar mijn mening gelden die niet het zwaarst — is in een voorlopig staatkundig heterogene gemeenschap als die van de Zes de scheiding van de machten een nuttig beginsel om de overheersing van de een over de ander tegen te gaan en de beoogde geleidelijke ontwikkeling door middel van het naar elkaar toegroeien te bevorderen. De studie is dan ook met zichzelf in strijd en schiet over het doel heen, wanneer zij zegt (blz. 210), dat uit doelmatigheidsoverwegingen het vervoerbeleid gedirigeerd moet worden door een enkel orgaan. Juister is de omschrijving op blz. 233, waar het samenspel tussen de Commissie en Raad van Ministers wordt genoemd. Onder afwijzing van de I.C.C.-figuur komt toch ook aan het slot (pag. 242) de studie met een suggestie voor een speciaal orgaan in de zin van administratieve rechtspraak. De gedachte lijkt mij vruchtbaar, mits de eenheid van verdrag-interpretatie in die zin blijft gehandhaafd, dat de economische grondbegrippen van het verdrag ten aanzien van het vervoerwezen worden gehandhaafd. Daarover maakt de studie zelf echter behartenswaardige opmerkingen. Wanneer derhalve naar een andere structuur dan die van de I.C.C. wordt gezocht, moet het niet zijn uit de overweging, dat de tijd nog niet is aangebroken om in gemeenschapsorganen te denken, omdat een vol geintegreerde gemeenschap er nog niet is, maar omdat de gemeenschap naar aard en wezen een andere structuur behoeft. Niettemin kunnen daarbij ook bepaalde denkbeelden van „common law" bevruchtend werken.

Zo zou men kunnen voortgaan met het maken van opmerkingen, ook waar dit de schets van de Europese situatie betreft, maar het lijkt mij bepaald voor betwisting vatbaar, dat de Europese spoorwegen het meest integrerende onderdeel van het Europese vervoerwezen vormen. Er zijn facetten in het wegvervoer en de binnenscheepvaart, die veel wezenlijker kenmerken van integratie vertonen. Voor dit alles leent zich evenwel een recensie niet.

Nog enkele slotopmerkingen. De gehele studie toont hoe belangrijk ook het institutionele element zelfs in de ondernemingsgewijze productie van vervoersdiensten is. Over de achtergronden van het institutionele element in de Verenigde Staten en in het Europa van de Zes had wellicht zelfs nog iets meer moeten worden gezegd.

Een paar maal wordt de stof ingedeeld in problemen, achtergronden, doeleinden, beginselen, middelen en resultaten. Deze indeling op zichzelf vormt reeds een bijdrage tot zindelijk denken over de ingewikkelde materie.

De studie prikkelt herhaaldelijk hetzij tot het plaatsen van kanttekeningen, hetzij soms ook tot tegenspraak. Zij bevat verhelderende samenvattingen omtrent de Europese en de Amerikaanse situatie, al met al verdient zij een ruime lezerskring.

Prof. Mr. K. VONK

Dr. C. A. Buningh, „Enige bedrijfseconomische aspecten van de tankvaart" (dissertatie Rotterdam), 1961, 148 blz.

De verschijning van een studie van Nederlandse hand over enige bedrijfseconomische aspecten van de tankvaart mag in zekere zin als een bijzondere gebeurtenis worden beschouwd. Is op zichzelf reeds het bedrijfseconomische aspect van de vervoerseconomie een verwaarloosd gebied, een wetenschappelijke studie over een onderwerp uit de zeescheepvaart is in ons zeevarende

land evenzeer een zeldzaamheid. Alleen reeds om deze reden kan de dissertatie van de heer Buningh als een welkome bijdrage tot de Nederlandse vervoerseconomische literatuur worden beschouwd.

