



Nationaal Archief
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Nummer Toegang: 2.21.096

**Inventaris van het archief van P.J.
Kapteyn [levensjaren 1895-1984],
1953-1974**

Versie: 11-06-2019

J.A.A. Bervoets

Nationaal Archief, Den Haag 1978

This finding aid is written in Dutch.

I N H O U D S O P G A V E

Beschrijving van het archief.....	5
Aanwijzingen voor de gebruiker.....	6
Openbaarheidsbeperkingen.....	6
Beperkingen aan het gebruik.....	6
Materiële beperkingen.....	6
Aanvraaginstructie.....	6
Citeerinstructie.....	6
Archiefvorming.....	7
Geschiedenis van de archiefvormer.....	7
P.J. Kapteyn.....	7
Nadere gegevens ter toelichting bij de archiefstukken.....	7
a. Kapteijn en de coördinatie van het vervoer in Europa.....	7
b. Kapteyn en de ontwikkelingshulp aan Griekenland.....	9
c. Kapteyn en de mededingingsregels en de positie van de Europese ondernemingen in de gemeenschappelijke markt en in de wereldeconomie.....	11
Geschiedenis van het archiefbeheer.....	14
Inhoud en structuur van het archief.....	15
Verantwoording van de bewerking.....	15
Verwant materiaal.....	16
Beschikbaarheid van kopieën.....	16
Beschrijving van de series en archiefbestanddelen.....	17

BESCHRIJVING VAN HET ARCHIEF

Naam archiefblok:

Collectie 316 Kapteyn

Archiefbloknummer:

C25079

Omvang:

24 inventarisnummer(s); 0,10 meter

Taal van het archiefmateriaal:

Het merendeel der stukken is in het Nederlands

Soort archiefmateriaal:

Normale geschreven, getypte en gedrukte documenten, geen bijzondere handschriften.

Archiefdienst:

Nationaal Archief

Locatie:

Den Haag

Archiefvormers:

Kapteyn, Paulus Johannes (1895-1984)

Samenvatting van de inhoud van het archief:

Paulus Johannes Kapteyn (1895-1984) volgde verschillende handelsopleidingen in binnen- en buitenland. Van 1928 tot 1960 was hij directeur van de N.V. Cacaofabriek 'Union' in Haarlem. Als lid van de PvdA was hij nauw betrokken bij het proces van Europese eenwording. Hij bekleedde verschillende hoge functies binnen het bestuur van de Europese Gemeenschap. Het archief bevat stukken betreffende zijn inspanningen binnen de EG, o.a. betreffende de coördinatie van het vervoer in Europa, de ontwikkelingshulp aan Griekenland, en het mededingingsbeleid binnen Europa.

Aanwijzingen voor de gebruiker

OPENBAARHEIDSBEPERKINGEN

Volledig openbaar.

BEPERKINGEN AAN HET GEBRUIK

Reproductie van originele bescheiden uit dit archief is, behoudens de algemene regels die gelden voor het kopiëren van stukken, niet aan beperkingen onderhevig. Er zijn geen beperkingen krachtens het auteursrecht.

MATERIËLE BEPERKINGEN

Het archief kent geen beperkingen voor het raadplegen van stukken als gevolg van slechte materiële staat.

AANVRAAGINSTRUCTIE

Openbare archiefstukken kunnen online worden aangevraagd en gereserveerd. U kunt dit ook via de terminals in de studiezaal van het Nationaal Archief doen. Om te kunnen reserveren dient u de volgende stappen te volgen:

1. [Creëer een account of log in.](#)
2. Selecteer in de archiefinventaris een archiefstuk.
3. Klik op 'Reserveer' en kies een tijdstip van inzage.

CITEERINSTRUCTIE

Bij het citeren in annotatie en verantwoording dient het archief tenminste éénmaal volledig en zonder afkortingen te worden vermeld. Daarna kan worden volstaan met verkorte aanhaling.

VOLLEDIG:

Nationaal Archief, Den Haag, Collectie 316 Kapteyn, nummer toegang 2.21.096, inventarisnummer ...

VERKORT:

NL-HaNA, Kapteyn, 2.21.096, inv.nr. ...

Archiefvorming

GESCHIEDENIS VAN DE ARCHIEFVORMER

P.J. KAPTEYN

Paulus Johannes Kapteyn werd op 28 september 1895 in Amsterdam geboren. Hij bezocht de Hogere Burgerschool en de Handelsschool en deed na enige jaren praktijkervaring het kandidaatsexamen aan de Handels Hogeschool (later Economische Hogeschool) in Rotterdam. Na in binnen en buitenland verschillende betrekkingen voornamelijk op handelsgebied te hebben vervuld (o.a. in Bulgarije, Denemarken, China, Tsjechoslowakije en Duitsland) was hij van 1928-1960 directeur van de N.V. Cacao en Chocoladefabriek "Union" in Haarlem.

