

ieder geval beschermd. Dat lijkt veel op het systeem van de laatste staatscommissie in Holland, die den titel „Registeraccountant,„ voorstelde.

Het verwondert ons als buitenstaanders eenigszins, dat de Treuhänder en Wirtschaftsprüfer-beroepen niet wat scherper uiteengehouden worden. Wij zien daarin toch nog veel, dat niet geheel tezamen behoort, maar blijkbaar zoekt men bij het organiseren der beroepen in Duitschland meer naar wat vereenigt, dan naar wat verdeelt.

Het vakexamen, dat nu ook reeds en wel sedert 1931, zij het al gereorganiseerd, wordt afgenomen, zal ook meer gecentraliseerd worden. Er zullen daarvoor binnenkort nieuwe voorschriften gegeven worden. Dit vakexamen is afzonderlijk van het N S R B examen, dat alleen de bedoeling heeft „eine neue ständische Prüfung“ in te voeren, nadat men al tot de uitoefening van het beroep op grond van technische kennis, geleken bij het vakexamen, is toegelaten.

Ook Dr. M. waarschuwt tegen de Spezialisierungstendenz. Wel heeft het economische leven behoefte aan specialisten, zegt hij, maar de opbouw voor het beroep moet eerst algemeen zijn. Splitsing in het beroep zou voor het economisch leven van het rijk ongewenscht zijn.

Ten slotte wijs Dr. M. er op, dat de Wirtschaftstreuhänder de raadgevers en vrienden van de bedrijven moeten zijn en „Mittler zwischen Staat und Wirtschaft“. Hij meent, dat zij moeten zijn „Bannerträger des Sozialismus in der Wirtschaft“. Wirtschaftstreuhänder en Wirtschaftsprüfer moeten daarin hand aan hand gaan.

Prof. Dr. Selck doet de stem van de gecontroleerden hooren in zijn lezing „Forderungen der Unternehmung an die Wirtschaftsprüfung.“ Hij onderscheidt daarin de Pflichtprüfung van de vrijwillige Prüfung en geeft voor beiden uiteenlopende wenschen. Het komt ons voor, dat de Wirtschaftsprüfer op den duur zullen aantoonen, dat zij zonder moeite aan meer dan aan deze eischen kunnen voldoen. Het mag interessant wezen om de wenschen en verwachtingen van degenen, die de controle ondergaan te leeren kennen, wanneer deze over de toe te pasen controle methoden willen meespreken, zou het beroep toch eigenlijk front moeten maken. Bij welke andere deskundige beroepen zegt degene, die de hulp van den deskundige vraagt, hem op welke wijze hij werkzaam moet zijn? Maar over het werk van den accountant meenen velen, die het vak niet bestudeerd hebben, ook een woordje te kunnen meespreken. Nu zegt prof. Selck sprekende namens de Wirtschaft ongetwijfeld veel, waarvan de beroepsgenooten gaarne nota zullen nemen, alleen het onderwerp van de uitvoering der opdrachten zullen o.i. de beroepsgenooten uitsluitend met elkaar moeten behandelen.

Dr. Buchholz bespreekt in „Das Prüfungs- und Prüferrecht“ de bestaande voorschriften, licht die nader toe en wijst op de z.i. nog onvoldoende geregelde onderdeelen. Hij is „Geschäftsführer des Instituts der Wirtschaftsprüfer“ en dus alleszins kundig op dit terrein. Het referaat leent zich moeilijk voor een korte analyse, zoodat wij geïnteresseerden naar de lezing zelf moeten verwijzen.

Hierop volgen een drietal lezingen, die voor ons uit beroepsoogpunt minder belangrijk zijn en die ik daarom zonder verdere bespreking voorbij ga.

Een groote serie (18) korte voordrachten, geen van alle meer dan een kwartier in beslag nemende, vulden den Zaterdagmiddag en den Zondagochtend.

