

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

26^E JAARGANG

WOENSDAG 19 NOVEMBER 1941

No. 1348

HOOFDREDACTEUR:

M. F. J. Cool (Rotterdam).

Redactie en Administratie: Pieter de Hoohweg 122, R'dam-W.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigelaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Abonnementsprijs voor het weekblad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20.85* per jaar. Buitenland en koloniën f 23.— per jaar. Abonnementen kunnen met elk nummer ingaan en slechts worden beëindigd per ultimo van elk kalenderjaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties. Adreswijzigingen op te geven aan de Administratie.

Advertenties voorpagina f 0.50 per regel. Andere pagina's f 0.40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief.

INHOUD:

Blz.

De haven van Rotterdam in de twintigste eeuw door <i>H. C. B. Bijleveld</i>	652
Prijsvormingsbesluit door <i>H. van Duyn</i>	657
Een methode ter uitschakeling van den invloed der waardeschommelingen van den veestapel op de bedrijfsresultaten in den landbouw door <i>J. Horryng</i>	659
Overheidsmaatregelen op econo- misch gebied	661
Maandcijfers.	
Gecombineerde maandstaat van de vier Nederland- sche groote banken en van het Nederlandsche be- drijf der Nederlandsche Handel Maatschappij	661
Statistieken.	
Bankdisconto's - Wisselkoersen - Bankstaten	661-662

GELD- EN KAPITAALMARKT.

De storting op de nieuwe staatsleening is vrijwel ge-
ruischloos verlopen. Een zeer belangrijk deel van het
door de guichetkantoren te betalen bedrag was reeds in
den vorm van callgeld aan de schatkist verstrekt. De laatste
opgaaf van den stand van 's Rijks kas toonde een bedrag
aan callgeld aan van 255 millioen, en hoewel kort vóór de
storting de Agent weinig tegemoetkomend was in het
accepteeren van verdere callgelden, mag men toch wel
veronderstellen, dat op den stortingsdag de totale omvang
van deze financiering tot niet ver beneden de 300 millioen
was gestegen. Dit bedrag werd, naar men mag aannemen,
vrijwel geheel gebruikt voor de storting op de nieuwe
leening. De overige 200 millioen zijn deels gedekt met
bankpapier (de biljettencirculatie is blijkens den jongsten
bankstaat met 24 millioen teruggelopen), terwijl deels
de beleeningsfaciliteit bij De Nederlandsche Bank te hulp
werd geroepen (de beleeningen namen toe met 23 millioen).
Tenslotte zijn de saldi van anderen bij De Nederlandsche
Bank teruggelopen met 85 millioen, zoodat daarmede
wederom een deel van de storting was gedekt. Tezamen
hebben deze drie posten een bedrag opgeleverd van 132
millioen. Dientengevolge was de Agent in staat het recht-
streeks bij de Bank ondergebrachte schatkistpapier (op
den laatsten weekstaat nog 61 millioen beloopend) en
het debetsaldo van het Rijk ad 9 millioen af te lossen
en een creditsaldo te kweken van 46 millioen.

De obligatiemarkt heeft weinig koersfluctuaties van be-
teekenis vertoond. De omzetten waren niet groot. De
nieuwe leening is, na de vrij snelle stijging, waarvan in
ons vorige overzicht melding kon worden gemaakt, weer
iets in reactie, en de noteering heeft om en nabij de 96½
geschommeld; derhalve ongeveer een procent beneden den
koers van uitgifte. Ook de andere leeningen hebben het
hoogste peil van de vorige week niet kunnen handhaven.
De gestaffelde leening 1938 fluctueerde om de 93½ pCt.
Vergeleken met de situatie na de vorige semi-gedwongen
leening heeft de markt intusschen een goed weerstands-
vermogen getoond. Het aanbod werd vrij vlot opgenomen,
waarbij vooral de institutioneele beleggers als vragers in
de markt bleken te zijn.

De aandelenmarkt bleef gunstig gestemd. De omzetten
waren over het algemeen niet overmatig groot, maar de
koersen gingen gestadig omhoog. De vraag ontmoet
slechts een beperkt aanbod, zoodat zelfs aan een zeer
matige vraag slechts voldaan kan worden bij voortdurend
oplopende koersen. Opvallend is ook de krachtige koers-
stijging, die in de laatste weken de meeste preferente aan-
deelen hebben ondergaan. Verscheidene daarvan staan
thans op een 4 pCts.-rendementspeil of zelfs daaronder,
derhalve niet noemenswaard meer rendement biedend dan
obligaties; een situatie, die motiveerbaar is, wanneer men
een noemenswaarde daling van de kapitaalrente verwacht.

DE HAVEN VAN ROTTERDAM IN DE TWINTIGSTE EEUW¹⁾.

Inleiding.

Wanneer wij de nijverheidsgebieden van het Europese vasteland in kaart brengen, komt aan den dag hoe zij zich in hoofdzaak groeperen tot twee aaneengesloten complexen. Een brede strook van industrieën strekt zich uit van Noord-Italië tot de Nederlanden, slechts onderbroken door de Alpen en enkele dunbevolkte streken als de Ardennen en de Eifel. Een tweede reeks loopt van het Teutoburgerwoud over Midden-Duitsland, Thüringen en Saksen naar de Boheems-Moravische randgebirgen²⁾.

Eén oogopslag op de oergelijke kaart leert ons, dat een groot deel der Europese nijverheid binnen het bereik van den Rijn valt. De dichte bevolking en de sterk ontwikkelde industrie dezer streken vragen om grondstoffen en levensmiddelen, om erts, graan en hout. In ruil daarvoor leveren zij weer andere grondstoffen, waarvan steenkool wel de voornaamste is, en bovenal producten van hun, op hoog peil staande, industrie.

De oorsprong van den handel tussen verschillende landen is in het algemeen het verschil in productiekosten voor bepaalde goederen. De transportkosten maken de voordelen, aan den tusschenlandsen goederenruil verbonden, natuurlijk kleiner. Het is bijgevolg voor koper en verkoper van belang, dat de kosten van vervoer zo laag mogelijk zijn. De goedkoopste weg is te allen tijde de waterweg geweest, of die nu over zee of langs rivieren en kanalen gaat. De Rijn is daardoor van het hoogste belang voor de aangrenzende gebieden; de zee is het ook. De Rijn en de zee ontmoeten elkaar — in economischen zin — te Rotterdam. Dat is de betekenis van Nederlands grootste haven.

Verkeer van schepen en goederen in het algemeen.

Een eerste indruk van de ontwikkeling der haven in de twintigste eeuw wordt verkregen uit het verkeer van schepen en goederen in het algemeen.

De jongste eeuwwisseling en het uitbreken van den oorlog in 1914 begrenzen een tijdperk van gestadigen vooruitgang van Rotterdam. In 1913 is de netto-tonnenmaat der binnengekomen zeeschepen ruim verdubbeld ten opzichte van 1900³⁾:

	Aantal schepen	NRT
1900	7.362	6.359.794
1913	10.527	13.047.465

De toeneming blijkt voor de tonnage veel aanzienlijker te zijn dan voor het aantal; hierin weerspiegelt zich de groei der zeeschepen, die in de vaart werden gebracht; de gemiddelde tonnage klimt in de beide genoemde jaren van 864 NRT tot 1.239 NRT. Opgemerkt kan worden, dat Nederland aanvankelijk achterblijft bij de snelle stijging der scheepsruimte, die in de Maasstad wordt ingeklaard. Het aandeel der Hollandse vlag gaat in de vooroorlogsjaren langzaam maar zeker omlaag:

Aandeel der verschillende vlaggen in de inklaringen⁴⁾.

	Tot. bruto m ³	Nederland	Engeland	Duitsland
1904	35.668.049	21,8 pCt.	35,1 pCt.	18,8 pCt.
1907	46.852.214	18,0 pCt.	40,1 pCt.	17,8 pCt.
1913	59.903.411	17,5 pCt.	33,4 pCt.	20,0 pCt.

De Engelse vlag heeft onbetwist den voorrang, Nederland en Duitsland geven elkaar niet veel toe, maar

¹⁾ Bekroonde inzending op de prijsvraag, uitgeschreven in November 1940 door de Stichting „Havenbelangen”, te Rotterdam, voor de studenten der Nederlandsche Economische Hoogeschool.

²⁾ Dr. Otto Schlier, Aufbau der europäischen Industrie nach dem Kriege, Berlin 1932.

³⁾ Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, Jaarverslag 1926 (in het volgende aangehaald als: K. v. K. 1926).

⁴⁾ De gegevens over de scheepvaart naar de vlag zijn alle ontleend aan de verslagen der K. v. K., Rotterdam.

tenslotte veroverd het laatste land de tweede plaats.

De opwaartse beweging van het begin dezer eeuw is even onderbroken in 1908. De industrie van het Duitse adellijk zijn weerslag in verminderden aanvoer van erts en steenkool⁵⁾. Maar overigens is de periode van 1900—1914 er een van gelijkmatigen, niettemin krachtigen vooruitgang.

Doan breekt in 1914 de oorlog uit en terstond treedt een gevoelige inzinking in. De tonnage der binnengekomen zeeschepen daalt in 1915 tot op een derde, in 1918 tot op een tiende van het laatste vredesjaar. Het beloop van het goederenverkeer komt hiermede overeen; de aanvoer ter zee bedroeg, in ruwe cijfers, 21 miljoen ton brutogewicht in 1913, 7 miljoen ton in 1915 en is in 1918 met nauwelijks 1 miljoen ton nog maar een schaduw van zijn normale grootte⁶⁾. Duikbootoorlog en blokkade legden ook de onzijdige scheepvaart aan banden. Aan de N.O.T. is het grotendeels te danken, dat de overzeese aanvoer niet gestaakt werd. Ons land had de keuze: „To be NOT, or not to be”, verklaarde later een Nederlands gezant te Londen.

Met den vrede komt een rap herstel, dat zich uit in het van jaar tot jaar met sprongen stijgende verkeer van schepen en goederen. De opgaande lijn wordt slechts even onderbroken door de Roerbezetting in 1923. Het is wel de moeite waard, na te gaan hoe de oorlog 1914—'18 en zijn nasleep tot uiting komen in de nationaliteit der binnengelopen schepen. Uiteraard is het aandeel der Nederlandse vlag in de oorlogsjaren onevenredig groot; in 1916 dekt zij 60 pCt. der inklaringen. Na den vrede ontstaan meer normale verhoudingen, maar de Nederlandse scheepvaart slaat toch duurzaam een beter figuur dan vóór 1914. Wij hebben het gemiddelde aandeel der Hollandse vlag in de inklaringen berekend over de laatste vijf jaar vóór en de eerste vijf jaar na den oorlog. Het verschil is opmerkelijk. Voor 1909—1913 vonden wij 18,0 pCt., voor 1919—1923 28,8 pCt. In dit hoge percentage doet zich echter nog de voorsprong gevoelen, die Nederland in het begin van de voorgesproegen verhoudingen had. De blijvende vooruitgang in de verhouding tot andere naties is geringer.

Op de scheepvaart der strijdende partijen heeft de oorlog natuurlijk dieper ingewerkt dan op de onze. Het verdrag van Versailles ontwaakt aan Duitsland het grootste deel van zijn handelsvloot, zodat dit land aanvankelijk ver achter kwam. Ook Engeland legt minder gewicht in de schaal dan vóór den oorlog.

Aandeel der verschillende vlaggen in de inklaringen.

	Tot. bruto m ³	Nederland	Engeland	Duitsland
1913	59.903.411	17,5 pCt.	33,4 pCt.	20,0 pCt.
1921	48.704.413	26,5 pCt.	31,6 pCt.	5,2 pCt.
1924	68.588.015	25,3 pCt.	25,5 pCt.	17,9 pCt.
1926	101.868.348	20,2 pCt.	23,9 pCt.	15,2 pCt.