In 1946 werd hij voor de Partij van de Arbeid tot lid van de Provinciale Staten van Noord-Holland gekozen. Van 1950 tot en met 1966 had hij zitting in de Eerste Kamer. Hij was nauw betrokken bij de eenwording van Europa en werd in 1952 achtereenvolgens lid van de Raadgevende Vergadering van de Raad van Europa en de Gemeenschappelijke Vergadering van de Europese Gemeenschap van Kolen en Staal. Hij was lid en later onder-voorzitter van de socialistische fractie. In de Raadgevende Vergadering was hij onder-voorzitter van de Economische Commissie en in de Gemeenschappelijke Vergadering onder-voorzitter en later voorzitter van de Commissie voor het Vervoer en van 1964-1966 vicevoorzitter van het Europese Parlement. (Het was in de aanvang van de jaren zestig dat men op voorstel van Kapteyn besloot de naam Gemeenschappelijke Vergadering te vervangen door Europees Parlement. Duitsland, België en Nederland gingen terstond hiertoe over en Italië en Frankrijk volgden later). Kapteyn is eveneens gedurende vijf jaar voorzitter geweest van de Commissie voor Economie en Financiën van de Interparlementaire Unie.

Als rapporteur van de Commissie voor het Vervoer van de Gemeenschappelijke Vergadering nam Kapteyn een initiatief dat beoogde de coördinatie van het vervoer in de EGKS te bevorderen. Hij overleed in 1984 in België ten gevolge van een ongeval ¹.

NADERE GEGEVENS TER TOELICHTING BIJ DE ARCHIEFSTUKKEN

Bij de overdracht op 25 november 1977 gaf de heer Kapteyn hierbij een uitgebreide toelichting, waarvan een gedeelte hieronder is weergegeven.

A. KAPTEIJN EN DE COÖRDINATIE VAN HET VERVOER IN EUROPA

(vergelijk inventarisnummers 1-10)

1 bron: www.parlement.com

Als rapporteur - sinds 1953 - van de Commissie voor het Vervoer van de EGKS was Kapteyn tot de conclusie gekomen, dat het chaotische karakter van de vervoerpolitiek in de lid-staten onoverkomelijke bezwaren opwierp voor de doorvoering van de vervoerparagraaf van het Verdrag. Dit zou tevens het bereiken van de belangrijkste doelstellingen van het Verdrag belemmeren. Integratie van het gehele vervoer zou ongetwijfeld de beste oplossing zijn. Kapteyn vroeg zich af of de Gemeenschappelijke Vergadering zich met succes hiervoor zou kunnen inzetten. (Nog geen half jaar tevoren had de Franse Assemblée geweigerd het Europese Defensie Gemeenschap Verdrag in behandeling te nemen.) Kapteyn besprak toen de kwestie met de voorzitter van de Commissie voor het Vervoer Alain Poher, de latere kandidaat voor het presidentschap van de Franse Republiek tegen Pompidou. Zij meende allereerst te moeten vaststellen of een supranationaal voorstel een kans zou maken. Daarom werd besloten de belangrijkste ministers van Buitenlandse Zaken en Verkeer van de zes lid-staten te polsen. Het gesprek met de Franse minister van Buitenlandse Zaken was in dit opzicht het meest teleurstellend. Hij achtte geen enkel voorstel van supranationaal karakter voor de toenmalige Franse Assemblée aanvaardbaar. (Hier blijkt op welk uitzonderlijk bekwame wijze Beyen indertijd de stoot gaf tot de Messina-Conferentie, die in juni van dat jaar plaats vond).

Dit leidde ertoe dat de Commissie voor het Vervoer in haar rapport van mei 1955 voorstelde "een commissie, bestaande uit een beperkt aantal uiterst deskundige personen" te benoemen, "die niet als nationale vertegenwoordigers gekozen zijn en die geacht zouden moeten worden geen belangengroepen uit enige verkeerssector te vertegenwoordigen, doch die louter en alleen wegens hun bekwaamheid aangewezen moeten zijn." Deze commissie zou voorstellen met betrekking tot de coördinatie van het vervoer moeten voorleggen.

Daar de Raad geen aandacht schonk aan dit voorstel, achtte Kapteyn het gewenst dat de Gemeenschappelijke Vergadering zelf een initiatief zou nemen. Dit mondde uit in een kleine werkgroep die met drie zeer deskundige personen - Geile (scheepvaart), Huter (spoorwegen) en Dijkmans van Gunst (wegvervoer) - de zaak ter hand zou nemen.