De schrijver heeft zich, anders dan de titel zou doen vermoeden, niet beperkt tot het zuiver bedrijfseconomische gedeelte van de tankvaart. De opzet van het werk is duidelijk breder bedoeld en dit kan ook niet anders omdat juist door de lacunes in de literatuur op dit gebied, aanknopingspunten moeilijk zijn te vinden en de auteur, die zich op een bepaald facet van de zeescheepvaart wil concentreren ontkomt er dan ook nauwelijks aan, het gehele terrein te verkennen. Het resultaat daarvan is echter dat de onderhavige studie in feite in twee delen uiteenvalt; een niet onbelangrijk gedeelte wordt, onder de titel „Opbrengsten" gewijd aan algemeen-economische aspecten van de tankvaart. Eerst tegen het midden van het boek komt het eigenlijke bedrijfseconomische deel aan de orde. Hiertegen behoeft, mede in verband met hetgeen hierover zojuist werd gezegd, geen bezwaar te bestaan mits de auteur dan ook duidelijk doet uitkomen, waarom hij het algemene gedeelte nodig heeft geacht als uitgangspunt voor de kern van de studie, met andere woorden, mits in het bedrijfseconomische gedeelte de aanknopingspunten met de algemeen-economische beschouwingen duidelijk naar voren komen. Dit laatste nu is in het werk van Dr. Buningh naar onze mening onvoldoende het geval; mede hierdoor heeft het een te schematisch karakter gekregen.

Het hoofdstuk „Opbrengsten" bevat een beschouwing over aard en structuur van de tankvrachtenmarkt. De schrijver stelt dat deze markt in feite uit een verzameling van deelmarkten bestaat, bepaald door een aantal factoren zoals aard van het vervoerde product, speciale bepalingen in de vervoersovereenkomsten, aantal laad- en loshavens, enz. In het kader hiervan worden vervolgens enige veel gebruikte chartervormen in de tankvaart besproken. Tenslotte worden enige invloeden op de vraag- en aanbodsverhoudingen in de tankervervoersmarkt onderzocht, waarna remedies worden aanbevolen om „bij de bestaande disproportionaliteit tussen vraag en aanbod het evenwicht nog enigszins te herstellen".

Overziet men dit hoofdstuk, dan kan de conclusie slechts zijn dat hier getracht is in kort bestek een materie te behandelen welke in feite slechts in een belangrijk meer omvattende, zelfstandige, bestudering tot haar recht zou zijn gekomen. In zijn huidige vorm is het in wezen weinig meer geworden dan een opsomming van een aantal feitelijkheden, stuk voor stuk interessant weliswaar, doch in hun uitwerking te summier om als een diepgaande economische beschouwing te dienen. De leer van de marktvormen en de marktstructuur in de tankvaart vergt, ook al moet zij als inleiding tot bedrijfseconomische beschouwingen dienen, bepaald een bredere en diepere studie, stoelend op de leer van de vervoersmarkten in het algemeen. Op geen enkele plaats blijkt trouwens dat de schrijver zich op dit punt in de bestaande literatuur heeft georiënteerd, terwijl toch juist in de laatste tijd, in het bijzonder aan Duitse zijde, hieraan grote aandacht werd besteed.

Bij het vrijwel geheel ontbreken van een theoretische opzet van dit hoofdstuk komt een bespreking daarvan in de eerste plaats neer op het toetsen van de vermelde feitelijke gegevens. Wij willen ons echter hier beperken tot enkele hoofdpunten. Uit de uitwerking van schrijvers' stelling, dat deelmarkten ontstaan naar gelang van de vervoerde productsoorten, blijkt dat hij dit in verband brengt met de speciale voorzieningen welke deze producten vergen. Dit komt ons juist voor. Evenals in de algemene vrachtvaart voor droge lading leidt verschil in vervoerde productsoort slechts ogenschijnlijk tot verschillende deelmarkten. De facto ontstaan deze eerst door technische

gebondenheid van het vervoermiddel ten aanzien van een of meerdere producten.

Een omissie achten wij het dat de schrijver in dit hoofdstuk niet op het economisch-principiële verschil wijst tussen reis- en tijdcharters. Bij de eerstgenoemde immers is de te leveren vervoersprestatie het object van transactie, in het tweede geval het laadvermogen van het vervoermiddel. Indien ergens sprake is van (overigens nauw verwante) deelmarkten, dan is het wel hier. De schrijver daarentegen maakt hier slechts onderscheid tussen charters voor één bepaalde reis en „charters voor tien jaar en meer".