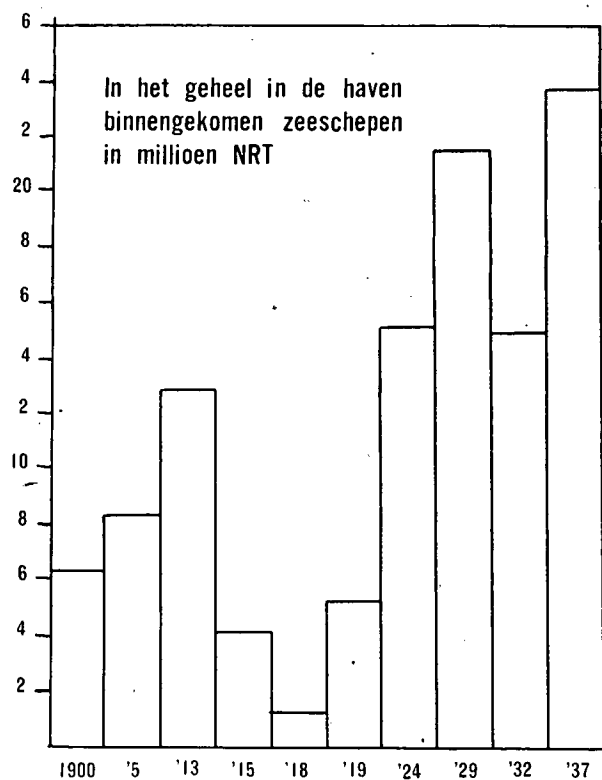
In 1921 overschrijdt de ingeklaarde Nederlandse scheepsruimte voor het eerst het peil van 1913. Met Duitsland, dat het verloren terrein opmerkelijk snel herwint, is dit in 1924 het geval; ook de totale scheepvaart heeft dan weer het oude niveau overtroffen en Engeland volgt twee jaar later. Niettegenstaande de percentages van 1924 op 1926 dalen, nemen de absolute cijfers der Nederlandse, Engelse en Duitse scheepvaart toe, als gevolg van de stijging van het totaal van ruim 68 tot 101 miljoen bruto m³.

⁵⁾ Een gedocumenteerde beschouwing over het verminderde goederenverkeer is te vinden in: K. v. K. 1908.

⁶⁾ Nauwkeurige cijfers over het goederenverkeer in de haven van Rotterdam ontbreken tot 1920. De opgaven in de verslagen der K. v. K. zijn niet geheel juist. Zie Dr. Kurt Herbig, Die Entwicklung der Häfen von Amsterdam und Rotterdam seit 1914, Leipzig 1928, blz. 22/23. De medegedeelde cijfers zijn, behoudens afrondingen, ontleend aan aldaar vermelde schattingen.

In 1926 valt tevens de grote Engelse mijnwerkersstaking, die ruim zes maanden duurde. De kolenuitvoer van Groot-Brittannië zakte omlaag van 54 miljoen ton (1925) tot 21,8 miljoen ton (1926). Het gevolg was een enorme vergroting van den afzet der Westfaalse kolenmijnen. De afvoer over zee van steenkool uit Rotterdam (met inbegrip van bunkercolen), die in 1925 8 à 9 miljoen ton had bedragen, sprong in 1926 tot niet minder dan 18 miljoen ton. Dit maakte, dat in onze haven de afvoer den aanvoer een heel stuk te boven ging, terwijl het in den regel juist andersom is.

Een algemeen overzicht van de scheepvaartbeweging in de Rotterdamse haven gedurende de eerste vier decaden van de twintigste eeuw geeft onderstaande grafiek, waarin de gegevens over enige met zorg uitgekozen jaren in beeld zijn gebracht, die in grote trekken de ontwikkeling duidelijk weergeven.



Ten dele met dezelfde jaren, geeft het onderstaande staatje van de goederenbeweging ter zee, ontleend aan de Jaarstatistiek van In-, Uit- en Doorvoer, een beeld van den tijd tussen de twee oorlogen:

1920	....	11.912.691 ton
1925	....	28.901.959 "
1929	....	37.833.972 "
1932	....	20.865.689 "
1937	....	42.352.611 "

Massagoed en stukgoed.

Deze kwantitatieve bepaling van het havenverkeer is uiteraard niet meer dan een aanduiding. Al wat er wordt aangevoerd en verscheept, tarwe en zuidvruchten, erts en steenkool, katoen en petroleum, papier en metalen, kunstmest en sojabonen, vormt een bont allerlei; enige ordening is voorwaarde voor nader onderzoek. Een gebruikelijke indeling is die in massagoed en stukgoed. Massagoed wordt onverpakt in grote partijen verzonden, het vertegenwoordigt doorgaans een betrekkelijk lage waarde bij groot gewicht; bijgevolg is het klemmend, dat de transportkosten laag zijn. Erts, graan, steenkool, minerale oliën en hout behoren tot deze categorie. Anders is het met stukgoed gesteld. Het wordt meestal in loodsen

opgeslagen, moet geteld en gesorteerd worden, valt wellicht uiteen in verschillende partijen, en voorzover de ontvanger in het achterland er om verlegen zit, volgt het de snelle spoorwegen in stede van den goedkope, maar langzamen waterweg. Een ton stukgoed is in vele opzichten voor de haven van meer belang dan een ton massagoed; er zit meer arbeid en meer geldelijk voordeel aan vast. Vermeldenswaard is een berekening van Mr. C. C. Gischler, die de baten uit het goederenverkeer in de haven van Rotterdam voor 1929 als volgt heeft begroot ⁷⁾.

Massagoed

(steenkool en cokes, graan, erts, hout, petroleum, gestorte zaden e.d.) f 0.56 per ton

Massaal stukgoed

(rijst e.d. in balen, kunstmest, palmpitten, suiker enz.) f 2.01 " "

Zuiver stukgoed f 3.88 " "

Het verschil is in het oog lopend en maakt het streven naar vermeerdering van het stukgoedverkeer alleszins begrijpelijk. Nu maakt de voornaamste troef van Rotterdam — de goedkope, natuurlijke verbinding te water met het industrieële achterland — op den verzender van stukgoed niet zoveel indruk, want het stukgoed kan wel wat meer transportkosten velen, indien de snelheid van vervoer met spoor en/of vrachtwagen dit rechtvaardigt. Het leeuwendeel van het Rotterdamse havenverkeer wordt gevormd door massagoed, en het ziet er naar uit, dat dat aandeel in den loop der jaren eerder groter dan kleiner is geworden. Reeds voor den oorlog 1914—'18, in 1913, bestond de aanvoer ter zee voor driekwart uit massagoed en nadien is geen wezenlijke en duurzame verandering ingetreden.

Hieronder volgt de verhouding van de massale goederen (erts, granen, hout, minerale oliën en steenkool) tot alle goederen tezamen in het havenverkeer ter zee.

Totale goederenverkeer ter zee ⁸⁾.

	Alle goederen	Massagoed	
1920	11.912.691 ton	8.249.931 ton	69,2 pCt.
1925	28.901.959 "	21.472.880 "	74,2 pCt.
1929	37.833.972 "	29.122.155 "	76,9 pCt.
1932	20.865.689 "	14.450.389 "	69,2 pCt.
1937	42.352.611 "	32.737.670 "	77,2 pCt.

Het naar verhouding geringe percentage van 1932 is een conjunctuurverschijnsel. In de onderhavige groep wordt namelijk een belangrijke plaats ingenomen door goederen, die het karakter van productiemiddelen dragen. De eerste stadia van een productieproces nu zijn bijzonder conjunctuurgevoelig, en wel te meer, naarmate de weg naar den consument langer is. Gedurende de hausse wordt er meer geïnvesteerd dan met de bespaarde middelen overeenkomt. De rentestand is relatief te laag; hij stijgt wel in den loop der opgaande conjunctuur, maar te langzaam om voldoende te remmen. Op den duur is de buitensporige investering niet vol te houden; de kapitaal-goederenindustrie, afgestemd op voortdurende uitbreiding van het productieapparaat, ziet haar afzet ineen-schriepelen, er komt een omslag, de crisis, en in de volgende depressie ontstaat het spiegelbeeld der hausseverschijnselen: geringe winstmogelijkheden, weinig lust tot investering, veel bespaarde middelen. Het hevigst doet de depressie zich in de kapitaalintensieve productiemiddelenindustrie gevoelen. Een en ander wordt geïllustreerd door het ertsverkeer over zee, dat van 10,4 miljoen ton in 1929 tot 2,1 miljoen ton in 1932 slonk. Sprekender kan het wel niet. Ook het verkeer ter zee van andere massale goederen liep in deze drie jaar tijds hard achteruit: steenkool (in hoofdzaak een exportartikel) van 12,1 op 6,5

⁷⁾ Beschouwingen over de haven van Rotterdam, Rotterdam 1932. (Lezingen voor het Departement Rotterdam van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel).

⁸⁾ Met behulp van de Jaarstatistiek van In-, Uit- en Doorvoer.

millioen ton, hout van 1,8 op 0,6 miljoen ton. Voor graan moeten wij een uitzondering maken, het is een artikel met geringe veranderingen in de consumptie; goede en slechte tijden komen hierbij meer tot uiting in de prijzen dan in de afgezette hoeveelheden.

Op 1932 na geven de genoemde jaren te zien, dat het aandeel van massagoed in het totale goederenverkeer ter zee ruim op peil bleef en zelfs iets steeg. Wij beschouwen hier verhoudingen; het is goed er even aan te herinneren, dat het stukgoedverkeer van de Rotterdamse haven niettemin in absolute cijfers zeer belangrijk is.

Wilde vaart en lijnvaart.

Met de hierboven behandelde vraagstukken houdt de scheepvaart op Rotterdam nauw verband, in het bijzonder de verhouding van de wilde tot de lijnvaart. In het kader van de wereldscheepvaart heeft de lijnvaart na den oorlog 1914—'18 terrein gewonnen op de trampvaart. Volgens schatting van den Amerikaansen deskundige Chamberlain in 1925 viel vóór 1914—1918 omstreeks 60 pCt. van het wereldverkeer aan de lijnvaart toe en nadien 81 pCt. Hierbij zijn schepen voor speciale doeleinden (vervoer van olie, vlees, fruit, enz.) tot de lijnvaart gerekend; de opkomst dezer gespecialiseerde schepen is juist een der ongunstige factoren voor de trampvaart. De bewering, dat de tankvloot niet met bestaande tonnage zou wedijveren, omdat zij in een nieuwe vervoersbehoefte voorziet, wordt weerlegd door het feit, dat in ieder geval de olie, die zij vervoert, concurreert met de kolen, die andere schepen transporteren⁹⁾.

De tendens tot relatieve daling van het vervoer van wereldgrondstoffen — hetzij door bewerking in het land van herkomst, hetzij als gevolg van rationalisatie van het gebruik — die zich na den wereldoorlog 1914—'18 deed gelden, werkte op zichzelf uiteraard in het nadeel van de wilde vaart. De lijnrederijen zijn voorts, dank zij de „conferenties”, beter in staat het hoofd te bieden aan de gevolgen van een overmaat aan scheepsruimte.

De trampvaart moet het hebben van seizoenvervoer en van massale transporten, waarbij in de eerste plaats de geringe vrachtprijs telt. Het stukgoed stelt andere eisen; dit vraagt om geregelde en veelvuldige afvaarten en om directe verbindingen zonder overlading. Het ligt voor de hand, dat in de eerste plaats de wilde vaart zich tot Rotterdam aangetrokken gevoelt, en dat het aanmoedigen der lijnvaart een van onze havenproblemen was. De wilde vaart zoekt de goederen op, de lijnvaart trekt ze naar zich toe; reden te meer om de laatste te bevorderen.

In 1933 is een uiterst belangrijke wijziging der zeehaventarieven tot stand gekomen, die de strekking had de lijnvaart te begunstigen. Het havengeld werd, behalve van den scheepsinhoud, afhankelijk van de hoeveelheid geloste of geladen goederen. Grote schepen met een geringe hoeveelheid verwerkte lading betalen bijgevolg aanmerkelijk minder havengeld. Bij een tweede bezoek op dezelfde reis wordt aan een lijnboot, die eenmaal komt laden en de tweede maal lossen, bovendien een korting van 25 pCt. toegekend.