Verschillende door de deskundigen voorgelegde nota's en maandenlange gedachtewisselingen leidden toen tot het zgn. Eerste Rapport Kapteyn, dat in het najaar van 1957 aan de Gemeenschappelijke Vergadering werd uitgebracht.

Daar de leidende gedachte van het rapport sterk afweek van vooral de Duitse en Franse opvattingen, baarde het veel opzien in kringen die zich met het vervoer bezighielden. (De Sociaal Economische Raad liet er door een werkgroep een verslag over uitbrengen.)

De voorzitter van de Commissie voor het Vervoer, Wigny - later minister van Buitenlandse Zaken van België, achtte de hoeveelheid over het rapport verschenen artikelen een onverteerbare mer à boire voor de leden en op zijn voorstel werden voor vier onderdelen van het rapport vier leden (waaronder de

latere kanselier Helmut Schmidt) benoemd met de opdracht door samenvattingen een meer aanvaardbare toegankelijkheid voor de leden mogelijk te maken.

Op 1 januari 1958 was inmiddels de Europese Economische Gemeenschap in werking getreden en werden de werkzaamheden in dit kader voortgezet. De vier samenvattingen, die enkele waardevolle kritische opmerkingen signaleerden, werden grondslag voor verdere gedachtewisselingen met de drie experts en lokten nieuwe nota's uit. Daar de samenvattingen bovendien aan het licht brachten dat vele schrijvers weliswaar dezelfde termen gebruikten, echter daarbij ten aanzien van de inhoud daarvan zeer verschillende opvattingen hadden, gaf Kapteyn het secretariaat opdracht om met de deskundigen een terminologische lijst vast te stellen. Het zogenaamde Tweede Rapport Kapteyn dat eind 1961 verscheen kondankzij deze bijgevoegde lijst in dit opzicht geen aanleiding meer geven tot misverstanden.

In die tijd veronderstelde men nog dat de EEG zich voorspoedig zou ontwikkelen en in kringen, die bij het vervoer betrokken waren, verwachtte men blijkbaar dat het rapport Kapteyn bij het vaststellen van de vervoerpolitiek in de EEG een belangrijke rol zou spelen. Organisaties op het gebied van het vervoer, Kamers van Koophandel en clubs van industriëlen, vooral in Duitsland, doch ook in België en Frankrijk, nodigden Kapteyn uit zijn opvattingen te komen uiteenzetten.

B. KAPTEYN EN DE ONTWIKKELINGSHULP AAN GRIEKENLAND

(vergelijk inventarisnummers 12-14)

Als lid van de Raadgevende Vergadering van de Raad van Europa en ondervoorzitter van haar Economische Commissie verving Kapteyn de voorzitter - Paul Reynaud - in 1955 in een werkgroepje, dat de opdracht kreeg na te gaan op welke wijze steun moest worden verleend aan Italië, Griekenland en Turkije, teneinde de economische ontwikkeling te versnellen. De andere leden waren Sean McBride, gewezen minister van Buitenlandse Zaken van Ierland, die zich later en ook nog thans geweldig heeft ingezet voor de verdediging van de mensenrechten enz., en Per Federspiel, de latere voorzitter van de Raadgevende Vergadering. In verband met de bezoeken aan de betrokken landen gingen een Grieks lid, Tassi Droulia en een Turks, Ete, met hen mee.

Kapteyn was zo geschokt door de toestanden die hij aantrof, vooral in de aan Joegoslavië en Bulgarije grenzende bergdorpen, dat hij zich verplicht achtte zich voor hulpverlening aan Griekenland te gaan inspannen.

Teneinde hiervoor de steun van zijn fractie te verwerven beschreef hij in een reisverslag de situatie zoals hij die had aangetroffen. Daarnaast wees hij erop dat in de twee Vijfjaren Plannen van de Griekse regering het accent vooral was gevallen op het scheppen van een gezonde betalingsbalans, om hierdoor buitenlands kapitaal voor de zo hoog nodige investeringen te kunnen

aantrekken. De beoogde oprichting van deviezenbesparende en -opbrengende zware industrie zou echter in zeer geringe mate bijdragen tot oplossing van het schrijnende probleem van de zichtbare en onzichtbare werklozen. Kapteyn meende dat het accent vooral op de verbetering van de landbouw moest vallen. In sommige streken was zelfs ernstig gebrek aan voedsel. Bij stijgende produktie zou niet alleen hierin worden voorzien, maar binnen afzienbare tijd de landman ook de middelen verwerven om een bed, een stoel en een tafel te kopen, waardoor het lokale ambacht werk zou krijgen.