De bedoeling dezer voordrachten is de problemen, die zich bij de beroepsuitoefening voordoen naar voren te brengen, daarbij te geven de persoonlijke opvatting van den spreker, omtrent de uitwerking, de oplossing van het probleem, met de bedoeling dat deze punten dan verder in de litteratuur zullen worden be-

handeld, maar speciaal in commissies daartoe door het Institut der Wirtschaftsprüfer in het leven geroepen. Reeds zijn zeven zulke commissies ingesteld nl. „Für allgemeine Fachfragen und für Sonderfragen der Prüfung von Wirtschaftsbetrieben der öffentlichen Hand, Banken, Versicherungs-unternehmungen, Genossenschaften, Eisenbahnbetrieben und für die Erörterung betriebswirtschaftlich wichtige Steuerfragen. Darüber hinaus der Grosse Fachrat, dem neben Wirtschaftsprüfern auch Vertreter der Wirtschaft, der Verwaltung und der Partei angehören.“

De bedoeling is om te komen tot algemeen erkende grondregels van een juiste uitvoering van de opdrachten, die de Wirtschaftstreuhänder en Wirtschaftsprüfer ontvangen.

Deze commissies hebben zich reeds met 120 vakvragen beziggehouden, waarvan ongeveer een derde tot een rapport leidde, een vijfde tot opstellen of aantekeningen in de vakbladen, terwijl de rest nog in behandeling is.

In ons eerste bericht over het Congres in Weimar gaven wij reeds een opsomming van de onderwerpen, die in deze serie lezingen werden behandeld, bijna alle door Wirtschaftsprüfer. Er zijn verschillende onderwerpen, die ook in het buitenland belangstelling wekken, andere die speciaal over de toepassing van Deutsche voorschriften omtrent waardebeoordeling e.d. handelen. Wij kunnen hier niet op al deze voordrachten ingaan, zonder te uitvoerig te worden. Wanneer de opsomming der titels belangstelling gewekt heeft, zal de lezer wel in de gelegenheid zijn, zich inzage te verschaffen van het Kongress-Archiv.

Wij eindigen met onze Deutsche beroepsgenooten veel succes te wenschen bij de verdere organisatie van het beroep. Er wordt daar hard gewerkt met liefde voor het beroep. Zulk werken zal niet nalaten vruchten af te werpen, zoowel voor de beoefenaars van het beroep, als voor de gemeenschap.

G. H.

DE BEDRIJFSECONOMISCHE ZIJDE VAN HET VERKEERSVRAAGSTUK

In de laatste jaren heeft het verkeersvraagstuk in toenemende mate de belangstelling van verschillende economische deskundigen getrokken. Weliswaar treffen wij ook in de oudere economische handboeken beschouwingen aan over de beteekenis van het verkeerswezen voor de ontwikkeling van het economisch leven, alsmede over de tariefpolitiek en de tariefdifferentiatie van de spoorwegen, maar de eenstemmigheid van meeningen, die met betrekking tot die vraagstukken bereikt werd, verminderde de actualiteit daarvan en declasserde deze vraagstukken tot de eerste oefenlessen in de economie. In de praktijk van het leven voltrok zich een enorme omwenteling in de organisatie van het verkeerswezen. De uitgebalanceerde concurrentie tusschen spoorweg en waterweg kwam in een geheel nieuw stadium, toen een nieuwe concurrent opkwam in den vorm van de vrachtauto, de autobus en de personenauto. Ook de onderlinge concurrentieverhouding tusschen spoorweg en waterweg werd daardoor in sterke mate beïnvloed. Beperkte zich die concurrentie voordien tot z.g. „natte relaties“ — dat is de verbinding tusschen twee plaatsen, die onderling door een waterweg verbonden zijn — met de opkomst van de vrachtauto, werd de mogelijkheid geopend, plaatsen, die niet aan den waterweg gelegen waren te bereiken door gedeeltelijk vervoer te water en aansluitend vervoer langs den weg. Door de uitbreiding van het kanalenstelsel hier te lande werd de mogelijkheid geopend verschillende plaatsen, die diep in het land gelegen waren met kleine zeeschepen te bereiken, terwijl tenslotte de zeer snelle ontwikkeling