Bepaald onbevredigend is het, dat de verklaring van het verschijnsel van de sterk fluctuerende markt-noteringen voor voyagecharters in een enkele zin wordt afgedaan. Het is n.l. voor ons in het geheel nog niet zo zeker, dat de vraag is deze markt zo sterk fluctueert. Indien het verloop van de vraag quantitatief zou worden weergegeven — de schrijver adstrueert zijn stelling helaas niet met cijfermateriaal — zou, evenals bij de vrachtenmarkt voor droge lading, wel eens kunnen blijken dat de vraagfluctaties niet zo groot zijn als veelal wordt aangenomen, doch dat tengevolge van de inelasticiteit van vraag en aanbod, reeds betrekkelijk geringe vraagverschuivingen tot grote prijsfluctaties aanleiding geven.

Nog een slotopmerking over dit hoofdstuk. Ook de schrijver ontkomt op blz. 35 niet aan de in scheepvaartkringen traditioneel geworden tirade, de „zeer hoge belastingen in de traditionele scheepvaartlanden" de bron van alle kwaad te noemen, zonder zich ervan te vergewissen of de belastingen die door de rederijen in deze landen zijn resp. worden betaald, inderdaad zo hoog zijn. Het zal hem toch niet onbekend zijn, dat in vrijwel elk „traditioneel" scheepvaartland de faciliteiten voor de rederijen die regelmatig investeren zodanig zijn dat er van de afgelopen vijftien jaren slechts enkele een noemenswaarde fiscale winst hebben opgeleverd. De oorzaak van de „huidige scheefgetrokken verhoudingen in de scheepvaart" zal dan ook naar onze mening zeer bepaald ergens anders gezocht moeten worden.

In het derde hoofdstuk „Kosten" komen de eigenlijke bedrijfseconomische beschouwingen aan de beurt. De schrijver begint met de behandeling van de gebruikelijke vraag, waarom kostencalculaties in de tankvaart nodig zijn en het antwoord dat hij erop geeft is zo algemeen en elementair (hulpmiddel bij: (a) bepaling verkoopprijs, b) beoordeling van de efficiency, c) beleidsbeslissingen, d) balans) dat het hier nauwelijks vermelding verdiende. Het is bovendien twijfelachtig of het onder a) vermelde aspect voor de tankvaart wel opgaat. De tankervrachten toch komen tot stand op de tankvrachtenmarkt waarin een betrekkelijk groot aantal aanbieders opereert, die ieder voor zich weinig of geen invloed op de prijsvorming kunnen uitoefenen. Er is derhalve in het algemeen ook geen sprake van het vaststellen door de tankreder van de verkoopprijs der vervoersprestatie. Deze heeft de marktprijs te aanvaarden en slechts te beslissen of hij tegen deze prijs een transport al of niet zal aanvaarden.

Evenmin juist lijkt ons de opmerking van de schrijver dat de kostprijs in dit verband in de tankvaart een grotere rol speelt dan in de normale vrachtvaart „waar in sterke mate wordt rekening gehouden met de waarde der vervoerde goederen" (blz. 44). De schrijver verwart hier kennelijk lijnvaart met trampvaart. In de trampvaart komt de vrachtprijs uitsluitend tot stand als resultaat van vraag en aanbod. Alleen in het lijnvervoer wordt bij de tarifering, voorzover de concurrentieverhoudingen zulks toelaten, mede rekening gehouden met de vervoerswaarde der goederen.