Uiteraard zijn de haventarieven alleen niet beslissend, maar dat zij een gunstige werking kunnen hebben heeft de practijk van de laatste jaren wel getoond. Dank zij het nieuwe tarief is het mogelijk, enig licht te laten schijnen over de verhouding van wilde vaart en lijnvaart in de haven. De schepen, die met volle ladingen aankomen en het hoogste tarief betalen, zullen in hoofdzaak trampboten zijn; de overige zullen grotendeels in lijndienst varen. Laat men nu de bunkerschepen, de schepen, die havengeld betaald hebben naar tijdsgelang, de schepen, die boeiengeld verschuldigd waren, de vaartuigen, die in de haven terugkwamen zonder op zee te zijn geweest,

⁹⁾ Dr. Sven Helander, Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928, blz. 8.

de voorlopig aangeslagen schepen e.d. buiten beschouwing, dan blijkt, dat berekend in procenten van de overige ingekomen tonnage zeehavengeld is geheven, volgens onderstaande tarieven:

Jaren	a) volgens het tarief van 4½ ct per bruto m ³	b) volgens de tarieven van 3 ct en 2 ct per bruto m ³ gecombineerd met resp. 5 ct en 30 ct per ton ingenomen en geloste lading
1934	44,8 pCt.	55,2 pCt.
1935	47,7 pCt.	52,3 pCt.
1936	49,1 pCt.	50,9 pCt.
1937	54,9 pCt.	45,1 pCt.
1938	54,1 pCt.	45,9 pCt.
1939	53,2 pCt.	46,8 pCt.
1940	69,6 pCt.	30,4 pCt. ¹⁰⁾

Met het herstel der conjunctuur van 1934 tot 1937 leeft ook de trampvaart weer op; de toeneming van het percentage scheepsruimte, dat enkelvoudig tarief betaalde, is hiervan een aardige illustratie. En tevens onthullen deze cijfers het opmerkelijke feit, dat 45 à 50 pCt. der tonnage in lijndienst vaart.

Te Rotterdam binnenkomende tonnage.

Niet alleen op de scheepvaart, ook op den handel drukt de verhouding stukgoed—massagoed haar stempel. In vroeger tijd was een haven doorgaans stapelplaats der verhandelde goederen, een knooppunt van grote economische activiteit, waarin het technische begrip „haven” vrijwel schuil ging. Het laatste is meer en meer op den voorgrond geraakt, de tussenhandel boette aan betekenis in, naarmate de rechtstreekse handel tussen productie- en consumptiegebied stap voor stap benaderd werd. Het terzijde stellen van den zelfstandigen tussenhandel kan op twee wijzen geschieden: er bestaat geen behoefte meer aan de vervulling van zijn taak (bijv. omdat de handel met overzee eenvoudiger is geworden) of anderen nemen die taak op zich (eigen in- en verkoopbureaux van de grote industrie). De haven wordt enkel het punt, waar de overzeese goederenstroom het achterland binnendringt en omgekeerd; haar betekenis wordt in toenemende mate door productie en handel van dat achterland bepaald en dienovereenkomstig wankelbaarder. Bij stukgoed heeft de handel zich doorgaans beter kunnen handhaven dan bij massale goederen; de geringe eigen handel van Rotterdam wordt hierdoor begrijpelijk. Aanzienlijk is de omzet van granen, vooral tarwe en mais, waarvoor te Rotterdam een termijnmarkt is gevestigd. Vóór den oorlog 1914—'18 heerste ook hier een neiging tot uitschakeling, die aan de haven slechts de expeditie wilde overlaten. Nadien is aan deze tendentie een einde gekomen, mede doordat enkele grote Argentijnse graanexportfirma's er bijkantoren openden, hetgeen aan het contact tussen handelaar en exporteur ten goede kwam^{11) 12)}.

Bij stukgoed staan de zaken anders. Er is een belangrijke eigen handel voor artikelen als huiden, koffie, fruit, jutezakken. Na den oorlog leek het er even op, dat een belangrijke katoenhandel zou ontstaan, maar de vooruitzichten hebben zich niet verwezenlijkt. Dat de huidenhandel niet slechts bij de gratie van het achterland bestaat, maar een eigen positie inneemt, wordt genoegzaam aangevoeld door zaken, die de Rotterdamse handel afsloot van overzee naar het buitenland, met rechtstreekse verschepping naar het land van bestemming. De samenwer-

¹⁰⁾ Volgens de gegevens van het Gemeentelijk Havenbedrijf.

¹¹⁾ Dr. J. Ph. Backx, De haven van Rotterdam, Rotterdam 1929.

¹²⁾ Het belang van den eigen handel bij de dekking der binnenlandse graanbehoefte kan worden afgeleid uit de bezwaren, die de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam heeft aangevoerd tegen een agrarische steunpolitiek, waarbij de inheemse productie kunstmatig wordt vergroot ten koste van den invoer. Bij andere massagoederen neemt de eigen handel maar een bescheiden plaats in.

king tussen den Nederlandsen koffiëhandel en de Nederlandse scheepvaart op Zuid-Amerika bezorgde aan ons land een betrekkelijk groot aandeel van den Europeesen koffiëhandel. In 1938 bedroeg de aanvoer in Nederland 2.005.900 balen, waarvan 839.000 balen te Rotterdam werden gelost¹³⁾. De stad bezit een termijnmarkt voor dit product.

Een statistische meting van het goederenverkeer, voorzover dat aan zelfstandige Rotterdamse handelsondernemingen te danken is, is niet goed uitvoerbaar. De directe doorvoer geeft echter een aanwijzing van de mate, waarin Rotterdam zich tot overslaghaven ontwikkeld heeft. Wel is er ook eigen handel in den directen doorvoer mogelijk, maar zijn positie is wel uiterst wankel, tenzij een der beide uiteinden van de handelsketen: producent of consument bij het betrokken handelslichaam geïnteresseerd raakt. In het laatste geval kunnen wij feitelijk niet meer van eigen handel spreken. Het nationale en entrepôtverkeer valt in hoofdzaak te beurt aan den eigen handel. Een grove indruk van zijn betekenis verschaft dienvolgens de vergelijking van nationale + entrepôtverkeer met het transitoverkeer.

Goederenverkeer ter zee in duizenden tonnen¹⁴⁾.

	Nationale + entrepôt- verkeer	Transito	Ver- houding
1925	8.283	20.618	100 : 249
1929	9.398	28.434	100 : 303
1932	7.876	12.988	100 : 165
1937	10.490	31.860	100 : 304

De cijfers brengen aan het licht, dat Rotterdam steeds sterker transitohaven is geworden. In 1925 ligt de doorvoer in tonnen 149 pCt. boven het overige verkeer, in 1929 203 pCt. De depressie zet de klok terug. In 1932 is het transitoverkeer ter zee ineengeschrumpeld tot 46 pCt. van 1929; het overige verkeer heeft het er veel beter afgebracht en handhaaft zich op 84 pCt. van het gewicht van drie jaar te voren. Hoe komt het nu, dat het nationale en entrepôtverkeer lang niet zoveel terrein heeft verloren? Ook hier is weer de oorzaak, dat in den transitohandel enkele goederen vooraan staan, die pas na heel langen tijd in consumptieartikelen veranderd worden en dan nog vaak niet eens rechtstreeks; dergelijke goederen onder vinden bijzonder hevig den terugslag van de conjunctuur. Erts en steenkool zijn hier voorbeelden van; tevens zijn het echte transitogoederen. Het voorgaande kan met afgeronde cijfers voldoende worden toegelicht. De doorvoer ter zee (in beide richtingen) bedroeg in 1929 28 miljoen ton en in 1932 13 miljoen ton, een nadelig verschil derhalve van 15 miljoen ton. Bij naspeuring van den achteruitgang van erts en steenkool in denzelfden tijd blijkt deze 13 miljoen ton te belopen, waardoor de totale vermindering van 15 miljoen ton voor het grootste deel verklaard is.

Andere factoren, die de Rotterdamse haven beïnvloeden.

In het voorgaande zijn reeds terloops enige factoren te berde gebracht, die de geschetste ontwikkeling hebben bepaald. Wanneer thans de aandacht gericht wordt op factoren, die nog niet, of niet uitdrukkelijk, ter sprake zijn gekomen, gebeurt dit in het besef, dat de rijkdom van verschijnselen en gebeurtenissen in het economisch leven niet verklaard kan worden in den beperkten vorm van: ten eerste, ten tweede, ten derde. En als wij enige bepaalde factoren vermogen te ontdekken, is het veelal ondoenlijk hun invloed op den geconstateerden gang van zaken kwantitatief te meten. Daarenboven is dikwijls geen eenzijdig causaal verband aanwezig, maar een wisselwerking van omstandigheden. De technische installatie van een haven is stellig een gevolg van goederenverkeer, dat reeds zijn weg gevonden had; omgekeerd, is de haveninrichting

voor het ogenblik technisch volmaakt, dan oefent zij aantrekkingskracht uit op nieuw vervoer. Rotterdam heeft zich steeds beijverd, in dit opzicht uit te blinken. De energie van Rotterdamse ondernemers is ongetwijfeld van uitnemende betekenis geweest voor de grootheid van de Maasstad, zonder dat deze invloed in cijfers uitgedrukt kan worden.

Beslissend zijn voor de haven allereerst productie, handel en verkeer van het achterland. Zij kunnen schommelen met de conjunctuur, zoals reeds in het licht is gesteld, zij kunnen ook onderworpen zijn aan structurele wijzigingen. Een structuurverandering van groot formaat is de industrialisatie van agrarische en grondstoflanden. Het is niet noodzakelijk, dat inkrimping van den wereldhandel hiervan het gevolg is of dat de uitvoer der oude industrielanden absoluut daalt. Alleen zal een zekere verschuiving optreden van gebruiksgoederen naar productiemiddelen en binnen elk dezer groepen van goederen uit min of meer eenvoudige naar die uit moeilijke, ingewikkelde productieprocessen (voorbeeld: textielindustrie). Als bepaald ongunstig voor het internationale vervoer laat zich het verschijnsel aanzien, dat als „industrialisatie der industrielanden” gekenschetst kan worden: de vermindering der internationale industriële specialisatie door het streven naar een harmonisch binnenlands nijverheidsapparaat¹⁴⁾. Behalve deze algemene tendenties zijn ook bijzondere veranderingen van belang, zoals de groeiende aanvoer hier ter stede van Duitse steenkool na den oorlog 1914-'18. Bij den afvoer over zee legde dit massale artikel daardoor meer gewicht in de schaal, hetgeen van bijzonder belang was, daar Rotterdam aan uitgaande schepen minder goederen bieden kon dan met den aanvoer ter zee in overeenstemming was.

Niet alleen *wat* vervoerd wordt is van belang, ook *hoe* het vervoerd wordt. Het min of meer gekunstelde voorlopig terzijde gelaten komt hierbij het Rijn-zeeverkeer aan de orde, dat in den laatsten tijd een grote vlucht genomen heeft. Deze schepen bevaren zowel den Rijn als de zee; van Keulen en Düsseldorf gaan zij langs Rotterdam heen naar Bremen, Hamburg, Britse of Deense havens. Rotterdammers noemen dit verkeer wel typeerend „haasje-over-vervoer”. Voor het merendeel is de plaats van bestemming een Duitse zeehaven; men spreekt dan van „hoefijzervervoer”. Ook op Engeland en Denemarken wordt veel gevaren. In de laatste jaren heeft deze verkeerswijze veel opgang gemaakt. Er werd vervoerd¹⁵⁾:

	Rijnafwaarts	Rijnopwaarts
1929	197.164 ton	160.934 ton
1932	360.816 „	322.493 „
1937	660.243 „	480.142 „

Behalve toeneming van productie en handel van het bestaande achterland heeft geografische uitbreiding van het gebied, dat de haven bestrijkt, een gunstigen invloed op haar ontwikkeling. De regulatie van den Rijn tot Bazel vergrootte Zwitserlands betekenis als oeverstaat (het goederenverkeer in de haven van Bazel: 619.000 ton in 1929 en 3 miljoen ton in 1937). De kanalisering van Main en Neckar breidde het vaarbereik van den Rijn uit tot Aschaffenburg en Heilbronn. Het Rijn-Hernekanaal bood aan tal van kolenmijnen de gelegenheid tot directen overslag. In eigen land bracht het Julianakanaal de Maasstad in verbinding met het Zuid-Limburgse kolendistrict.