van de techniek van alle verkeersmiddelen, de zaak nog verder compliceerde. Men denke in dit verband niet alleen aan de verbetering van de autotechniek, maar evenzeer aan de snelle motorisering van de binnenscheepvaart, die het mogelijk maakte den vaartijd van de schepen aanzienlijk te bekorten, met het gevolg, dat de tonkm capaciteit zeer belangrijk werd verhoogd, ook zonder dat de totale tonnencapaciteit werd vergroot. Ook de verdringing van stoomtractie bij de spoorwegen door elektrische en dieselelectrische tractie, is in dit verband niet zonder belang.

Deze gecompliceerde wijzigingen leidden tot een algeheele verstoring van het evenwicht in het verkeerswezen. Vervoeren, die in de geschiedenis der spoorwegen nog nimmer anders dan per spoor resp. per boot hadden plaats gevonden, werden aan die verkeersmiddelen onttrokken. Vervoerden de spoorwegen vroeger van station tot station en de binnenscheepvaart van haven tot haven, zonder dat zij zich ernstig behoefden te bekommeren over de vraag, hoe de goederen van het station of van de haven de uiteindelijke bestemming zouden bereiken, thans is dat alles veranderd, de auto verzorgt het vervoer van beginpunt tot eindpunt en omdat in den concurrentiestrijd uit den aard der zaak alleen de totale vrachtprijs bepalend is, hebben de spoorwegen en de binnenscheepvaart een direct belang gekregen bij een goed georganiseerd en goedkoop vervoer van haven en station naar de uiteindelijke bestemming.

Er zullen zeker niet veel bedrijfstakken zijn aan te wijzen, waar zich in een zoo kort tijdsbestek zulke belangrijke veranderingen hebben voltrokken en het is daarom vanzelfsprekend, dat juist in het verkeerswezen de vraagstukken op bedrijfs-economisch gebied te kust en te keur zijn aan te wijzen. De bestudeering van de inwerking van externe factoren op de individuele bedrijfshuishoudingen en op de verschillende bedrijfstakken behoort tot de moeilijkste, maar ook tot de meest interessante vraagstukken op dit gebied en het is dan ook eendeels bevreemdend, anderdeels te betreuren, dat de wetenschappelijke bedrijfseconomie zich tot nog toe nagenoeg geheel aan deze materie onttrokken heeft.

De vraagstukken op verkeersgebied eischen een concrete oplossing op korten termijn. Met de vaststelling van algemeene economische grondbeginselen komen wij in dit vraagstuk niet verder. De verkeerseconomie dreigt ineen te storten onder den zwaren last van probleemstellingen, maar het is niet het stellen van problemen, wel het oplossen daarvan, waaraan behoefte bestaat. Dag aan dag wast de stroom van publicaties op dit gebied. Zwaargewichtige economische theorieën worden opgebouwd, maar wat baat het ons te weten, dat het een economisch belang is, dat het geheele verkeerswezen zoo rationeel mogelijk wordt verzorgd, dat classificatie van de vervoertarieven naar den aard van de goederen al of niet wenschelijk is, wij moeten om tot een oplossing van de vraagstukken te komen in die problemen dieper doordringen en dan komt het voor een bedrijfseconomische studie in de eerste plaats aan op een analyse van het kostenvraagstuk in het vervoerbedrijf in al zijnen geledingen.