Uitgebreide aandacht wordt in het werk besteed aan de kostenstructuur in de tankvaart, waarbij de schrijver uitgaat van drieërlei kostengroepering

n.l. oplegkosten, bedrijfsvaardigheidskosten en kosten bij normale exploitatie. De eerste en tweede groep hebben slechts betrekking op bijzondere situaties, doch de kennis van de daarbij behorende kosten is ongetwijfeld nuttig voor het nemen van beleidsbeslissingen. Het wil ons echter voorkomen dat een reder, die de beslissing omtrent al of niet opleggen overweegt, zich daarbij slechts zal laten leiden door de hoogte der „out of pocket" uitgaven der oplegging, zodat het calculeren van rente en afschrijving in de oplegkosten weinig relevant lijkt. Immers, de reder in het ongeregelde vervoer — dus trampvaart en tankvaart — pleegt te blijven doorvaren zolang de variabele kosten nog kunnen worden gedekt, m.a.w. rente en afschrijving worden ook dan al niet meer in aanmerking genomen. In de praktijk kan dan ook worden waargenomen dat het oplegpunt daar ligt, waar het prijsniveau de variabele kosten minus de „out of pocket" oplegkosten niet meer dekt. Overigens, hoezeer zou b.v. dit punt zich geleend hebben voor wat diepgaander theoretische beschouwingen, zoals men b.v. bij Svendsen kan aantreffen („Theorie der Auflegung" in zijn standaardwerk „Seeverkehr und Schiffahrtswirtschaft").

De „kosten bij normale exploitatie" baseert de schrijver op het kostenpatroon dat vele jaren geleden door Ten Doesschate in diens dissertatie werd aangegeven. Node mist men hier enige verwijzing naar de nieuwere gezichtspunten welke de vervoerseconomie op dit punt, met name door invoering van de begrippen „Verkeersprestatie" en „Vervoersprestatie", heeft ontwikkeld. Mede hierdoor heeft ook dit hoofdstuk wel wat teveel het karakter gekregen van een opsomming en rangschikking van feiten en gegevens die, het zij herhaald, op zichzelf interessant en leerzaam zijn.

De laatste paragraaf van dit hoofdstuk is, naar onze mening de best geslaagde van deze studie. De schrijver geeft hierin wegen aan welke naar zijn oordeel tot beperking van de kosten in de tankvaart kunnen leiden. De belangrijkste door hem nader besproken maatregelen zijn: a) optimaal gebruik van de beschikbare tankertonnage en b) optimaal gebruik van de typische eigenschappen die de markt voor charter bij de reis biedt. Wij zijn het geheel met hem eens dat er in de tankvaart, doch evenzeer in de zeescheepvaart in het algemeen, veel zou kunnen worden bespaard door verdere concentratie en coördinatie. Toch willen wij hier aan de opmerking toevoegen, dat een verdere omlaag drukken van het kostenpeil met zich kan brengen dat onder het stelsel van vrije marktprijsvorming, ook de prijsbodem dan lager zal komen te liggen. Gezien vanuit het consumentenbelang mag dit gunstig heten, voor de bedrijfstak betekent zulks uiteindelijk geen verbetering. Het essentiële probleem ligt ook in de tankvaart daarom niet in het kostenvraagstuk doch in de bewaking van het prijspeil, m.a.w. in het zich bezinnen op maatregelen welke dit prijspeil, en daarmede, het rendement van het in deze bedrijfstak werkzame kapitaal en arbeid, op een vergelijkbaar niveau met andere bedrijfstakken kan brengen.

Het oordeel samenvattend kan worden gesteld dat de schrijver zich ontegenzeggelijk grote moeite heeft gegeven om een belangrijk aantal gegevens over een activiteit, waaromtrent de publicaties schaars zijn, in een studie samen te vatten. Als zodanig heeft dit werk stellig zijn betekenis omdat het ons veel nader inzicht verschaft omtrent het wezen van de „tankerbusiness". Anderzijds achten wij de theoretische opzet van deze dissertatie toch niet van zodanig niveau als van een economisch-wetenschappelijke studie mag worden verwacht. Het boek beweegt zich daardoor op verschillende plaatsen op de grens van een — op zichzelf waardevol en interessant — praktijkwerk, geschreven door een in deze materie bij uitstek deskundige.

Mr. A. M. VAN DUSSELDORP

ENKELE TIJDSCHRIFTARTIKELEN

VERKEER ALGEMEEN

De produktiestructuur van de verkeerssector: (4) Produktiewaarde en toegevoegde waarde. (Maandstatistiek van verkeer en vervoer, Zeist, mei 1961).