Tijdens een gesprek met Samkalden vertelde Kapteyn hem dat hij de regering wilde vragen een jaar rente over de ons door de Verenigde Staten geschonken "grants" te willen bestemmen voor de inpoldering van een moeras in Griekenland. Teneinde ervan verzekerd te zijn dat elke cent aan het beoogde doel zou worden besteed, zou het beheer van de middelen en de uitvoering van het werk in Nederlandse handen moeten liggen. Een van de grote ondernemers op dit gebied (een Suezkanaal baggeraar) verklaarde dat hij en een collega het werk tegen een nominale vergoeding zouden willen doen. Zij meenden hierdoor in een gunstiger concurrentiepositie te zullen komen wanneer het later om havenwerken zou gaan. Samkalden raadde hem aan zijn reisverslag aan alle leden van de Staten-Generaal te zenden, teneinde ook in andere fracties steun te verwerven, hetgeen geschiedde. Kapteyn had toen een gesprek met Luns. Deze achtte het volstrekt ondenkbaar dat de Griekse regering ermee zou instemmen, dat een andere regering werkzaamheden op haar grondgebied zou doen verrichten. Zou Kapteyn kunnen aantonen dat dit wel het geval was, dan zou hij diens voorstel aan de ministerraad willen voorleggen. Kapteyn die wist dat Droulia al jarenlang met Griekenlands "big boss" bevriend was, vroeg hem de zaak aan de Griekse regering voor te leggen. De laatste verklaarde toen schriftelijk met het voorstel Kapteyn akkoord te gaan. Op de dag dat de begroting van Buitenlandse Zaken in de Eerste Kamer aan de orde kwam, deelde Luns voor de zitting Kapteyn mee, dat Drees het voorstel afwees. Kapteyn verzocht Luns toen zich tenminste bereid te verklaren de zaak nog eens te bestuderen. In zijn antwoord in de Kamer deed hij deze uiteraard betekenisloze toezegging. Kapteyn kon nu hierop aanhaken met de vraag ook Mansholt te willen verzoeken Kapteyns voorstel te willen bestuderen. Mansholt had zich reeds tegenover Kapteyn zeer gunstig over diens voorstel uitgelaten, maar de hulp aan derde landen liep nu eenmaal over Buitenlandse Zaken. Wat Kapteyn verwachtte gebeurde: Luns eigen toezegging trof men niet in de Handelingen aan, wel de belofte dat hij Mansholt zou benaderen. Zelfs deze belofte kwam hij niet na. Toen Mansholt hem enige tijd later belde en zei van Kapteyn gehoord te hebben dat hij dit beloofd had, antwoordde hij van niets te weten. Mansholt zei hem toen maar eens de Handelingen na te lezen. Kapteyn wist dat de minister van Financiën over een reservepotje beschikte en vroeg toen deze minister hieruit Mansholt een miljoen te geven voor een proefpoldertje. Dit is gebeurd. Helaas heeft men toen geen voeling meer gehouden met Kapteyn. Ambtenaren hebben nu eenmaal geen hoge pet op van de capaciteiten van kamerleden.

Later werd Kapteyn voorzitter van de Commissie Griekenland van de Nederlandse Organisatie voor Internationale Bijstand. Hij betreerde het dat bij de besteding van de ingezamelde gelden de heer Van der Plas werd betrokken, die in Chrysoupolis werkzaam was aan een projekt van de UNO. Het geld werd wel nuttig besteed, maar in een dorp waarin men de beschikking had over koeien en paarden. Op luttele kilometers afstand lagen echter de crepeerdorpen, waarmen hoogstens één geit per gezin had.

C. KAPTEYN EN DE MEDEDINGINGSREGELS EN DE POSITIE VAN DE EUROPESE ONDERNEMINGEN IN DE GEMEENSCHAPPELIJKE MARKT EN IN DE WERELDECONOMIE

(vergelijk inventarisnummer 22)

Het laatste rapport dat Kapteyn als lid van het Europese Parlement uitbracht viel geen gunstig onthaal ten deel. Het Europees Parlement weigerde het in behandeling te nemen, waardoor het echter wel groter verbreiding kreeg dan anders het geval zou zijn geweest. Aan het einde van de dag waarop het aan de orde kwam, was het in alle talen uitverkocht en de volgende dag verweet een lid van de Amerikaanse ambassade Kapteyn lachend dat hij het State Department op kosten had gejaagd omdat dit nu de benodigde 30 exemplaren moesten laten stencillen.

Aan de voor Kapteyn nogal pijnlijke ervaring was hij zelf niet geheel onschuldig.