Het is in dit verband wel typeerend, dat men er tot op heden nog nimmer in geslaagd is een antwoord te geven op de vraag, of thans het wegverkeer een belastingopbrengst oplevert, die voldoende is om de economische kosten, die veroorzaakt worden door de instandhouding en vervanging van ons wegennet te dekken. Er zijn over dat vraagstuk talrijke publicaties verschenen, maar de uitkomsten van die becijferingen wijzen zulke fantastische verschillen uit, dat men na kennisname daarvan en van de wijze, waarop men die becijferingen heeft opgebouwd, goed doet ze als geheel onbruikbaar en onbetrouwbaar te verwerpen. Men dient zich in dit verband ook niet door misleidende slagzinnen te laten beïnvloeden. Door de enorme cam-

pagne, die gevoerd wordt tegen de belasting van het wegverkeer wordt bij talrijke leeken de indruk gewekt, dat het wegverkeerswezen voor de overheid een uiterst winstgevende zaak is. Zelfs de mededeeling, dat de spoorwegtekorten gedekt zouden worden uit de benzinebelasting vindt in de publieke opinie vrije doortocht, terwijl een ieder, die eenmaal de begroting van het Verkeersfonds gezien heeft, weet, dat deze beweringen op geen enkel feit steunen. Uitdrukkelijk zij hierbij nogmaals opgemerkt, dat wij ons onthouden van een oordeel over de vraag, of de opbrengsten van het wegverkeer hooger zijn dan de kosten daarvan, een ieder, die dat vraagstuk ernstig heeft bestudeerd zal met ons tot de conclusie komen, dat die vraag op grond van het beschikbare cijfermateriaal niet te beantwoorden is. Ook hier ligt dus een taak voor de bedrijfseconomie, want hoe zal men tot de beoordeeling van het belastingvraagstuk in het wegverkeer komen, als men deze elementaire kennis mist. Zeer opmerkelijk is het ook in dit verband te lezen, dat de tijdelijke teruggang in het aantal motorrijtuigen — een teruggang, die inmiddels tot stilstand is gekomen — het bewijs zou zijn van een overbelasting van het wegverkeer, zonder dat daarbij ook zelfs maar overwogen wordt, dat het wegverkeer wellicht niet in staat is de economische kosten van den weg te dekken en dus niet voldoet aan den eersten eisch, die aan elk vervoermiddel is te stellen, n.l. de rendabiliteitseisch. Men doet het voorkomen, alsof de belasting van het wegverkeer een belasting naar draagkracht is, terwijl het toch in feite niet anders is dan een al of niet doelmatige verdeling van de kosten van den weg over de weggebruikers. Blijkt, dat de opbrengst van die belastingen niet toereikend is om die kosten te dekken, dan wordt men voor het alternatief gesteld die kosten zelf te verlagen, of de verdeelingsmaatstaf zoodanig te wijzigen, dat die opbrengst zal stijgen tot het noodzakelijk niveau.

Alleen het vraagstuk van de belasting van het wegverkeer biedt al stof voor een zeer uitgebreid bedrijfseconomisch onderzoek, maar veel meeromvattend is nog het kostenvraagstuk en het daarmee nauw samenhangend tarievenvraagstuk in het vervoerwezen. Ook te dien aanzien staan wij nog geheel aan het beginpunt van een systematisch bedrijfseconomisch onderzoek en dit wekt temeer bevreemdning, omdat gezaghebbende personen in de verkeerseconomie alreeds tot de conclusie gekomen zijn, dat een daadwerkelijke oplossing van het verkeersvraagstuk alleen mogelijk is, indien wordt vastgesteld, waar de grenzen liggen van de economische werksfeer van elk der verkeersmiddelen. Men heeft ingezien, dat de kostenopbouw in de verschillende verkeersbedrijven zeer verschillend is en dat het verband tusschen vervoersafstand en vervoerkosten bij de verschillende verkeersmiddelen ongelijk is, men heeft daaruit ook terecht geconcludeerd, dat de kostenlijnen van de verschillende verkeersmiddelen elkaar ergens moeten snijden en dat dat snijpunt de grens is van de economische werksfeer van elk der verkeersmiddelen. Op deze wijze is het probleem zuiver gesteld en het is de taak van de bedrijfseconomie tot een oplossing van dat vraagstuk te komen.