Er is een tegenwerkende kracht in de gedaante van kunstmatige verkeersaftapping. Deze kan op vele manieren geschieden. Door het graven van nieuwe waterwegen kan verkeer aan den Rijn worden onttrokken. In 1900 werd het Dortmund-Eemskanaal geopend en deze waterweg, vooral van belang voor het Dortmundse industriegebied, heeft tot een flinken groei van Emden geleid. Duidelijk

¹⁴⁾ Dr. P. Lieftinck, De toekomst der wereldmarkthuishouding, Groningen 1934.

¹⁵⁾ Maandstatistiek van In-, Uit- en Doorvoer.

¹³⁾ K. v. K. 1938.

treedt dit aan den dag, als wij het goederenverkeer per binnenschip van deze haven bekijken ¹⁶⁾:

1900	.....	84.000 ton
1913	.....	2.851.000 „
1936	.....	6.284.000 „

In het bijzonder als ertsinvoerhaven heeft Emden Rotterdam nadeel berokkend.

De Duitse spoorwegen brengen door hun protectionistisch tarief schade toe, niet alleen aan onze haven, maar ook aan de Duitse binnenvaart en het industriële Duitse Rijnsoevergebied. Het tarief bestaat uit twee delen, de „Abfertigungsgebühr” en de „Streckensatz”. Het laatste wordt per kilometer veel geringer bij groteren afstand. Ligt hierin reeds een bevoordeling van de Duitse zeehavens, dit wordt nog versterkt door de „Seehafenausnahmetarief”. Deze zijn in 1925 in werking gesteld, toen een bepaling van het verdrag van Versailles nopens verbod van bevoorrechtiging van Duitse zeehavens, ten einde liep. Het gevolg van de protectionistische tariefpolitiek was, dat goederen, die vroeger langs de spoorwegen naar de Rijnhavens werden vervoerd, gebruik gingen maken van de aanmerkelijk lager wordende tarieven bij vervoer over langen afstand en via de Duitse zeehavens werden uitgevoerd. Als wij Duitsland ten westen van de lijn Rheine—Eger nemen, ontving dit gebied in duizenden tonnen ¹⁷⁾:

Uit:	in 1913		in 1929	
	per rail	per schip	per rail	per schip
Nederland	.... 1.347	16.321	1.026	20.448
Hamburg	.... 339	83	1.006	67

Het spoorvervoer van Hamburg is liefst verdrievoudigd, hetgeen grotendeels aan de uitzonderingstarieven is te danken. Deze politiek is uiteraard gunstig voor sommige Duitse belangengroepen; zij schaadt echter andere delen van de volkshuishouding. In het verzamelwerk „Die Deutschen Wasserstrassen”, dat in 1938 — met een woord vooraf van den Duitschen minister van Verkeer — is uitgegeven, schrijft Dr. Hans Werner, Duisburg, onder meer over dit vraagstuk:

„Ob es, auf lange Sicht gesehen, den gesamtwirtschaftlichen Belangen dient, mit künstlichen Massnahmen, wie z.B. mit besonders ermässigten Reichsbahnausnahmetariefen, den Verkehr von seinem natürlichen Weg abzulenken, erscheint zum mindesten zweifelhaft. Nur zu leicht können daraus dauernde Schädigungen der Wirtschaft am Rhein, der deutschen Rheinhäfen, der deutschen Rheinschiffahrt wie auch der deutschen Aussenhandelspositionen in den Rheinmündungshäfen entstehen.” (Blz. 149).

Niet minder ernstig is de verkeersaftapping, die door een samenstel van Frans-Belgische beschermende maatregelen wordt uitgeoefend. Reeds vóór den oorlog 1914—'18 hief Frankrijk een „surtaxe d'entrepôt” op niet-Europese goederen, die over andere dan Franse zeehavens binnenkamen, en een „surtaxe d'origine” op zekere Europese goederen, wanneer die niet uit het land van herkomst werden ingevoerd. Toen bij den vrede de Elzas aan Frankrijk kwam, werden de bepalingen ook op Straatsburg toepasselijk, tot groot ongenoegen van deze Rijnhaven. Gelijkstelling met de zeehavens verkreeg de stad niet, maar in 1919 en 1921 werd het vervoer tussen Antwerpen en Elzas-Lotharingen, alsook tussen Antwerpen en het Saargebied, vrijgesteld van betaling der „surtaxe”.

De uitwerking op de verhouding tussen Rotterdam en Antwerpen in het verkeer met den Elzas blijkt terstond

¹⁶⁾ „Die deutschen Wasserstrassen”, een verzamelwerk van Dr. F. Markmann e.a., 1938, blz. 185.

¹⁷⁾ Mr. K. F. O. James, Verschuivingen in het verkeer tussen de West-Europese zeehavens en het Duitse achterland, E.-S. B. van 17 Juni 1931. Bij het vergelijken dezer cijfers zij men indachtig aan het verschil in betekenis tussen massa- en stukgoed.

bij een vergelijking van 1913 met 1927 ¹⁸⁾. In het laatste genoemde jaar passeerde van het totale goederenverkeer der Straatsburgse haven (4.35 miljoen ton) de grens bij Lobith in beide richtingen 1.443.000 ton. Hiervan ging rechtstreeks naar of van Antwerpen 1.248.000 ton, naar of van Rotterdam 157.000 ton. Graan is een gewichtig artikel in het opgaande verkeer, terwijl de schepen uit den Elzas behalve stukgoed veel potas (kunstmest) meevoeren. Voor den oorlog had Rotterdam driekwart van het Straatsburgse goederenverkeer in handen. Indien de verhouding dezelfde gebleven was, had onze haven in 1927 1.054.000 ton gekregen en Antwerpen 351.000 ton. Rotterdam heeft er dus liefst 900.000 ton bij ingeschoten, hetgeen naar schatting alleen reeds aan directe inkomstenderving voor Rijk, Gemeente en havenbedrijven op fl. 2 miljoen komt te staan, ongeacht het middellijke nadeel voor handel en scheepvaart. Ongeveer de helft van het Rijnvervoer van Antwerpen naar Straatsburg trekt voordeel van de vrijstelling. Dit basisvervoer oefent een niet te onderschatten invloed uit op het overige goederenverkeer. De onderhavige verschuiving kan derhalve wel ten volle aan de eenzijdige bevoorrechtiging van Antwerpen worden geweten.

De Belgische maatregelen bestaan uit vrij slepen tussen Antwerpen en Dordrecht voor schepen, die onderweg zijn van en naar Straatsburg. Voorts geeft de Belgische regering sedert 1929 een premie op alle ladingen, die van Antwerpen naar den Rijn boven Emmerik gaan (compensatiebijslag). Aan de ongelijke behandeling van Rotterdam is, voor een deel althans, een einde gekomen (of beter het begin van een einde) door de overeenkomst, die op 3 April 1939 te Brussel tussen Frankrijk, België en Nederland werd gesloten ¹⁹⁾. Frankrijk zou voor invoer langs den Rijn te Straatsburg overlading in Nederlandse zeehavens gelijk stellen met overlading in Belgische zeehavens; dit betekent afschaffing der „surtaxes d'entrepôt et d'origine” voor Rotterdam. Deze afschaffing zou aanvankelijk slechts voor enkele goederencategoriën gelden en pas na vijf jaar ten volle haar beslag krijgen. Ten aanzien van de Belgische beschermingsmaatregelen kwam het tot een tienjarig bestand. Nederland legde zich neer bij het vrije slepen; ook premies bleven bestaan, in dien zin, dat zij de strekking kregen, het aandeel van onze Zuiderburen in de Rijnvaart binnen zekere grenzen te handhaven. Tenslotte zou een Belgisch-Nederlandse commissie de mogelijkheid onderzoeken, de heffingen en vergoedingen in de wederzijdse havens in gemeen overleg vast te stellen.

Door geven en nemen van alle partijen is een oplossing bereikt van geschilpunten, die langen tijd hangende waren. De mededinging tussen de grote Noordwest-Europese havens is buitengewoon fel; de wedijver wordt op gezonden grondslag gebracht, indien elke haven die taak verricht, waartoe zij van nature is bestemd.

Slotopmerking.

Het internationale overleg moet erop gericht zijn, dat alle goederen het Noordwest-Europese gebied op de meest economische wijze hereiken en verlaten. Voorts moet ons voor ogen staan, dat in de beslotenheid van een autarische Europese gemeenschap Rotterdam geen welvarend bestaan kan leiden; handel met overzee is een wezenlijke voorwaarde voor den bloei van onze stad. Bondiger dan lange betogen spreekt het feit, dat bijv. in 1937 van alle schepen, die in de haven kwamen lossen, ongeveer 70 pCt. afkomstig was uit havens buiten het vasteland van Europa gelegen ²⁰⁾.

H. C. B. BIJLEVELD.

¹⁸⁾ Mr. C. C. Gischler, Surtaxes d'entrepôt et d'origine, E.-S. B. d.d. 15 Februari 1928.

¹⁹⁾ K. v. K. 1939 en het artikel van Mr. Dr. H. Fortuin hierover in E.-S. B. van 12 April 1939.

²⁰⁾ Berekend naar de Statistiek v. d. Scheepvaart op het buitenland. De absolute cijfers waren in duizenden netto m³: Europa 49.769 (waarvan uit continentale havens 36.085) Azië 28.227; Afrika 21.250; Amerika 18.785; Australië 267; alle werelddelen samen 118.298.

PRIJSVORMINGSBESLUIT.

Om een goed inzicht te krijgen in den aard van eenige moeilijkheden, die met het Prijsvormingsbesluit naar voren komen, geloof ik, dat het goed is, de prijsvorming, zooals deze in den loop der tijden tot stand kwam, zeer in het kort de revue te laten passeeren.

Ik zou daarbij willen onderscheiden drie perioden en wel:

1. de tijd vóór September 1939, het begin van den Europeeschen oorlog;
2. de periode, loopende vanaf dat moment tot begin Mei 1940;
3. het tijdperk, dat toen is ingegaan en waarin de tegenwoordige prijsvorming door de prijsvoorschriften wordt beheerscht.

Toestand vóór September 1939.

In de eerste periode, dus het tijdvak vóór September 1939, had men de zoogenaamde vrije prijsvorming, die echter in vele opzichten allesbehalve vrij was. De prijs kwam wel tot stand onder de werking van vraag en aanbod, doch door onderlinge afspraken; zoowel aan de zijde van de verkoopers, als — zij het dan ook in mindere mate — aan de zijde van de koopers, waren de partijen niet geheel vrij en ontstonden wat men noemt „gebonden prijzen” of werden vraag en aanbod kunstmatig beïnvloed.

Overigens was in het algemeen een grillig prijsverloop mogelijk en konden groote prijsschommelingen, die soms een algemeen, in andere gevallen een meer individueel, karakter hadden, voorkomen. Men kon dan ook onderscheiden een algemeene conjunctuur en een bedrijfsconjunctuur, welke niet altijd parallel liepen.

Nu zal bij stijgende prijzen in het algemeen aanvankelijk de omzet ook stijgen, omdat iedereen zich tracht te dekken, terwijl bij dalende prijzen de omzetten aanvankelijk ook zullen dalen, omdat iedereen zich onthoudt van koopen.

Hoewel aan bepaalde voorwaarden, die hier weinig ter zake doen, gebonden, kan in het algemeen de stelling wel worden aanvaard, dat bij industrieele bedrijven een stijgende omzet een daling van den kostprijs medebrengt en een dalende omzet een stijging van den kostprijs.

Wij zien hier dus, dat een tegengestelde beweging tusschen verkoopprijzen en kostprijzen kan optreden.