In die jaren was met de Amerikaanse publicatie van de 500 grootste ondernemingen van de wereld de grote onderneming het troetelkind van de Europese publicisten geworden. Men bewonderde de enorme conglomeraten die in een paar jaar tijd werden opgebouwd (en die meestal enkele jaren later op weinig welriekende wijze uiteenspatten). Veel aandacht kregen de enorme bedragen die aan wetenschappelijk onderzoek werden besteed; men vergat echter te vermelden dat het leeuwendeel afkomstig was van de overheid en bestemd voor verbetering of schepping van nieuwe wapens. De huidige technologie vereiste de enorme ondernemingen die zich de uitgebreide laboratoria konden veroorloven die voor de creatie van nieuwe produkten door teamwork nodig waren, zo meende men, blijkbaar niet wetend dat bijvoorbeeld het grootste deel van de nieuwe produkten door de grootste chemische industrie van de wereld (Dupont de Nemours) op de markt gebracht van eenmans-onderzoeken buiten het bedrijf afkomstig waren. Het was bovendien Kapteyn niet ontgaan dat in de EGKS aanvankelijk werd aangenomen dat een produktie van 3-3,5 miljoen ton staal nodig was, wilde een onderneming zich op de internationale markt kunnen handhaven. Onder druk van de staalindustrie had de Hoge Autoriteit deze hoeveelheid in luttele jaren op ongeveer 6 miljoen ton gebracht. Korf, een jongeman met ondernemingskwaliteiten, had echter in de buurt van Kehl een staalbedrijf opgericht, dat nog geen miljoen ton produceerde en was erin geslaagd niet minder dan 20 % van de Duitse betonijzeromzet in handen te krijgen. Het

geheim van zijn succes was dat, dankzij de toepassing van de nieuwste produktiemethoden, bij hem de omzet 220.000 Mk per werknemer bedroeg, tegen 35.000 Mk in het Roergebied.

In Nederland schreef men dat de overheid Philips met een paar honderd miljoen zou moeten steunen, wilde deze ook nog een rol in de computerindustrie gaan spelen. Maar enkele jaren later vertelde echter het hoofd van de wetenschappelijke afdeling van de Amerikaanse ambassade in Parijs aan Kapteyn, dat het de I.B.M. miljoenen en miljoenen dollars had gekost (het uit de circulatie nemen van het type 360 computer en vervangen ervan door het type 60), dat enkele ingenieurs met een beperkt aantal dollars, maar een aanzienlijke hoeveelheid hersens Honeywell hadden opgericht en een betere computer op de markt hadden gebracht. In Duitsland was het Nixdorf in Paderborn die enorme moeilijkheden moest overwinnen om een door hem ontworpen digitaalcomputer bij een elektriciteitsbedrijf te plaatsen. Nadat het eerste exemplaar door hem met behulp van een assistent was vervaardigd, volgden er meer. Aan het eind van jaren zestig had hij reeds 700 werknemers en waren twee van elke drie digitaalcomputers die in Duitsland verkocht werden van hem afkomstig.

Dit alles deed Kapteyn twifelen aan de juistheid van de gangbare mening. Bovendien was hij huiverig voor de politieke invloed die een concentratie van economische macht verschaft. Kapteyn besloot deze twijfel en huiver tot uitdrukking te brengen, niet door persoonlijke beschouwingen, maar door gezaghebbende figuren aan het woord te laten. De poging daarbij door een kleurig citaat een wat dor relaas leesbaar te maken werd hem noodlottig. Het betrof hier een uitlating van Willis Ballinger (director of studies and economic advisor to the Federal Trade Commission) in 1939 voor het Temporary National Economic Committee, die luidde: "Uit angst dat de volken lering uit de geschiedenis trekken, meten de duistere machten van het grootkapitaal zich op elk nieuw strijdtoneel een andere naam aan ter vermijding van de vroegere benamingen waaraan de historische bijsmaak van de tirannie nog kleeft. Tirannen, satrapen, farao's, cesaren, keizers en tsaren hebben op de bladzijden der historie een onwelriekend spoor achtergelaten. In Europa dragen zij nu andere namen. In Amerika heten de kleine potentatjes ondernemers of juridisch adviseur, de groten heten koning: er zijn olie-, lucifer- en zeepkoningen en nog honderden andere".