Niet minder belangwekkend is het vraagstuk van de overcapaciteit in het vervoerbedrijf. Het ontstaan van die overcapaciteit moet aan verschillende oorzaken worden toegeschreven. In de eerste plaats leidde de opkomst van de vrachtauto tot een toevoeging van nieuwe capaciteit aan de bestaande capaciteit. De belangrijke verhooging van de vervoersnelheid van spoor en boot deed bij gelijke tonnenruimte een toename van de tonkm capaciteit ontstaan. De boot, die tweemaal zoo snel vaart kan ook welhaast tweemaal zooveel vervoer bewerkstelligen, zoo wij althans de los- en laadtijden buiten beschouwing laten. Als derde belangrijke factor komt daar dan bij de vermindering van de totale vervoerde hoeveelheden als gevolg

van de crisis en tenslotte de vermindering van de internationale arbeidsverdeling door de handelsbelenningen, die vanzelfsprekend ook een vervoersvermindering inhoudt. De steeds toenemende vervoerscapaciteit uitgedrukt in tonkm, ziet zich dus gesteld tegenover een steeds afnemende vraag naar vervoerdiensten en het logisch gevolg is, dat daardoor een belangrijke over-capaciteit moest ontstaan. Zulk een wanverhouding tusschen capaciteit en behoefte zien wij echter niet alleen in het vervoerbedrijf. Welhaast geen enkele bedrijfstak is voor het ontstaan van zulk een wanverhouding gespaard gebleven, maar zooals hieronder nader blijken zal, zijn de oorzaken en de gevolgen van die overcapaciteit in het verkeerswezen in menig opzicht verschillend van die in andere bedrijfstakken en daarom eischt ook de bestrijding van de consequenties van die wanverhouding in het verkeerswezen andere middelen dan in tal van andere bedrijven.

Gaan wij in dit verband de hiervorengenoemde oorzaken van de capaciteitsvergroting nog eens na, dan blijkt reeds dadelijk, dat hier factoren werken van zeer bijzonderen aard. Zoo zien wij bijv. dat de verdringing van stoommachines door motoren in de eerste plaats is te verklaren uit het feit, dat in menige toepassing de motortractie goedkoper is, dan stoomtractie. Deze omschakeling is dus te verklaren door het streven in de richting van de rationalisatie, maar deze motorisatie bracht naast een verlaging van de tractiekosten bovendien een verhooging van rij- en vaarsnelheid en dit leidde tot een toename van de tonkm capaciteit bij gelijkblijvend laadvermogen. In zijn brochure „Het Verkeersprobleem” schat E. J. Muller de vermeerdering van de vervoerscapaciteit van de binnenscheepvaart als gevolg van deze motorisatie op 200% voor de laatste 25 jaar. De geheele reorganisatie van het goederenvervoer bij de Nederlandse Spoorwegen, die zich in de laatste jaren, door de invoering van den groepswagendienst, geleidelijk heeft voltrokken, bracht eveneens een verhooging van de vervoerscapaciteit per wagen, omdat daardoor de rijnsnelheid kon worden opgevoerd, terwijl bovendien de omloopsnelheid van het materieel daardoor werd vergroot. De techniek heeft vanzelfsprekend ook in alle andere bedrijfstakken in de laatste decennia snelle vorderingen gemaakt, maar toch zijn de bedrijfseconomische verschijnselen, die daaruit voortspruiten gewoonlijk sterk afwijkend van die welke wij hiervoren beschreven. Er werden nieuwe machines uitgevonden, maar de invoering daarvan werd afgeremd door het feit, dat bestaande machines eerst werden vervangen door nieuwe op het moment waarop zij „economisch versleten” waren en indien tot vervanging werd overgegaan werd de in de oude machines beschikbare capaciteit vervangen door die van de nieuwe machines, tot een capaciteitsverhoging behoefde die vervanging dus niet te leiden. De kostenbesparende verbeteringen, die op verschillende machines werden toegepast brachten in de meeste gevallen een vermindering der bedieningskosten, doch geen of slechts een geringe capaciteitsvermeerdering. Wel leidde in verschillende bedrijven de toepassing van de moderne methoden van wetenschappelijke organisatie tot een meer productief gebruik van de beschikbare capaciteit en dus feitelijk tot een verhoging van de capaciteit in economischen zin, maar de procentuele capaciteitsvermeerdering, die langs dien weg kon worden bereikt, was toch in vergelijking met de ontwikkeling in het vervoerwezen, slechts gering.