— De produktiewaarde van de verkeerssector in de jaren 1958-1960 is achtergebleven bij de ontwikkeling van de Nederlandse economie als geheel, door het feit dat de zeevaart zich nog niet heeft kunnen herstellen van de teruggang in 1958. De betekenis van de revaluatie voor de verkeerssector. Het verschil tussen produktiewaarde en toegevoegde waarde in de verschillende vervoerssectoren. De bijdrage van de verkeerssector aan het bruto-nationale inkomen. De afschrijvingen en de netto toegevoegde waarde per manjaar. De financiering van de investeringen in de verkeerssector.

De afstandsfactor in de verkeerspolentheorie, L. H. J. Angenot (De Ingenieur, Den Haag, 14 april 1961).

— Schrijver bespreekt de aan de factor afstand toe te kennen invloed bij de berekening van theoretische verkeersvolumina. Verschillende der voor het benaderen van deze invloed gebruikte formules worden aan kritiek onderworpen. Aan het slot komt de schrijver tot het ontwikkelen van een nieuwe formule.

Von der vertraglich gebundenen zur freien Konkurrenz im Güterverkehr Schiene/Strasse, Dr. L. Zünd (Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zurich, 1961, nr. 2).

— Per 1 mei 1960 is de overeenkomst die de Zwitserse goederenvervoerders ter regeling van de onderlinge concurrentie waren aangegaan beëindigd, en sindsdien bestaat thans een volledige vrije concurrentie tussen spoor en weg. Beschreven wordt op welke wijze in deze overeenkomst getracht is een gezonde concurrentie te verzekeren. Zowel beperking van de capaciteit van het wegvervoer, tariefafspraken, alsook overeenkomsten omtrent andere facetten van het marktoptreden zijn van kracht geweest. De ontwikkeling en de beeindiging van de overeenkomst tonen het tekortschieten van een vrijwillige coördinatie duidelijk aan. Door de heersende gunstige konjunktuur heeft de grotere concurrentievrijheid nog geen nadelige gevolgen gehad, doch het zal zaak zijn, de ontwikkeling nauwlettend te volgen.

Door verkeersongevallen veroorzaakte schade, een raming van het schadebedrag voor Amsterdam over 1958 (kwartaalbericht van het Bureau van Statistiek der Gemeente Amsterdam, 1960 nr. 3 supplement).

— Een schatting van de economische schade, door verkeersongevallen veroorzaakt. De berekening geschiedt voor de volgende schadebestanddelen: kosten verbonden met het herstel of de compensatie van de lichamelijk of materieel geleden schade; het verlies aan produktieprestaties als gevolg van verloren arbeidsdagen resp. onbruikbare voertuigen; de kosten van verzekeringen, politie en justitie.

De totale door verkeersongevallen in Amsterdam veroorzaakte schade wordt voor het jaar 1958 geschat op 8,5 miljoen gulden; hiervan heeft ruim 5 miljoen gulden op materiële schade betrekking. Produktieverlies als gevolg van dood is niet in de berekening opgenomen. De uitkomst en de berekeningsmethode worden vergeleken met eerder verrichte berekeningen.

In een aanhangsel wordt een nadere beschouwing gegeven van het begrip schade in macro-economische zin.

WEGVERVOER

Verkeersplanning en -onderzoek

Het XI-de Internationale Wegencongres Rio de Janeiro, 20-26 september 1959. Sectie II: Wegen in verband met de behoeften van het verkeer (vervolg). (Wegen, 's-Gravenhage 1961, nr. 3).

— Samenvattingen van de rapporten over het onderzoek van verkeersongevallen en van de verschillende factoren die daarop van invloed zijn.

Vervolgens worden samenvattingen gegeven van de verschillende rapporten over de ontwikkeling van het tweewielige verkeer en daarmee verband houdende problemen.

Benefit-Cost methods for evaluating expressway construction, I. Hoch (Traffic Quarterly, Saugatuck, april 1961).