Bedenkt men verder, hoe de winsten van verschillende ondernemingen, die hetzelfde artikel in den handel brengen, sterk kunnen uiteenloopen, dan blijkt ook daaruit wel, dat in de tijden vóór September 1939 het verband tusschen de individuele kostprijzen en den verkoopprijs niet nauw was. De mate, waarin een bepaalde branche ondernemers omvat, die ten aanzien van de prijsvorming toonaangevend zijn, was van grooten invloed, terwijl, indien groote kapitalen waren geïnvesteerd, het voor bepaalde branches dikwijls te verkiezen was tegen lagere prijzen dan den kostprijs te verkoopen dan tot liquidatie over te gaan, natuurlijk in de hoop, dat de prijzen wel een betere richting zouden inslaan voordat de zoo aanvaarde verliezen de positie der betrokken ondernemers te zeer zouden hebben aangetast.

Toestand na September 1939 tot Mei 1940.

Na September 1939 werd over het algemeen een stijging der verkoopprijzen verwacht en deze veronderstelling is ook juist gebleken. De Prijsopdrivings- en Hamsterwet had de bedoeling deze stijging te beperken. De desbetreffende bepalingen kwamen daarop neer, dat de autoriteiten de macht kregen voor bepaalde artikelen den prijs te regelen, terwijl voor de overige artikelen prijsopdriving verboden was.

In het algemeen kan worden gezegd, dat prijsopdriving niet geacht werd aanwezig te zijn, indien de prijzen niet méér verhoogd werden, dan met het bedrag der kostprijsstijging. Hier ziet men dus in de wetgeving tusschen

individueelen kostprijs en verkoopprijs een verband gelegd, dat nauwer was dan naar mijn meening in de practijk vóór dien tijd als normaal kan worden beschouwd. Men trachtte blijkbaar de vóór September 1939 bestaande marges te bevroezen, hoewel aangenomen kan worden, dat het tot een redelijk peil verhoogen van winstmarges in bepaalde gevallen toegelaten werd.

Zooals gewoonlijk in tijden van stijging der prijzen, kwam toen weer het vraagstuk van de vervangingswaarde als basis van de kostprijscalculatie naar voren. Nu staat het begrip kostprijs geenszins vast, maar het wordt bepaald door het doel, waarvoor de kostprijs wordt gebruikt. In dien zin kan men dus het calculeeren met vervangingswaarde wel als een kostprijsprobleem beschouwen, al hangt het dan ook meer samen met het winstbegrip. Immers de resultaten van de desbetreffende berekeningen geven in den grond der zaak aanwijzingen voor het bedrag, dat als verteerbare winst kan worden beschouwd.

Gewoonlijk denkt men bij dit probleem vooral aan vervangingswaarde voor grondstoffen en dit is dan ook wel de belangrijkste factor bij de calculaties. Men dient echter ook te rekenen met wat ik zou willen noemen: de vervangingswaarde van onkosten. Immers deze kunnen ook aan verandering onderhevig zijn en er is geen reden, daarmede dan niet te rekenen. Het gaat tenslotte om de vervangingswaarde van het product en niet alleen om de vervangingswaarde van grondstoffen. Ik denk daarbij vooral aan het calculeeren van afschrijvingen op basis van vervangingswaarde van gebouwen en machines en verder aan veranderingen in de onkosten door wijziging van de organisatie, de techniek en dergelijke.

Aanvankelijk werd het calculeeren met vervangingswaarde niet toegelaten, hetgeen m.i. juist is, voorzover uit overmatige voorraden kon worden geput. In April 1940 was er echter een uitspraak in hoogste instantie, waarin een handelaar toestemming kreeg met vervangingswaarde te rekenen. Al was deze uitspraak mathematisch m.i. fout, het principe werd toch in elk geval erkend.

Wij zien dus in deze periode een nauwer verband tusschen individueelen kostprijs en verkoopprijs, waarbij het begrip kostprijs een iets andere beteekenis kreeg dan vóór September 1939 regel was.

Toestand sinds Mei 1940.

In Mei 1940 hadden wij prijzen, die reeds in beweging waren geraakt en waarbij het verband tusschen den kostprijs en den verkoopprijs mogelijk geheel anders was dan een achttal maanden daarvóór en in meer normale tijden vermoedelijk regel was.

Toen in Nederland de oorlogstoestand ontstond, kon worden verwacht, dat door een eventueele schaarschte in de toekomst en door de jacht naar goederen, resp. door de vrees voor hogere prijzen, het geheele prijsniveau zou stijgen. Maatregelen daartegen waren derhalve noodig.

De eerste maatregel, welke werd getroffen, was de invoering van den prijsstop, waardoor het bestaande prijspeil, dat waarschijnlijk reeds ten opzichte van meer normale tijden belangrijke verschuivingen en prijsveranderingen omvatte, althans voorloopig niet kon worden verhoogd.

Daar dit geen blijvende toestand kon zijn, werd de mogelijkheid opengelaten, de prijzen te verhoogen, indien de noodzakelijkheid daartoe werd aangetoond. Dit kwam dan practisch daarop neer, dat prijsverhooging alleen werd toegestaan, indien de kostprijs boven het niveau van 9 Mei was gestegen en de winstmarge niet zoo hoog was, dat daaruit de stijging van den kostprijs geheel of gedeeltelijk kon worden gedekt.

Hier werd dus uitgegaan van het min of meer toevallige, kort voor 9 Mei 1940 ontstane, verband tusschen kostprijs en verkoopprijs. Principieel was daarmede een verband tusschen individueelen kostprijs en verkoopprijs aan-

vaard, al werd dan ook bij branche-gewijze regeling van de prijzen het verband tusschen individueelen kostprij en verkoopprijs losgelaten. Dit feit illustreert wel het belang van branche-gewijze regeling van prijzen, omdat daarmede beter een aanpassing wordt gehandhaafd en de ondernemingen elk voor zich hun eigen plaats in verhouding tot andere ondernemingen behouden.

Het prijsvormingsbesluit legt het verband tusschen individueelen kostprij en verkoopprijs nog sterker, omdat hierbij iedere ondernemer in principe voor zichzelf moet overwegen of zijn prijzen aan de tijdsomstandigheden beantwoorden, hetgeen populair wel zoo geïnterpreteerd moet worden, dat hij zal moeten nagaan, of de gemaakte winst redelijk is.

Het feit, dat de omschrijving zeer vaag is, leidt op zichzelf reeds tot moeilijkheden, doch deze zijn door overleg met de bevoegde instantie — dat is met de Prijzenafdeling van het betrokken Rijksbureau, die de zaak dan verder doorgeeft — wel op te lossen.

Van veel meer belang en van principieele beteekenis lijkt mij het nauwe individueele verband tusschen kostprij en verkoopprijs. De vraag, in hoeverre thans genoteerde prijzen redelijk zijn, ook indien daarbij wordt gerekend met het risico, dat de hoge prijzen nu eenmaal met zich brengen, acht ik van meer algemeenen aard, en gezien het feit, dat niet met vervangingswaarde mag worden gerekend, blijft dit hier rusten.

Marges tusschen kostprij en verkoopprijs.

Welke afwijkingen tusschen kostprij en verkoopprijs heeft men nu?

Ten eerste zijn er de soms belangrijke afwijkingen tusschen kostprij en de verschillende ondernemingen voor gelijke of vrijwel gelijke artikelen, terwijl er, zoodat één gelijke verkoopprijs, dan toch verschillende verkoopprijzen zijn, die minder uiteenloopen dan de kostprijzen van deze ondernemingen.

Het is duidelijk, dat ook hier weer de noodzakelijkheid van branche-gewijze prijsvorming blijkt en wij mogen aannemen, dat bij de uitvoering van het prijsvormingsbesluit de mogelijkheid hiertoe openblijft.

Bestaan er onderlinge prijsafspraken, zijn er dus zgn. gebonden prijzen, dan komt dit vraagstuk duidelijk naar voren. Die gevallen zijn echter niet de moeilijkste, omdat er reeds een zekere prijsregeling is en men daarbij dus kan aansluiten. Het is m.i. dan ook te verwachten, dat de kwestie van de kartelprijzen wel het eerst ter hand zal worden genomen en dat zal worden aangegeven, hoe daarbij moet worden gehandeld.

Naar mijn meening is het vraagstuk voor de niet-geordende ondernemingen, voor de „wilde prijzen” dus, veel moeilijker, omdat daarbij geen aanknoopingspunt is gegeven, voor zoover de betreffende ondernemingen, als gevolg van de prijsvoorschriften, niet reeds tot eenige prijsregeling zijn gekomen.

Nu behoort, indien een onderneming met een gunstigen kostprij op grond van het prijsvormingsbesluit zijn prijzen verlaagt, hiervan niet noodzakelijkerwijs het gevolg te zijn, dat andere ondernemingen hun prijzen ook verlagen. Door de schaarschte is de concurrentie niet steeds van dien aard, dat deze consequentie te verwachten is. Het is echter een gerechtvaardigde vraag, of een prijsverlaging, door een fabriek voortgevoerd, ook inderdaad tot den consument zal doordringen. Een intensieve controle zal noodig zijn om te voorkomen, dat de tusschenhandelaar, die weet, dat ook hogere prijzen voor het artikel worden genoteerd, van den lageren prijs profiteert door dezen niet aan den consument door te geven.

Een grootere marge tusschen kostprij en verkoopprijs kan het gevolg zijn van betere efficiency, betere kwaliteit, extra inspanningen, grondige voorbereiding in het laboratorium met daaraan verbonden kosten, e.d. In dergelijke gevallen is m.i. een grootere winstmarge

ook gemotiveerd in verband met de uitzonderlijke prestaties. Ook dit punt is in het prijsvormingsbesluit niet geregeld, doch er is geen enkele reden om aan te nemen, dat bij onderling overleg hiermede niet kan worden gerekend. De plaats, die de onderneming in het bedrijfsleven inneemt, en de mogelijkheid, deze plaats te behouden, hangen met een en ander tot op zekere hoogte samen, zoodat er uit dien hoofde op billijkheidsgronden met deze factoren rekening dient te worden gehouden. Ook het particuliere initiatief dient te worden beloofd.

Op het prijsvormingsbesluit is thans nog slechts een enkel uitvoeringsbesluit gevolgd, dat in het bijzonder een prijsdaling voorschrijft bij gestegen omzet, indien daardoor een hogere winst wordt gemaakt. Dit vraagstuk is in de practijk niet zoo eenvoudig als op het eerste gezicht wel lijkt. Immers de stijging van den omzet kan door daling worden gevolgd, terwijl de administratie ook niet altijd zoo is ingericht, dat de ondernemer prompt omtrent de winst wordt georiënteerd. Nu is het wel mogelijk om na een prijsdaling, indien men zich heeft verrekend of indien de omzet weer daalt, tot de oude prijzen terug te keeren, maar dit alles maakt het besluit om tot prijsdaling over te gaan voor den ondernemer niet gemakkelijker. Daarbij speelt niet het winstbejag in de eerste plaats een rol, maar vooral de voorzichtigheid en de consequenties, die een prijsdaling, en wel te verstaan een individueele prijsdaling, kan medebrengen. Ook dit wijst weer in de richting van onderling overleg en branche-gewijze regeling van de prijzen.

Er kunnen ook uitzonderlijke gevallen van stijging van omzet voorkomen. Zoo is het mogelijk, dat een ondernemer, die een tiental artikelen fabriceerde, thans onder een of andere oorzaak, bijv. zijn grondstoffenpositie, nog slechts een tweetal artikelen maakt, doch in grotere hoeveelheden dan vroeger. Door specialisatie van het bedrijf en het feit, dat stilstaandkosten niet in de calculatie voor deze twee artikelen mogen worden opgenomen, zal de kostprij dan uitzonderlijk dalen. Het is denkbaar, dat in een andere soortgelijke onderneming een dergelijke omstandigheid zich niet voordoet. In zulk een geval zou een prijsverlaging voor de branche mogelijk ongewenste consequenties kunnen medebrengen. Het wil mij voorkomen, dat ook in deze gevallen overleg zal kunnen plaatsvinden.

Het prijsvormingsbesluit is nog zeer jong en de ervaring met dit besluit zal nog niet veel hebben geleerd. Er is ook nog maar een enkel uitvoeringsbesluit.