Ook de traagheid, waarmede de overcapaciteit in het verkeersbedrijf geliquideerd wordt, toont menig merkwaardig verschil met die liquidatie in andere bedrijfstakken. In het verkeerswezen verloopt die liquidatie in een uiterst traag tempo. Gaat in een andere bedrijfstak een bedrijf ten onder, dan valt daarmee de machinecapaciteit in de meeste gevallen geheel of voor een overwegend deel uit. De machines zijn gewoonlijk van

afwijkend type, zij kunnen niet zonder meer opgenomen worden in het bedrijf van een andere onderneming. Het bezit van de machines is bovendien geenszins voldoende om een nieuw bedrijf op te richten, naast het bezit van machines eischt de oprichting van een nieuw bedrijf, dat men de beschikking heeft over geschoolde uitvoerende en leidende krachten, dat men zoowel op de inkoopmarkt, als op de verkoopmarkt beschikt over de noodige relaties en dat de geheele nieuwe bedrijfshuishouding organisatorisch doelmatig wordt opgebouwd. Deze andere factoren zijn in menige bedrijfstak van meer doorslaggevende beteekenis, dan het bezit van de machines. Overdracht van een bedrijf, dat in den concurrentiestrijd ten onder is gegaan, is dan ook in de meeste gevallen zeer moeilijk, mede in verband met het feit, dat de nieuwe eigenaar zich gesteld zal zien tegenover dezelfde ongunstige factoren, die den ondergang van de vorige onderneming veroorzaakten. Het eenige voordeel, dat de nieuwe eigenaar heeft in vergelijking met den vorigen eigenaar, is, dat de prijs, die hij voor de machines moet betalen lager is dan de oorspronkelijke aanschaffingsprijs, zoodat het nieuwe bedrijf minder lasten voor rente en afschrijving heeft te dragen. Heeft het eerste bedrijf de machines uit eigen middelen gefinancierd, dan geldt ook deze factor niet, want bij die financieringswijze kan gedeeltelijke dekking van rente en afschrijving niet tot financiële moeilijkheden, maar slechts tot intering van het eigen kapitaal leiden. In dat geval kan de last van rente en afschrijving dus nimmer de oorzaak zijn van de financiële moeilijkheden, waarin het bestaande bedrijf is komen te verkeren. In het verkeersbedrijf zien wij in dit verband verschijnselen van geheel anderen aard. Het binnenvaart- en vrachtautobedrijf wordt voor een overwegend deel uitgeoefend door kleine zelfstandige ondernemingen van geringe financiële draagkracht. Als gevolg daarvan zijn in die bedrijfstak allerhande vormen van afbetalingsfinanciering ontstaan. De vrachtauto wordt op afbetaling, of met credieten van den benzineleverancier gekocht, de schepen voor de binnenvaart worden grotendeels door middel van scheepshypotheeken gefinancierd. Kan het bedrijf de lasten van rente en afschrijving niet meer dekken, dan is de financiële ondergang daarvan veelal het gevolg, maar welhaast steeds zal een koper zijn te vinden voor de auto's of voor de schepen van zulk een onderneming. De nieuwe koper zal met veel lagere lasten van rente en afschrijving rekenen, omdat hij daarvoor als basis aanvaardt de prijs, die hij daarvoor heeft betaald en niet de aanschaffingsprijs. Bovendien bezitten de verkeersmiddelen een buitengewoon groote verplaatsingsmogelijkheid, zij kunnen immers in alle deelen van het land worden gebruikt, het vervoerbedrijf is zoo eenvoudig van aard, dat geen organisatorische moeilijkheden te vreezen zijn, indien men van een ander bedrijf vervoermiddelen overneemt, om die in het eigen bedrijf te gaan gebruiken. Zelfs ondergang van de vervoersonderneming leidt dus slechts zelden tot vermindering van de vervoerscapaciteit en het is vanzelfsprekend, dat de liquidatie van het capaciteitsoverschot daardoor ten zeerste vertraagd wordt.