— Ontwikkeling van een methode ter berekening van de rentabiliteit van autowegen, waarbij de gemiddelde snelheid als uitgangspunt wordt genomen. Enkele voorbeelden van toepassing worden gegeven. De mate waarin de verschillende kostenbestanddelen per afstandseenheid met de snelheid variëren wordt nader geanaliseerd. Nadere beschouwing over de kosten van tijdverlies. De mogelijkheid tot analysering van de betekenis van door een nieuwe weg ontstaan „nieuw verkeer".

Openbaar vervoer

Jack Committee report on rural bus services (The Transport Journal, 7 april 1961).

— Samenvatting van de conclusies en de aanbevelingen van de commissie van onderzoek naar de ontwikkelingslijn in de busdiensten op het platteland en naar de adequaatheid daarvan en de mogelijkheden tot verbetering daarin. De commissie was ingsteld door de Britse minister van Transport en stond onder voorzitterschap van Prof. D. T. Jack. Het rapport beveelt o.a. een rechtstreekse subsidiëring van onrendabele verbindingen aan. Een minderheid van de commissie heeft zich daarentegen uitgesproken voor vermindering van de belasting op de brandstoffen.

RAILVERVOER

Bilanz, Kosten, Ertragsstruktur und Kalkulation der Eisenbahnen in den U.S.A., J. Wartha (Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zurich, 1961, nr. 1).

— Aan de hand van de balans van een amerikaanse spoorwegmaatschappij wordt een illustratie gegeven van de typische balanspositie van een spoorwegbedrijf. De grote betekenis van het vaste kapitaal. In ontvangsten en uitgaven heeft het goederenvervoer het overwicht. De verschillende kostencategorieën; het aandeel van de vaste en van de variabele kosten. Als afsluiting wordt getoond hoe de voor-calculatie van een bepaald transport wordt opgesteld, als voorbeeld van de mogelijkheid van nauwkeurige toerekening der kosten per prestatieeenheid.

80 Years of electric tramways (Modern Transport, Londen, 6 mei, 3 juni, 8 juli 1961).

— In 1881 werd te Berlijn de eerste elektrische tramlijn ter wereld in bedrijf gesteld. Ontwikkeling van de stroomafnemingssystemen. De betekenis van de elektrotechnische industrie voor de ontwikkeling van de Duitse tramwegen.

De betekenis van de tram in het huidige Duitse stedelijke vervoer. Factoren waardoor deze zich vermag te handhaven: gunstige wettelijke regelingen, gezamenlijke inkoop en research, standaardisatie. Na-oorlogse planning en modernisering.

SCHEEPVAART

Seasonal variations in the employment of bulk cargo tonnage, G. Norström (Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, Rotterdam, mei 1961).

— Op grond van statistische gegevens over de internationale handel in granen, steenkool, suiker, ijzererts, kunstmest en hout, is het seizoenmatig verloop van de voor het vervoer gebruikte scheepstonnage in de periode 1948-1956 nagegaan. De tarwe-exporten in de voornaamste tarwe-exporterende landen.

Het verschillend seizoenspatroon in het vervoer van deze producten, heeft een matigende uitwerking op de schommelingen in het gebruik van de vrachttonnage.

Harmonisatie van het beleid tussen de Noordzeehavens, M. Koninckx (Economisch en sociaal tijdschrift, Antwerpen, 1961 nr. 2).

— Reeds in 1939 werd door België, Frankrijk en Nederland een poging gedaan in de richting van een harmonisatie van het beleid der Noordzeehavens. Bespreking van de voornaamste bepalingen uit de desbetreffende konventie, welke in feite in 1949 beëindigd werd.

Het plan-Oyevaar van 1949 en het plan-Plate van 1952.
De mogelijkheden van „Port-Equalization". Beperkter vormen van overleg. De zeehavens in de Europese Gemeenschappelijke Markt. De draagwijdte van de Euromarkt inzake de zeehavens is nog niet dadelijk te overzien.