Voor Kapteyn was het citaat een gekleurd plaatje in een eentonig verhaal. Door het grote aantal exotische beoefenaren van de tirannie waren de minder opvallende juridische adviseurs zelfs aan zijn aandacht ontsnapt. Dit zou hem opbreken. Dit bleek al tijdens de eerste zitting door de Commissie Binnenmarkt aan het rapport gewijd. De heer Blaisse - zijn taak als voorzitter was de discussie objectief te leiden - opende de zitting met een op zeer opgewonden toon uitgesproken aanval op dit en andere citaten. Deze kreeg extra gewicht omdat hij, op gezag van de University of Harvard en veelbetekenend als "men" gekwalificeerde personen die hij in Washington had gesproken, kon verklaren dat het hier verouderde en volstrekt onbekende auteurs betrof. Hij sprak over het "helemaal onbekende boekje", volgens hem "niet meer in tel op de

Universiteitsbibliotheken (sic), omdat men het onder de categorie pamfletten rangschikt". Van de schrijver Blair "heeft niemand gehoord" en de "University of Harvard kent hem niet eens. En de heer Blaisse klaagt vernietigend aan: "Niettemin draagt het essentiële richting in het rapport van de heer Kapteyn". Het "boekje" - "pamflet" van de heer Blaisse was echter een artikel in de *American Economic Review* van dr. John M. Blair, chief economist van het Senate Antitrust and Monopoly Subcommittee. Reeds vele jaren aan deze uiterst belangrijke Senaatscommissie verbonden had hij een jaar tevoren (1965) 15 zittingen van 10-15 experts bijgewoond, waaronder 22 hoogleraren van 17 verschillende universiteiten waarvan er minstens 12 een bijdrage van Blair voorgelegd kregen en er 2 verbonden waren aan Harvard.

Tot de "men" die de heer Blaisse in Washington had gesproken behoorde blijkbaar niet Edward Kennedy. Deze, lid van het Subcommittee had namelijk op 17 maart 1965 - dus het een jaar eerder - o.a. dr. Carl Kaysen, professor of political economy van Harvard begroet, die later in discussie zou geraken met "heeft niemand van gehoord" en de "University of Harvard kent hem niet eens" Blair. Gezien de schaamteloze wijze waarop de heer Blaisse de waarheid verkrachtte gaf Kapteyn het secretariaat terstond opdracht diens interventie van de band af te schrijven (zie inventarisnummer 22). Uiteraard kon dit niet voorkomen dat de andere leden van de Commissie Binnenmarkt zouden aannemen dat "Washington" en "Harvard" aan het licht hadden gebracht dat het rapport berustte op verouderde opvattingen van onbekende schrijvers. Deze indruk moest wel versterkt worden doordat het rapport eveneens scherp werd aangevallen door de heer Deringer (CD-er en in Duitsland een vooraanstaande karteljurist) en de heer Armengaud (Frans liberaal en adviseur van ondernemingen en organisaties, wiens vele amendementen op de resolutie van een ander rapport een niet socialistisch lid van het Europese Parlement in de wandelgang de opmerking hadden ontlokt, dat hij voortaan geen enkel amendement van Armengaud meer zou doorlezen, wanneer het niet vermeldde wie ervoor had betaald). Was het toeval dat deze drie als eersten felle aanvallen deden? Of prikte hen misschien het citaat, omdat zij zoals de heer Blaisse Kapteyn eind juni vertelde nu juist samen van het Europese papierindustrie het verzoek hadden gekregen een advies voor een Europees papierkartel voor te leggen? (Onder controle van het Europese Parlement moet de Europese Commissie zorg dragen voor een juiste naleving van artikel 85).

Ook tijdens de plénaire gedroeg de heer Blaisse zich niet correct door ondanks zijn voorzitterschap als fractiespreker op te treden. Hij ging bovendien voor de zitting de liberale fractie overhalen het rapport niet in behandeling te nemen. Daarvoor had de heer Armengaud aan Kapteyn gezegd dat zijn fractie voor de resolutie zou stemmen (over het rapport wordt niet gestemd) indien een feitelijk niet zo belangrijk amendement door Kapteyn zou worden aanvaard.

Voor Kapteyn is de grote inzet van Blaisse nog altijd een raadsel. Deze draagt namelijk nogal rondborstig uit hoe hij als politicus zijn privébelangen dient. Kapteyn vraagt zich af of de heer Blaisse misschien verband gelegd heeft

tussen het citaat en een voor hem enigszins pijnlijke grap die in die tijd in Brussel de ronde deed. Men vertelde daar namelijk dat een Italiaanse ambtenaar de heer Blaisse had begroet met de woorden:

"Bonjour, Monsieur Blaisso", waarop deze woedend was uitgevallen:

"Cela, je ne l'avale pas. Tout le monde sait que je suis payé par le Shell." Is hem dit misschien onder een borrel door een collega verteld en veronderstelde hij dat het citaat in het rapport en de grap uit dezelfde koker afkomstig waren? Aan de grap was Kapteyn in ieder geval onschuldig. Kort nadat dit alles zich had afgespeeld werd Kapteyn aangesproken door een bestuurslid van de KVP-fractie in de Tweede Kamer. Deze vroeg hem eens te vertellen hoe de zaak in elkaar zat. Kapteyn maakte uit zijn woorden op dat deze bij hen ter sprake was gekomen en gaf hem de stukken ter inzage.