Tot welke resultaten een overleg tusschen geïnteresseerde en daartoe aangewezen instanties kan leiden, is dus nog niet te zeggen. Of dit er toe kan leiden, dat bijv. de prijzen worden gehandhaafd, omdat dit voor het behoud van de plaats der ondernemingen of uit andere sociale overwegingen noodig is en daarbij dan de uitzonderlijke winsten voor een bepaald sociaal doel zouden kunnen worden gebruikt of in elk geval daaraan een bepaalde bestemming kan worden gegeven, is niet bekend. Te verwachten is echter wel, dat dergelijke gedachten bij het overleg naar voren zullen komen, indien er mogelijk een oplossing in deze richting te vinden is.

Daarmede is dan echter het doel, namelijk verlaging van de prijzen tot een redelijk niveau, daar waar dit mogelijk is, niet bereikt, zoodat dergelijke oplossingen wellicht tot de uitzonderingen zullen behooren.

Na het bovenstaande lijkt het mij niet aan twijfel onderhevig, dat de moeilijkheden aan de toepassing van het prijsvormingsbesluit verbonden, grooter zullen worden, naarmate meer verband wordt gelegd tusschen den individueelen kostprij en den verkoopprijs. Dat de kostprij van een artikel op zichzelf voor vele ondernemers een min of meer vaag begrip is en ook de kostprijscalculaties in de practijk niet altijd aan de daaraan te stellen eischen voldoen, wil ik verder in het midden laten.

EEN METHODE TER UITSCHAKELING VAN DEN INVLOED DER WAARDESCHOMMELINGEN VAN DEN VEESTAPEL OP DE BEDRIJFSRESULTATEN IN DEN LANDBOUW.

In den landbouw is sedert de twintiger jaren een zeer nuttig instituut ontstaan, dat zich tot op den huidigen dag in een voortdurenden bloei kan verheugen. Ik bedoel hiermede de landbouw-boekhoudbureaux. De boer verwisselt over het algemeen niet graag den ploeg voor de pen. De landbouw-boekhoudbureaux nemen een belangrijk deel van de administratieve taak van den boer over.

Hoewel deze bureaux hoofdzakelijk zijn ingesteld op fiscale doeleinden, leveren zij door het aanbrengen van eenige correcties en aanvullingen goed basismateriaal voor de statistiek der bedrijfsuitkomsten, die landelijk wordt verzorgd door de Directie van den Landbouw en jaarlijks wordt gepubliceerd in de bekende „Verslagen en Mededeelingen”. Momenteel leveren in geheel Nederland globaal 10.000 landbouwbedrijven de gegevens voor deze statistiek.

De statistiek der bedrijfsuitkomsten geeft — indien voorzichtig en met inzicht gehanteerd — een vrij goed beeld van de rentabiliteit van het landbouwbedrijf in de verschillende gebieden van ons land. Voor de veehouderijbedrijven kan dit beeld evenwel verwrongen worden door den invloed van waardeschommelingen van den veestapel.

De veestapel is deel van het productie-organisme. Naar omvang en samenstelling is deze een vrij constante grootheid, behoudens dan in abnormale omstandigheden, zooals zich nu voordoen voor den varkens- en den pluimveestapel. De stijging of daling van de waarde van een, in omvang en samenstelling gelijk gebleven, veestapel op het einde van het boekjaar, vergeleken met het begin daarvan, kan voor den eigenaar, beschouwd van vermogensstandpunt, van belang zijn. Voor de beoordeeling van de rentabiliteit van het bedrijf bij een bepaalde prijzenconstellatie van kostenelementen en eindproducten doen deze waardeschommelingen niet ter zake. Zij leveren ten hoogste winsten of verliezen op, die niet uit het bedrijf zelf voortvloeien.

Verschiedende waardeeringssystemen.

De waardeschommelingen van den veestapel komen, al naar het gevolgde stelsel van waardeering, in mindere of meerdere mate in de bedrijfsresultaten tot uiting.

Het stelsel van de *marktwaaarde*, dat veelal toepassing vindt voor varkens en jongvee, geeft het volle pond van de waardeschommelingen door, ongeacht of deze zijn gerealiseerd dan wel slechts een „papieren” karakter dragen. Wordt het jongvee gewaardeerd tegen *voortbrengingskosten* — wat ook hier en daar plaatsvindt — dan is er alleen sprake van waardeverandering, voorzover deze voortbrengingskosten zijn gewijzigd.

Het andere vee — het zgn. gebruiksvee — wordt door de meeste boekhoudbureaux tegen den *historischen inkoop-prijs* op den inventaris gebracht. In de practijk wordt deze methode op twee manieren toegepast. Men kan elk individueel stuk vee, zoolang het in het bedrijf aanwezig is en tot dezelfde categorie behoort, laten staan op den historischen aankoop-prijs, maar ook — wat meer gebruikelijk is — jaarlijks, uit de bij elkaar opgetelde individuele historische aankoop-prijzen voor de geheele groep, een nieuw gemiddelde berekenen en op dat cijfer doorwerken in het volgend jaar. Van geval tot geval kunnen deze twee toepassingen tot onderling afwijkende uitkomsten leiden; in doorsnee voeren zij echter tot hetzelfde resultaat. Het principe, dat in dit stelsel tot uitdrukking komt, is, dat in historischen zin alleen de gerealiseerde winst in rekening wordt gebracht. Van hoe betrekkelijke waarde dit is, blijkt uit de vergelijking van twee bedrijven, waarvan in het eene bedrijf geen mutatie heeft plaats-

gevonden, terwijl in het andere bedrijf in den loop van een boekjaar alle individuen door gelijksoortige zijn vervangen. Hoewel de veestapels van beide bedrijven bij het begin en het einde van het boekjaar in omvang en samenstelling gelijk zijn, wordt bij het eerste bedrijf geen verandering in de inventariswaarde geconstateerd, terwijl in het tweede bedrijf een waardeverandering geboekt wordt, welke gelijk is aan het verschil tusschen de marktprijzen op de aankoopmomenten in den loop van het betreffende boekjaar en die van de inkoop-prijzen van de dieren, die bij het begin van het boekjaar aanwezig waren.

Een vierde systeem tenslotte is de *waardeering tegen vaste waarde per categorie*. Opmerkelijk is, dat juist in gebieden, waar uit hoofde van het bedrijfstype veel mutaties in den veestapel voorkomen — de consumptiemelkbedrijven in Holland —, de landbouw-boekhoudbureaux meer voorkeur toonen voor waardeering tegen vaste waarde. Het stelsel van de vaste waarde sluit bij voorbaat waardeschommelingen uit, voorzover de omvang van elke categorie van den veestapel bij het begin en het einde van het boekjaar gelijk is. Bij uitbreiding of inkrimping kunnen ook bij dit stelsel de bedrijfsresultaten belangrijk worden beïnvloed door prijsveranderingen.

Bij stabiele prijzen voldoet elk waardeeringsselsel. Bij sterk gestegen vee-prijzen en inkrimping van den veestapel leveren alle opgesomde waardeeringssystemen kapitaalwinsten op en elk in verschillende mate. Bij dalende vee-prijzen en uitbreiding van den veestapel slaan de kapitaalwinsten in -verliezen om. Den fiscus laat deze schommeling van inventariswaarde en de daaruit al naar het toegepaste waardeeringssysteem voortspruitende verliezen en winsten vrij onverschillig. Hij eischt alleen consequente toepassing van het eenmaal gekozen stelsel. Op deze wijze krijgt hij over een reeks van jaren toch het hem toekomende deel. De statistiek, die uit deze gegevens wordt opgebouwd, kan zonder uitschakeling van de waardeschommelingen van den vee-inventaris evenwel geen juist beeld geven van de rentabiliteit van de veehouderijbedrijven. Hetzelfde geldt voor een goede kostprijsberekening.

Het stelsel van den ijzeren beginjaarvoorraad.

Wij hebben gepoogd, op den veestapel een methode van waardeering toe te passen, die de waardefluctuaties van het productie-organisme zooveel mogelijk elimineert. De richtinggevende gedachte hierbij is, dat het productie-organisme aan het einde van het boekjaar eerst in physichen zin dient te worden gelijk gemaakt aan het aanwezige productie-organisme bij het begin van het boekjaar, voordat de totale bedrijfsresultaten kunnen worden bepaald. In werkelijkheid zullen zich in den omvang en de samenstelling van den veestapel op de beide tijdstippen verschillen voordoen. Indien men den veestapel bij het begin en het einde van het boekjaar verdeelt in gelijke categorieën, kan men bij het afsluiten van het boekjaar die aantallen per categorie, die op *beide* tijdstippen aanwezig zijn, tegen elkaar wegschrappen en dus alleen rekening houden met het meerdere en mindere, dat op het einde van het jaar in elke categorie aanwezig is. De ontbrekende stuks vee in elke categorie dienen gewaardeerd te worden tegen den marktprijs ten tijde van het opmaken van den eindinventaris. Dit geeft immers het financiële offer aan, dat gebracht zou moeten worden om den veestapel weer op het oude peil te brengen. Eveneens kan het surplus aan vee in elke categorie, vergeleken bij den begininventaris, worden gewaardeerd tegen den marktprijs. In verhouding tot den geheelen veestapel zijn de „minnen” en „plussen” doorgaans van ondergeschikt belang.

Dit stelsel van waardeering kan men waarschijnlijk het best opvatten als een variant van het stelsel van den „ijzeren voorraad”. Het verschil is alleen, dat bij het door ons toegepaste stelsel de ijzeren voorraad slechts voor den

duur van één jaar wordt gehandhaafd. Elke eindinventaris vormt voor het volgende boekjaar weer den ijzeren voorraad in physischen zin. Men zou het stelsel derhalve kunnen doopen: het stelsel van den ijzeren beginjaar-voorraad.

Op deze wijze verkrijgt men bij veranderingen in de bedrijfsstructuur een soepele aanpassing van den ijzeren voorraad aan de behoeften van het bedrijf. Door Schmalenbach¹⁾ wordt deze methode in het algemeen aanbevolen als die, welke een „echten Betriebswertrechnung“ het meest benadert.

Het wil ons voorkomen, dat algemeene toepassing van het waardeeringsstelsel van den ijzeren beginjaar-voorraad door de landbouw-boekhoudbureaux niet alleen de uniformiteit, maar ook de waarde van de bedrijfsuitkomstenstatistiek als maatstaf van de rentabiliteit van het landbouwbedrijf zeer zou verhoogen. Bovendien zou het boekhoudkundig materiaal als basis voor de kostprijsberekening gemakkelijker hanteerbaar zijn.

Een practische toepassing.

Om kwantitatief te bepalen, welken invloed het gevolgde stelsel van waardeering heeft op de hoogte van de bedrijfswinst, is door het Landbouw-Economisch Instituut voor een groep bedrijven over eenige jaren een herwaardeering van den veestapel — zoo goed en zoo kwaad als dat achteraf nog mogelijk was — volgens het door ons voorgestane stelsel uitgevoerd.

Het betreft hier een tiental gemengde bedrijven, waarvan er negen liggen in het zandgebied van Overijsel en één in het Noord-Westelijk weidegebied.

De gezamenlijke oppervlakte van deze bedrijven bedraagt ongeveer 150 ha. Het Boekhoudbureau van de Overijselsche Maatschappij van Landbouw publiceert elk jaar — zoo spoedig mogelijk na afsluiting van het boekjaar — de gemiddelde uitkomsten van deze tien bedrijven. Zij geven als regel een vrij betrouwbare aanwijzing over het verloop van de bedrijfsresultaten voor het geheele gebied.

Het Boekhoudbureau van de Overijselsche Landbouw-Maatschappij waardeert het jongvee en de varkens tegen handelswaarde, terwijl het oudere rundvee en de paarden tegen den gemiddelden historischen inkoop prijs op den inventaris worden geplaatst.

In onderstaand staatje zijn de uitkomsten over drie boekjaren volgens de berekening van de Overijselsche Landbouw-Maatschappij en volgens de, door het Landbouw-Economisch Instituut uitgevoerde, waardeering van den ijzeren beginjaarvoorraad naast elkaar gesteld.

Toe- of afnemning der inventariswaarde van den veestapel van tien gecombineerde bedrijven in Overijsel (in guldens).