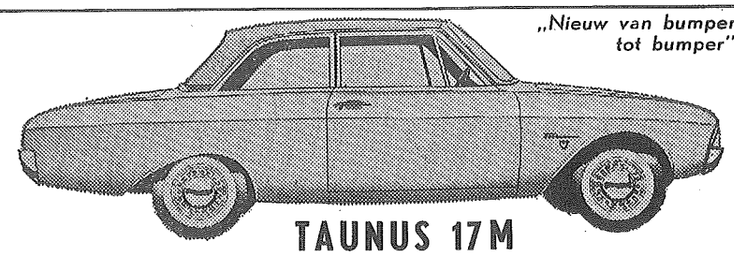
De economische organisatie van de Rijnvaart (Echo's van Verkeerswezen, Brussel, 1961 nr. 1).

— Na een uiteenzetting over de betekenis van de Rijnvaart en het statuut voor de vaart op de Rijn, worden de bijzondere problemen van de vaart op deze weg onderzocht (tw. het „dubbele" Rijnvaart regime, de gespecialiseerdheid van de Rijnschepen, de vereiste reservevloot, de toegenomen motorisering der schepen e.d., alsmede de oplossingen die terzake overwogen worden. De besluiten van de eerste en de tweede economische Rijnvaartconferentie. De bemoeienis van E.G.K.S. en E.E.G. met de Rijnvaart.

LUCHTVAART

Economic lessons from short-haul airline operations, S. Wheatcroft (Airport and airline management, Londen, maart-april, mei-juni 1961).

— Tekst van een lezing voor de Royal Aeronautical Society". In een tiental „lessen" vat de auteur zijn ervaringen met korte afstands-luchtverbindingen samen. Het is niet juist te menen, dat luchtvervoer over korte afstand noodzakelijkerwijs minder economisch is dan dat over lange afstand. Wel dient de grootst mogelijke aandacht geschonken te worden aan kostenbeheersing. Het verband tussen de wenselijkheid van een hoge „load factor" en het risico van „turning traffic away". De noodzaak van zo groot mogelijke flexibiliteit in de samenstelling van de „payload". De grote waarde van gedifferentieerde tarieven „Cross-subsidiation" is daarom ook te verwerpen. De grenzen waarbinnen concurrentie van luchtlijnen heilzame werking heeft. Economische voordelen van specialisatie voor kleine en grote luchtlijnen. Door de huidige snelle toename van de produktiviteit in de luchtvaart, waarbij de ontwikkeling van het vervoer veelal achter blijft, is een nauwe samenwerking geboden. Kostenbewustzijn op alle niveaus is noodzakelijk, wil een kleine maatschappij rendabel zijn.



AUTOMOBIELBEDRIJF FISCHER N.V. | Official Ford Dealer voor Enschede en omstreken - Telefoon 5000

Wij leveren alle soorten uniformen voor:
Muziekkorpsen - Chauffeurs
Portiers - Begrafenis ondernemingen
Koopvaardij - Militairen enz.
Alle soorten petten, baretten en uitmonsteringen, vaandels enz.
FIRMA N. STOBBE Begoniastraat 14 - Enschede - Tel. (05420) 85 97
Vraagt zonder verplichtingen offerte

Fa. E. J. Schooten & Zonen
Walstraat 1-3 - Esstraat 110
Tel. 22 94 - 22 56
RIJSSEN
TRAILERBOUW
CONSTRUCTIEWERKEN
Leverancier van diverse grote expeditiebedrijven en industrieën

CONSTRUCTIEWERKPLAATS **TER HUURNE**
Werfheegde 16-18 - Haaksbergen
Telefoon (05427) 2 24
FABRIEK VAN: STALEN RAMEN
Meerdere kiosken voor service stations werden reeds door ons geleverd

Specialiteiten

RESTAURANT
„DE GOUDEN POLLEPEL"
MARKT 5 - ENSCHEDE - TELEFOON (05420) 11390

HET RESTAURANT
MET
EXCLUSIEVE
GERECHTEN

„GRILL-ROOM"
TERRAS
MONTMARTRE

Voor MODERNE Optiek

Fa. F. OOSTERLAAR

Kleien Poot 22 - Deventer - Tel. (06700) 4583

Dagelijkse lijndiensten tussen:
DEVENTER - AMSTERDAM
Hilversum-Zaandam-Haarlem

Vervoer door geheel Nederland

Hoofdkantoor: Deventer - Smedenstraat 54 - Telefoon 3230
Bestelhuis Amsterdam: Bodencentrum Loods 34 - Telefoon 50593

VERKOOP
OPEL

VERHUUR
OPEL

KEIZER'S AUTOMOBIELBEDRIJF
„DE OPELSPECIALIST"

Verhuurt U:
de nieuwste typen Opel-Automobielen
Volkswagens en Volkswagen-busjes
Km. prijs; 6-7-9-11 en 15 cent
(Vraagt prospectus!)