Het lot wilde dat er in hetzelfde jaar 1966 een eind zou komen aan de politieke loopbaan van beide tegenstanders. Voor Kapteyn kwam dit niet onverwacht. Feitelijk was hij al drie jaar over tijd. Men was echter zo genereus geweest om hem in afwijking van de regel op zijn 68ste nog voor een termijn van drie jaar herkiesbaar te stellen. Die termijn was thans om. Bij de veel jongere heer Blaisse speelde de leeftijd geen rol. Op de lijst van zijn kieskring wenste men hem geen verkiesbare plaats meer te geven en de fractie en het hoofdbestuur gaven blijkbaar geen steun voor een verkiesbare plaats op de algemene lijst

GESCHIEDENIS VAN HET ARCHIEFBEHEER

De hieronder beschreven dossiers zijn incidenteel bewaarde stukken, die bij de heer Kapteyn tussen uitgebreid documentatiemateriaal over Europese aangelegenheden werden aangetroffen.

Op 25 november 1977 overhandigde de heer Kapteyn de hier beschreven archivalia.

Schenking (van een niet overheidsarchief)

Inhoud en structuur van het archief

VERANTWOORDING VAN DE BEWERKING

Een systematisch archief werd niet bijgehouden; slechts enkele gedeelten zijn op onderwerp geordend overhandigd. De inventaris kon derhalve slechts bestaan uit een lijst, die een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving van de stukken geeft, en die door de heer Kapteyn is gecorrigeerd. Ook de uitgebreide toelichting bij de inventarisnummers is door de heer Kapteyn geschreven.

Nadat in het najaar van 1978 een kleinere aanvulling volgde op inventarisnummer 22, werd de inventaris voltooid door drs. J.A.A. Bervoets, chartermeester 1 bij de Tweede Afdeling van het Algemeen Rijksarchief.

Verwant materiaal***BESCHIKBAARHEID VAN KOPIEËN***

Inventarisnummers van dit archief zijn niet in kopievorm beschikbaar

BESCHRIJVING VAN DE SERIES EN ARCHIEFBESTANDELEN

- 1-10** Stukken betreffende initiatieven van Kapteyn, lid van de Gemeenschappelijke Vergadering van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en het Europese parlement, ten aanzien van de coördinatie van het vervoerswezen van landen, aangesloten bij de E.G.K.S. en de Europese Economische Gemeenschap. 1953-1973
- 1** Ingekomen rapport van J.E. Vleeschhouwer, ambtenaar in Rotterdam, over internationale organisaties, die zich bezig houden met het verkeer in West-Europa. Gestencild. 7 juli 1953, 1 omslag
 - 2** Ingekomen "Rapport van de commissie tot inventarisatie der tussen de Noordzeehavens van België, van de Bondsrepubliek Duitsland alsmede van Nederland bestaande problemen", samengesteld uit delegaties van deze drie landen. z.j. (ca. 1954), 1 omslag
 - 3** Stukken betreffende een reeks bezoeken van Kapteyn en de Fransman A. Poher aan bewindslieden van bij de E.G.K.S. aangesloten landen ter bespreking van een eventuele coördinatie van het vervoerswezen. 1955-1956, 1 omslag
 - 4** Ingekomen rapporten van de Sociaal-Economische Raad naar aanleiding van een eerste rapport van Kapteyn over de coördinatie van het Europese vervoerswezen. Gestencild, gefotocopieerd. 1957, 1 omslag
 - 5** Ingekomen memoranda betreffende het beraad van het directoraat van de Europese Economische Gemeenschap inzake vervoer, met verslagen van de Commissie voor vervoer van de Europese Economische Gemeenschap en aantekeningen van Kapteyn en correspondentie. Gestencild, getypt. 1961-1963, 1 pak
 - 6** Briefwisseling met. de Handelskamer en de directie van de Klub van Bremen over vervoersproblemen naar aanleiding van een door Kapteyn te houden lezing in Bremen. 1962-1963, 1 omslag
 - 7** Doorslag van een nota van Kapteyn aan de Commissie voor Transport van het Europese Parlement ter voorbereiding van het Voorlopig Verslag over het voorstel van de Europese Commissie inzake een verordening betreffende de invoering van margetarieven, met ingekomen nota's en rapporten van diverse instanties over dit voorstel. 1963-1965, 1