Boekjaar	Paarden			Rundvee		
	Ov. Landb. Mij.	Landb. Ec. Inst.	Verschil	Ov. Landb. Mij.	Landb. Ec. Inst.	Verschil
'38-'39	+ 381.50	+ 670.50	+ 289.—	-1249.50	+ 360.—	+1609.50
'39-'40	- 522.—	- 439.—	+ 83.—	- 507.50	- 26.—	+ 481.50
'40-'41	+1965.—	+ 600.—	-1365.—	+1782.—	-3609.—	-5391.—

Boekjaar	Varkens			Totaal		
	Ov. Landb. Mij.	Landb. Ec. Inst.	Verschil	Ov. Landb. Mij.	Landb. Ec. Inst.	Verschil
'38-'39	- 57.—	+ 425.40	+ 482.40	- 925.—	+1455.90	+2380.90
'39-'40	+ 110.—	- 265.56	-375.56	- 919.50	- 730.56	+ 188.94
'40-'41	-1040.—	-1354.70	-314.70	+2707.—	-4363.70	-7070.70

Per hectare is in totaal het verschil respectievelijk + 15,83; + 1.24 en - 47,93 guldens.

Indien in plaats van de door de Overijselsche Landbouw-Maatschappij gevonden toe- en afnemning der in-

¹⁾ E. Schmalenbach, Selbstkostenrechnung und Preispolitik, Leipzig 1934, blz. 129.

ventariswaarde de door het Landbouw-Economisch Instituut berekende bedragen als grondslag worden genomen voor het calculeeren van de bedrijfswinst — waaronder wordt verstaan het inkomen, dat de boer voor arbeid en als ondernemer verwerft, indien hij normale pacht en rente van het bedrijfskapitaal zou moeten betalen — wordt de opstelling als volgt:

Gemiddelde bedrijfswinst (in guldens).

Boekjaren	1938—1939		1939—1940		1940—1941	
	p. ha.	per gem. bedrijf v. 15 ha.	p. ha.	per gem. bedrijf v. 15 ha.	p. ha.	per gem. bedrijf v. 15 ha.
Volgens O.L.M.	9.10	136.50	41.81	627.15	130.40	1956
Correctie	+15.83	+237.45	+1.24	+18.60	-47.93	-718.95
Volgens L.E.I.	24.93	373.95	43.05	645.75	82.47	1237.05

Deze cijfers wijzen duidelijk uit, hoe verwrongen het statistische beeld van de bedrijfsresultaten in het bijzonder voor het boekjaar 1940/1941 kan worden door prijsveranderingen van het vee.

In het bovenstaande is slechts één oorzaak van de groote schommelingen der bedrijfsresultaten in het landbouwbedrijf kwantitatief bepaald. In hoeverre daarnaast onder de huidige omstandigheden het noodgedwongen verminderde kunstmestgebruik tot uitputting van de bodemreserve, de vermindering van de hoeveelheid krachtvoer tot kwalitatieven achteruitgang van den veestapel, en het uitstellen van onderhoud wegens materiaal-schaarschte tot een geflatteerd winstcijfer over het boekjaar 1940/'41 bijdragen, is buiten beschouwing gebleven.

J. HORRING.

RENTABILITEIT VAN APOTHEKEN.

Rectificatie. De aanhef van het artikel van den heer W. J. van de Woestijne, afgedrukt in ons blad van 5 November jl., luidde als volgt:

„In de Nederlandsche literatuur komen geen publicaties voor betreffende de rentabiliteit van apotheken, waardoor de indruk bij het publiek blijft voortleven, dat deze bedrijven met goudmijntjes zijn te vergelijken. Hoewel deze opvatting in het algemeen onjuist is, moet zij toch wel verklaarbaar worden geacht. Immers, de prijzen van door apothekers geleverde medicijnen zijn als regel belangrijk hooger, dan die van de nabij komende door drogisten geleverde patentmedicijnen; de conclusie, dat dus de winstmarges en daarmee de netto-winsten hoog moeten zijn, is dan spoedig getrokken en als logisch aanvaard. Voorts gelijken de apotheken, uiterlijk en technisch bekeken, onderling zeer veel op elkaar, zoodat de gedachte voor de hand ligt, dat ook bedrijfseconomisch de gelijkenis wel groot zal zijn”.

Deze alinea luidde echter in het oorspronkelijke manuscript van den schrijver als volgt:

„Hoewel in de Nederlandsche literatuur geen publicaties voorkomen betreffende de rentabiliteit van apotheken, heeft toch het publiek den indruk, dat deze bedrijven met goudmijntjes te vergelijken zijn. Hoewel deze opvatting in het algemeen onjuist is, moet zij toch wel verklaarbaar geacht worden. Uiterlijk en technisch bekeken, lijken immers apotheken onderling zeer veel op elkaar en de gedachte ligt dan voor de hand, dat ook bedrijfseconomisch de gelijkenis wel groot zal zijn”.

De wijziging van deze passage is door mij geschied, daar ik meende hierdoor de bedoeling van den schrijver duidelijker tot uiting te brengen. Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden werd het artikel afgedrukt, zonder dat de verzochte accoordbevinding van den schrijver op deze wijziging was afgewacht. Schrijver deelt mij thans mede, dat de gewijzigde tekst zijn meening niet

juist weergeeft; hij beschouwt de door mij aangebrachte verduidelijking betreffende de prijzen van door apothekers geleverde medicijnen in vergelijking met die van de nabij komende, door drogisten geleverde, patentmedicijnen als een uitbreiding van zijn standpunt, die hij niet voor zijn rekening wil nemen. Dit zij op zijn verzoek hier uitdrukkelijk geconstateerd.

M. C.

OVERHEIDSMATREGELEN OP ECONOMISCH GEBIED.

HANDEL EN NIJVERHEID.

Amandelen. Regeling van den handel in amandelen, welke regeling analoog is aan die ten aanzien van hazelen en walnoten. (E.V. 7/11/'41, pag. 1666; Stct. No. 214).

Grit. Regeling van bereiding en uitvoer van grit. (E.V. 7/11/'41, pag. 1667; Stct. No. 214).

Hout. Regeling inzake het vervaardigen van houtblokjes voor gasgeneratoren.

Opheffing der beperkende bepalingen inzake het vervoer van ongeschild inlandsch eikenhout.

De handel in en de verwerking van exotische houtsoorten is onderworpen aan een vergunning van den Directeur voor het Rijksbureau voor Hout.

Regeling voor de aflevering van bouwhout, welke in het algemeen slechts met vergunning van het Rijksbureau voor Hout is toegestaan. Uitgezonderd zijn echter o.a. kleine afleveringen in verband met herstel van oorlogsschade e.d. (E.V. 7/11/'41, pag. 1667/68; Stct. Nos. 213, 213A, 215 en 216).

Metalen. Nadere mededeelingen inzake te vervullen formaliteiten bij uitvoer naar Duitschland van goederen, waarin non-ferrometalen zijn verwerkt. (E.V. 7/11/'41, pag. 1668).

Papier. Het vervoeren van papierwaren met buitenlandse bestemming is slechts toegestaan met vergunning van het Rijksbureau voor Papier of van den Centralen Dienst voor In- en Uitvoer. (E.V. 7/11/'41, pag. 1669).

LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING.

Fruittel. Regeling inzake het beschikbaarstellen van motorbrandstof voor de winterbespuiting van fruitboomen. (E.V. 7/11/'41, pag. 1666).

Slachttvee. Nadere regeling inzake de minimum-eischen voor slachtrunderen bestemd voor de verplichte veelevering. (E.V. 7/11/'41, pag. 1666).

Veehouderij. De regeling inzake het voorhanden hebben van paarden (Paardenbesluit 1940) geldt thans ook voor muilieren, muilezels en ezels. (E.V. 7/11/'41, pag. 1666; Stct. No. 214).

Zuivel. Zuivelbedrijven kunnen verplicht worden om bepaalde gegevens aan de Zuivel Centrale te verstrekken.

Verplichte opgave en inlevering bij de Zuivel Centrale van kaasafval door producenten en kaashandelaren. (E.V. 7/11/'41, pag. 1666/67; Stct. Nos. 211 en 213).

GELD-, CREDIET- EN BANKWEZEN EN BELASTINGEN.

Betalingsverkeer met het buitenland. De afwikkeling van het betalingsverkeer met Kroatië is geregeld over de clearingrekening via Berlijn. (E.V. 31/10/'41, pag. 1617/18).

Bedragen in het giroverkeer met Duitschland worden thans ten girokantore omgerekend tegen den koers van RM. 132,70 = f 100.— in plaats van, zooals tot dusver, tegen dien van RM. 100.— = f 75,36. (E.V. 7/11/'41, pag. 1662).

Effecten. Deviezenbekendmaking inzake certificaten van Duitse effecten. (E.V. 7/11/'41, pag. 1662; Stct. No. 214).

VERKEER.

Postverkeer. Met Bessarabië en Noord-Boekowina is onder bepaalde voorwaarden weer postverkeer mogelijk. (E.V. 7/11/'41, pag. 1664).

MAANDCIJFERS.

GECOMBINEERDE MAANDSTAAT VAN DE VIER NEDERLANDSCHE GROOTE BANKEN EN VAN HET NEDERLANDSCHE BEDRIJF VAN DE NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ.

(In miljoenen gulden)	Nederl. Banken		Nederl. Banken en Ned. Handel-Mij.	
	30 Sept. 1941	31 Oct. 1941	30 Sept. 1941	31 Oct. 1941
Activa:				
Kas, kassiers en daggeldleeningen	44	89	51	109
Ned. schatkistpapier	837	834	990	987
	881	923	1041	1096
Ander overheidspapier	18	14	18	14
Wissels	1	1	1	1
Bankiers in binnen- en buitenland	66	65	88	87
Prolong. en voorsch. op effecten	56	72	73	88
	141	152	180	190
Debiteuren	156	156	198	200
Effecten en syndicaten	27	26	36	35
Deelnemingen (incl. voorschotten)	11	12	23	24
	194	194	257	259
Gebouwen	15	15	19	19
Diverse reken. (incl. overl. posten)	—	—	—	—
Belegde bestemmingsreserven	2	2	2	2
Effecten leendepôt	13	13	13	13
	1246	1299	1512	1579
Passiva:				
Crediteuren	890	945	1078	1146
Wissels	—	—	—	—
Deposito's op termijn	66	72	88	95
Kassiers en genom. daggeldleeningen	—	—	—	—
Diverse rekeningen	37	29	42	34
Bestemmingsreserven	2	2	2	2
Effecten leendepôt	13	13	13	13
	1008	1061	1223	1290
Aandeelen kapitaal	170	170	210	210
Reserve	68	68	79	79
	1246	1299	1512	1579

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. (Disc. Wiss. 2½ 28 Juni '41	Lissabon	4	31 Mrt. '41
Bel. Bi.Eff. 3½ 28 Aug. '39	Londen	2	26 Oct. '39
Bk. (Vrsch. in R.C. 3½ 28 Aug. '39	Madrid	4	28 Nov. '38
Athene	N.-York F.R.B.	1	27 Aug. '37
Batavia	Oslo	4½	21 Sept. '39
Belgrado	Parijs	1½	17 Mrt. '41
Berlijn	Praag	3	1 Jan. '36
Boekarest	Pretoria	3½	15 Mei '33
Brussel	Rome	4½	18 Mei '36
Boedapest	Stockholm	3½	17 Mei '40
Calcutta	Tokio	3.5	21 Juli '41
Helsingfors	Warschau	4½	18 Dec. '37
Kopenhagen	Zwits. Nat. Bk.	1½	25 Nov. '36

½) 3 pCt. voor wissels, promessen en leeningen met een looptijd van meer dan 120 dagen.

ZILVERPRIJS.