Enschede
Blekerstraat 67a-69
Telefoon 6600 en 2497

Verkoopt U:
De nieuwste typen gebruikte
Opel-Automobielen. Uitsluitend met
schriftelijke garantie. 1000 en 1 referenties
(Twentes grootste verhuurbedrijf)

Gronau i.W.
Ochtruperstrasze 61
Telefoon 2516

Uw bril een sieraad!

opvallen zonder
opzien te baren
dat doet U met een bril van

EIKENDAL
Rijksgedipl. opticien

Bergstraat 12
Tel. (08370) 20 38
Wageningen

depot: Carl Zeiss

STICHTING VERVOERADRES

Bestaat er een verplicht document voor eigen vervoer?

Indien er een verplicht vervoerdocument bestaat (zoals het geval is voor het beroepsgoederenvervoer langs de weg op grond van de Wet Autovervoer Goederen) dan ligt het in de lijn van het redelijke om dit aan te passen aan de administratieve behoeften van een bedrijf, hetgeen ook in feite voor het beroepsvervoer wel gebeurt. De Wet Autovervoer Goederen spreekt echter niet over een verplichting van enig document voor het eigen vervoer, zodat hiervoor geen bepaald document wettelijk voorgeschreven is. Niettemin zijn er talloze eigenvervoerders die met succes het officiële vervoeradres vóór het beroepsvervoer gebruiken, hetgeen te begrijpen is daar dit document door de Stichting Vervoeradres zoveel mogelijk werd aangepast aan de administratieve eisen van het gemiddeld bedrijf. Bovendien zijn de kosten van dit document verhoudingsgewijs erg laag. Vooral nog omdat er een keur van modellen van vervoeradressen bestaat, is het voor de eigen vervoerder dikwijls mogelijk om een document te vinden uit deze reeks dat aan zijn eisen voldoet.

Profiteert bij de administratie van uw zendingen in eigen vervoer ook van het gemak, dat het voor het beroepsvervoer voorgeschreven „Vervoeradres" u kan bieden

Uit „Bedrijfsvervoer", De zendingadministratie in het eigen vervoer (18-12-'59, pagina 1243)

1. **De drie delen (met de stroken mee zes delen) van het document kunnen door een eenvoudige opdruk geschikt gemaakt worden voor het gebruik in eigen vervoer;**
2. **Bijlevering van losse inlegvellen voor verschillende doeleinden kan desgewenst plaatsvinden;**
3. **Uw chauffeurs, die ook zendingen bij het beroepsvervoer aanleveren, zijn aan deze adressen gewend, evenals uw expeditie-afdeling;**
4. **Door de fabricage van deze documenten in miljoenen exemplaren tegelijk voor het beroepsvervoer profiteert u van de voordelige aanschaffingsprijzen;**
5. **Onze afdeling Voorlichting staat ook voor u klaar, om u te adviseren over de voor u meest geschikte uitvoering van deze adressen.**

STICHTING VERVOERADRES - 'S-GRAVENHAGE
Statenplein 2 - Telefoon 55 81 00

Het werk, dat door de Stichting Vervoeradres wordt verricht (uitgave Vervoeradres, vaststelling vervoercondities, voorlichting verladers, modernisering vervoerdersadministraties enz.) is het resultaat van een vijftienjarige hechte samenwerking tussen de Nederlandse verladers- en beroepsvervoerdersorganisaties: E.V.O. - N.B.B. - N.O.B. - K.N.V.T.O. - P.C.B. - N.K.B. - B.B.N.