- omslag
- 8** Ingekomen rapporten van diverse instellingen en leden van het Europese Parlement houdende de indiening of bespreking van voorstellen inzake een gemeenschappelijk vervoersbeleid. 1963-1973, 1 omslag
- 9** Ingekomen stukken houdende stellingname van Nederlandse instanties ten aanzien van een Europees vervoersbeleid bij gelegenheid van het zeventiende beroepsvervoercongres van de N.O.B. Wegtransport. Gestencild. 1964, 1 omslag
- 10** Concepten van redevoeringen en nota's. z.j., 1 omslag
- 11** Ingekomen brieven van R. Buron, 25 januari 1969; M. Ete, 11 maart 1955; P. Lieftinck, 28 november 1954 en K. Smits, 18 juli 1955. 1954-1969 4 stukken
- 12-14** Stukken betreffende Kapteyns bemoeienis met ontwikkelingshulp aan Griekenland. 1955-1957
- 12** Stukken betreffende zijn studiereis als lid van een commissie ad hoc van de Raad van Europa naar Griekenland naar aanleiding van een door Griekenland aan de Organisatie van Europese Economische Samenwerking ingediend rapport met betrekking tot zijn economische ontwikkeling en zijn voorstellen als lid van de Eerste Kamer, aan de Nederlandse regering tot de opzet van een ontginningsproject van een moeras bij Saloniki en de aanvaarding van dit project door de Griekse regering. 1955, 1 omslag
- 13** Ingekomen brief van C.O. van der Plas, vertegenwoordiger van de Nederlandse Organisatie voor Internationale Bijstand in Griekenland ter verantwoording van zijn werkzaamheden ter ontwikkeling van de stad Chrysoupolis, met bijlagen. September 1957, 1 omslag
- 14** Ingekomen tekst van een adres van diverse bekende personen aan de Ministerraad, om bevordering van ontwikkelingshulp. Gestencild. z.j., 1 stuk
- 15** Ingekomen rapport van J.E. Vleeschhouwer, ambtenaar bij de gemeente Rotterdam, over "Rijnvaartproblematiek". Gestencild, met geschreven correcties. April, mei 1956 2 delen
- 16** Ingekomen brief van G. Wissels, kabinetschef van de Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap van Kolen en Staal, ter begeleiding van enige documenten inzake de verdeling van de kolenvoorraad in Europa in 1968 en een proces van de Hoge

Autoriteit tegen de Duitse deelstaat Noordrijnland-Westfalen over de instelling van een uniform verkoopsysteem in 1962.
29 mei 1962 1 omslag

17-20

Stukken betreffende de constitutionele bevoegdheden van het Europese Parlement.
1960-1974

17 Tekst van een artikel over "Rechtstreekse algemene verkiezingen" met ingekomen fotokopie van een nota van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken aan de Ministerraad over de ontwerp-conventie van dit parlement. 1960-1961, 1 omslag

18 Ingekomen stukken over een te vormen Europese politieke unie en de taak van het Europese Parlement. 1962-1974, 1 omslag

19 "Informatief document", opgesteld door Kapteyn ten behoeve van de socialistische fractie van het Europese Parlement over de medezeggenschap van dit parlement over de financiële aspecten van het landbouwbeleid van de Europese Economische Gemeenschap, met aantekeningen en een fotokopie van een anoniem artikel. 1965, 1 omslag

20 Rapport van Kapteyn ter toelichting van zijn nota over de technische kloof tussen de Verenigde Staten van Amerika en Europa, bestemd voor de Wiardi Beckmanstichting. Met ingekomen nota van J. Kistenmaker over hetzelfde probleem en documentatie. Gestencild, met getypte correcties. 1962-1970, 1 omslag

21

Teksten van artikelen, nota's en interventies van Kapteyn, lid en oud-lid van het Europese Parlement, naar aanleiding van beraadslagingen van dit parlement en internationale conferenties over de concentratie van industrieën in Europa, met ingekomen nota's van medeparlementsleden en ter documentatie verzamelde rapporten.
1965-1970 1 omslag

22

Stukken betreffende de indiening van een concept-rapport van Kapteyn bij de Europese Commissie over de regelingen van de concurrentie en de positie van Europese ondernemingen binnen de gemeenschappelijke markt, en de afvoering van dit rapport van de agenda.
1966 1 omslag

23

Ingekomen stukken van H. van den Bergh, buitenland-specialist van de Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid, houdende nota's betreffende het beleid van de Europese Economische Gemeenschap. Gestencild.

1972-1973

1 omslag

24

Ingekomen fotokopie van een nota van B. van der Esch over
"Energiecrisis en E.E.G.-politiek". Getypt.
Februari 1974

1 stuk