Londen *)		N. York *)		A'dam *)		Londen *)	
11 Nov. 1941..	23½/₈	—	11 Nov. 1941..	2125	168/—	—	—
12 „ 1941	23½/₈	—	12 „ 1941..	2125	168/—	—	—
13 „ 1941	23½/₈	—	13 „ 1941..	2125	168/—	—	—
14 „ 1941..	23½/₈	—	14 „ 1941..	2125	168/—	—	—
15 „ 1941..	23½/₈	—	15 „ 1941..	2125	168/—	—	—
17 „ 1941..	23½/₈	—	17 „ 1941..	2125	168/—	—	—
18 Nov. 1940..	—	—	18 Nov. 1940..	2125	168/—	—	—
23 Aug. 1939..	18½/₈	37½/₈	23 Aug. 1939..	2110	148/6½/₈	—	—

*) In pence p. oz. stand. *) Foreign silver id \$c. p. oz. fine.
*) In gulden's per kg 1000/1000. *) In sh. p. oz. fine.

KOERSEN VASTGESTELD DOOR HET NEDERLANDSCH CLEARINGSINSTITUUT.

(met data van vaststelling)	
Belga's	30.14 7 Aug. '40
Zw. Francs	43.56 11 Oct. '40
Fr. Francs	3.77 6 Mrt. '41
Lires	9.91 3 Juli '41
Deensche Kr.	36.37 17 Febr. '41
Noorsche Kr.	42.82 21 Dec. '40
Zweedsche Kr.	44.85 13 Aug. '40
Finsche Mark	3.82 2 Juli '41
Dinar (Joego-Slavië)	(oude schuld) 3.43 16 Aug. '40
Dinar (nwe. schuld)	3.77 1 Juli '41
Turksche	—
Ponden	1.45½ 29 Dec. '39
Lewa (Bulgarije)	2.3025 20 Nov. '40
Pengoe (Hongarije)	(oude schuld) 36.52 20 Dec. '40
Pengoe (nwe. schuld)	45.89 20 Dec. '40
Zloty (Polen)	(oude schuld) 35.00 28 Jan. '41
(nwe. schuld)	37.68 11 Febr. '41
Lei	1.28 24 April '41
Slow. Kr.	6.48 10 Juni '39
Drachmen (Griekenland)	1.26 8 Oct. '41
Kuna	3.77 29 Oct. '41

OFFICIEELE WISSELKOERS NEDERLANDSCHE BANK.
 Valuta's (schriftelijk en t.t.)

	N.-York	Brussel	Zürich	Stockh.	Helsinki
11 Nov. 1941	1.88 ³ / ₈	30.14	43.67	44.85 ¹ / ₂	3.81 ¹ / ₂
12 " 1941	1.88 ³ / ₈	30.14	43.67	44.85 ¹ / ₂	3.81 ¹ / ₂
13 " 1941	1.88 ³ / ₈	30.14	43.67	44.85 ¹ / ₂	3.81 ¹ / ₂
14 " 1941	1.88 ³ / ₈	30.14	43.67	44.85 ¹ / ₂	3.81 ¹ / ₂
15 " 1941	1.88 ³ / ₈	30.14	43.67	44.85 ¹ / ₂	3.81 ¹ / ₂
17 " 1941	1.88 ³ / ₈	30.14	43.67	44.85 ¹ / ₂	3.81 ¹ / ₂
Laagste d.w.	1.88 ³ / ₈	30.11	43.63	44.81	3.81
Hoogste d.w.	1.88 ³ / ₈	30.17	43.71	44.90	3.82
Muntpariteit	1.469	24.906	48.003	66.671	6.266

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en landen	Not. eenh.	10—15 Nov. '41	15 Nov. 1941	3—8 Nov. '41	8 Nov. 1941
		Laagste	Hoogste	Laagste	Hoogste
Officieel:					
New York	£ p. £	4.02 ¹ / ₂	4.03 ¹ / ₂	4.03	4.02 ¹ / ₂
Parijs	Fr. p. £	—	—	—	—
Stockholm	Kr. p. £	16.85	16.95	16.90	16.85
Montreal	\$ p. £	4.43	4.47	4.45	4.47
Buenos Aires	Pes. p. £	16.95 ¹ / ₂	17.13	17.04 ¹ / ₂	16.95 ¹ / ₂
Niet-Officieel:					
Alexandrië	P. p. £	97.50	97.50	97.50	97.50
Athene	Dr. p. £	—	—	—	—
Bangkok	Sh. p. £	—	—	—	—
Bombay	d. p. r.	17.96	17.96	17.96	17.96
Budapest	d. p. £	—	—	—	—
Hongkong	P. p. £	15.—	15.—	15.—	15.—
Istanbul	T£ p. £	—	—	—	—
Kobe	d. p. yen	—	—	—	—
Lissabon	Escu. p. £	99.80	100.20	100.—	99.80
Madrid	Pt. p. £	40.50	40.50	40.50	40.50
Montevideo	d. p. p.	—	—	—	—
Rio de Janeiro	d. p. mil.	—	—	—	—
Sjanghai	d. p. \$	3.03	3.03	3.03	3.03
Singapore	d. p. \$	28.16	28.16	28.16	28.16

KOERSEN TE NEW-YORK. (Cable).

Data	Londen	Parijs	Berlijn	Amsterdam
	(\$ per £)	(\$ per 100 fr.)	(\$ p. 100 Mk.)	(\$ p. f 100)
11 Nov. 1941	4.03 ³ / ₈	2.29	—	—
12 " 1941	4.03 ³ / ₈	2.29	—	—
13 " 1941	4.03 ³ / ₈	2.29	—	—
14 " 1941	4.03 ³ / ₈	2.29	—	—
15 " 1941	4.03 ³ / ₈	2.29	—	—
17 " 1941	4.03 ³ / ₈	2.29	—	—
18 Nov. 1940	4.03 ³ / ₈	—	40.05	—
Muntpariteit	4.86	3.90 ³ / ₈	23.81 ³ / ₈	40 ¹ / ₁₆

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen	31 Oct. 1941	7 Nov. 1941
Saldo van 's Rijks Schatkist bij de Nederlandsche Bank	f —	f 320.783,29
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	192.899,08	13.475,34
Voorschotten op ultimo Sept. 1941 aan de gemeenten verstrekt op aan haar uit te keeren hoofdsom der pers. bel., aand. in de hoofdsom der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op de vier belastingen en op de vermogensbelasting	2.715.794,63	2.715.794,63
Voorschotten aan Ned.-Indië ¹⁾ (idem voor Suriname ¹⁾)	164.263.824,05	167.493.558,55
Idem aan Curaçao ¹⁾	7.293.872,74	7.293.872,74
Kasvord. wegens creditverstreking a. h. buitenland	355.937,28	355.937,28
Daggeldleeningen tegen onderpand	59.186.441,02	58.739.868,28
Saldo der postrek. van Rijks-comptabelen	85.021.911,85	—
Vordering op het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	—	—
Vordering op andere Staatsbedr. en instellingen ¹⁾	40.711.011,67	49.434.324,50
Verplichtingen		
Voorschot door de Ned. Bank ingevolge art. 16 van haar octrooi verstrekt	f 15.000.000,—	f —
Voorschot door de Ned. Bank in reken.-cour. verstrekt	621.129,73	—
Schuld aan de Bank voor Ned. Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	123.293.000,—	110.598.000,—
Schatkistpromessen in omloop	1.693.900.000,— ¹⁾	1.622.300.000,— ¹⁾
Daggeldleeningen	138.450.000,—	255.900.000,—
Zilverbons in omloop	101.904.551,—	104.777.021,—
Schuld op ultimo Sept. 1941 aan de gemeenten weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. grondb. e. d. gem. fondsbel. d. alsmede op die bel. en op de vermogensbelasting	—	—
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	1.138.991,88	1.966.208,04
Id. aan het Staatsbedr. der P. T. en T. ¹⁾	181.022.617,91	189.525.424,83
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹⁾	22.694.884,87	23.827.829,52
Id. aan div. instellingen ¹⁾	343.059.709,05	343.249.277,21

¹⁾ In rekg. crt. met 's Rijks Schatkist ¹⁾ Rechtsstreeks bij De Nederlandsche Bank f 58.000.000,— ²⁾ Idem f 73.000.000,—

DE NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte balans op 17 November 1941.

Activa.	
Binnel. Wissels, (Hfdbank. f	3.81 ¹ / ₂
Promessen, enz. (Bijbank. " 4.400.000	
(Agentsch. " 94.049	f 4.494.049
Papier op het Buitenland	f 770.690.208
Af: Verkocht naar voor de Bank nog niet afgelopen	—
Beleeningen incl. voorschotten in (Hfdbank. f 147.638.447 ¹⁾	
rekening-courant (Bijbank. " 7.835.954	
op onderpand (Agentsch. " 22.251.708	f 770.690.208
Op Effecten enz.	f 177.312.734 ²⁾
Op goederen en Ceelen	413.375
Voorschotten aan het Rijk	—
Munt en muntmateriaal:	
Gouden munt en gouden muntmateriaal	f 1.024.726.230
Zilveren munt, enz.	7.882.072
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen	1.032.608.302
Gebouwen en meubelen der Bank	53.643.177
Diverse rekeningen	4.000.000
	167.658.693
	f 2.210.820.538
Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000
Reservefondsen	5.368.354
Bijzondere reserves	16.583.835
Pensioenfondsen	11.747.163
Bankbiljetten in omloop	1.970.150.285
Bankassigatiën in omloop	11.248
Rek.-Courant } Van het Rijk f 46.239.495	
saldo's } Van anderen, 135.658.753	
Diverse rekeningen	181.898.248
	5.061.405
	f 2.210.820.538
Beschikbaar metaalsaldo	f 175.019.217
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de bank gerechtigd is	437.548.040
chatkistpapier, rechtstreeks bij de bank ondergebracht	—
¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)	55.341.825

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Gouden munt en ¹⁾ muntmater.	Circulatie	Andere opeisb. schulden	Beschikb. Metaalsaldo	Dekkingperc.
17 Nov. '41	1.023.614	1.970.150	181.909	175.019	48 ⁺
10 " '41	1.023.614	1.994.012	220.151	149.067	46 ⁺
3 " '41	1.023.572	1.998.807	255.401	145.011	50 ⁺
6 Mei '40	1.160.282	1.158.613	225.183	607.042	83
Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-prom. rechtstr.	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Div. reke. (act.)
17 Nov. '41	4.494	—	177.726	770.690	167.659
10 " '41	64.094	61.000	154.674	740.791	215.593
3 " '41	92.091	92.000	155.652	706.352	226.976
6 Mei '40	9.853	—	217.756	750	20.648

¹⁾ Per 1 April 1940 herwaardeering van den goudvoorraad op basis van een depreciatie-percentage van 18 pCt.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud en deviezen	Rentenbank-scheine	Andere wissels, cheques en schatkistpapier	Beleeningen	
11 Nov. 1941	77,0	270,5	18.240,6	12,9	
31 Oct. 1941	77,3	266,3	18.455,8	26,1	
23 " 1941	77,6	323,4	17.334,4	12,4	
23 Aug. 1939	77,0	27,2	8.140,0	22,2	
Data	Effecten	Diverse Activa	Circulatie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
11 Nov. '41	22,7	1.755,6	17.127,4	2.318,6	564,8
31 Oct. '41	20,3	1.986,6	17.431,8	2.470,3	557,5
23 " '41	21,7	1.794,0	16.365,7	2.318,9	536,0
23 Aug. '39	982,6	1.380,5	8.709,8	1.195,4	454,8

GEZAMENLIJKE STATEN VAN DE NATIONALE BANK VAN BELGIË EN VAN DE EMISIEBANK TE BRUSSEL.
 (in mill. francs)

Data	Goud, specie, deviezen en Reichskreditkassen	Credit a. h. particuliere bedrijfsleven	Credit aan Staat en openbare lichamen	Overheidsfondsen	Circulatie	Postcheque-ambt	Rekening-Courant
6 Nov. '41	32.949	685	16.821	2.202	46.564	3.632	1.792
29 Oct. '41	32.905	630	16.895	2.143	45.982	3.675	2.243
23 " '41	32.974	593	16.206	2.136	45.707	3.609	1.920
16 " '41	32.600	600	16.007	2.147	45.383	3.663	1.835
9 " '41	32.849	594	16.448	2.161	45.193	3.629	2.358
8 Mei '40	23.606	5.394	695	1.480	29.806	—	909