Terwijl wij in andere bedrijfstakken herhaaldelijk zien, dat bepaalde bedrijven andere bedrijven tot den ondergang brengen, zonder dat er verschil bestaat in de technische inrichting van het sterke en zwakke bedrijf, maar alleen, omdat de bedrijfsefficiency in het sterke bedrijf hooger is opgevoerd, dan in het zwakke bedrijf, zien wij dat in het vervoerbedrijf slechts bij hooge uitzondering. De verschillen in de bedrijfsefficiency zijn daar, bij gelijke technische uitrusting van secundair belang. De techniek van auto en motor is dermate geperfectionneerd, de onderhoudsmethode dermate gestandaardiseerd, dat verschillen in de exploitatiemethode slechts kleine verschillen in de exploitatiekosten kunnen veroorzaken. In verband met de sterke

wisselingen in het gebruik der verkeersmiddelen, bieden, speciaal in het autovervoer vervoermiddelen van geringe capaciteit overwegende voordeelen boven vervoermiddelen van groote capaciteit, die door het risico van grooten leegloop niet rendabel te exploiteeren zijn. Bovendien moet het vervoermiddel zooveel mogelijk algemeen bruikbaar zijn en dit leidt er toe, dat de kleine onderneming gebruik maakt van dezelfde bedrijfsmiddelen als de groote onderneming. In menige andere bedrijfstak leidt juist het verschil in den aard van de bedrijfsmiddelen tot een overvleugeling van het kleinbedrijf door het grootbedrijf, maar ook deze factor speelt in verschillende deelen van het vervoerbedrijf geen rol. De sterke versplintering van de vervoer capaciteit over talrijke kleine ondernemingen is dus eveneens een factor, die de inkrimping van de overbodige capaciteit vertraagd.

Wij hebben hierbij buiten bespreking gelaten den domineerenden invloed van de vaste kosten in het vervoerbedrijf. Juist aan deze omstandigheid is in de publicaties over het verkeerswezen bijzondere aandacht geschonken. Het behoeft hier wel geen nadere verklaring, dat in een bedrijfstak, waar de vaste kosten een overwegende plaats innemen, staking van de exploitatie bij dalende opbrengstprijzen wordt tegengewerkt, omdat verschillende kostengroepen ook na de beëindiging van de exploitatie blijven voortbestaan. Dat in die bedrijfstakken ook een voortdurende en ongezone drang bestaat in de richting van productieverhoging, omdat bij uitbreiding van de productie geen evenredige kostenvermeerdering optreedt. Al die factoren werken in het vervoerbedrijf ongetwijfeld met groote kracht, maar het zijn geen verschijnselen, die typisch zijn voor het vervoerbedrijf. Er zijn zeer vele bedrijfstakken aan te wijzen, waar de verhouding tusschen variabele en vaste kosten hetzelfde, of zelfs nog ongunstiger is, dan in het vervoerbedrijf.

Van vele zijden wordt thans ordening van het verkeerswezen bepleit. De ongunstige invloed van de vaste kosten op de ontwikkeling van de rendabiliteitspositie wordt daarbij veelal als het belangrijkste argument naar voren gebracht. Zou dat argument inderdaad het meest doorslaggevend zijn, dan zou men den drang in deze richting kunnen weerstaan, door er op te wijzen, dat in zoovele andere bedrijfstakken die zelfde ongunstige omstandigheid zich doet of deed gelden en dat in die bedrijfstakken normale omstandigheden hersteld zijn ook zonder dat men tot ordening is overgegaan. Wij hebben hiervoren gewezen op enkele omstandigheden, die er toe zullen leiden, dat de liquidatie van de overschotscapaciteit in het verkeerswezen een zeer vertraagd verloop moet hebben en op grond daarvan kan men niet volstaan met zulk een verwijzing naar andere bedrijfstakken, indien men wil bewijzen, dat ook in het verkeerswezen zich een automatische sanering zal voltrekken, ook zonder ordening van het verkeer.

Uit het vorenstaande moge blijken, dat zich in het verkeerswezen nog vele vraagstukken voordoen, die zich leenen voor een bedrijfseconomische analyse en het is te wenschen, dat vooral de jongere bedrijfseconomen hunne afzijdigheid in deze materie zullen prijs geven.

A. M. GROOT

DE ACCOUNTANT ALS GETUIGE

Nadere toelichting omtrent het verschooningsrecht

Uit het naschrift van den Heer *L. van Essen* Lzn. onder mijn artikel over het verschooningsrecht van getuigen in de aflevering van December 1936 blijkt mij, dat mijne uiteenzetting nog eenige verduidelijking behoeft.

Ik heb geschreven, dat de geestelijke, de medicus, de advocaat van oudsher als de typische vertrouwenslieden genoemd zijn, omdat hun beroep uiteraard medebrenge, dat zij menschen moeten bijstaan, die gezondigd hebben, ziek zijn, wetten hebben overtreden, en dat het een zeer groot algemeen en zedelijk belang is, zelfs gaande boven het belang, dat de rechtspraak heeft bij het antwoorden van getuigen, dat die geestelijke, lichamelijke en rechtskundige hulp niemand onthouden wordt, ook niet dengenen, die zeer ernstige feiten te verbergen hebben.

De Heer *Van Essen* vraagt of het dan alleen zondaren, of zieken of boosdoeners zijn, die behoefte hebben aan hulp, welke hun alleen dan goed kan worden verstrekt als zij zonder eenige terughouding kunnen opbiechten.

Neen, natuurlijk niet — doch wij moeten ons er voor wachten onjuiste tegenstellingen te maken: aan den geestelijke, medicus en advocaat wordt het verschooningsrecht toegekend, niet uit hoofde van *den persoon, aan wien zij hulp verleen*; maar krachtens *den aard der hulp, die zij verstrekken*.

De tegenstelling moet dus niet hierin gezocht worden, of degenen, die geestelijke medische of juridische hulp inroepen, booswichten of brave burgers, zieken of gezonden zijn.

Ik heb de booswichten als voorbeeld genoemd, omdat zich te hunnen aanzien eerder het conflict zal voordoen, dat zij b.v. een dokter bekend moeten maken met een door hen gepleegd strafbaar feit, doordat zij diens hulp dringend noodig hebben (men denke aan het geval, dat een smokkelaar een ernstige schotwonde heeft bekomen).

Waar ik het als een algemeen belang, gaande boven het belang der rechtspraak, erkende, dat zelfs degenen, die zeer ernstige feiten te verbergen hebben, op de volkomen stilzwijgendheid van de genoemde categorieën vertrouwenslieden moeten kunnen rekenen, geldt dit *à priori* voor „de fatsoenlijke menschen”, die een geestelijke of dokter in vertrouwen nemen. Het zal bij hen echter niet licht voorkomen, dat het getuigenis van hun pastoor, dominee of dokter in een rechtszaak tegen hen zou worden ingeroepen.

Voor mij ligt de tegenstelling derhalve hierin, dat de bijstand, die geestelijke, medicus of advocaat verleen, is van geestelijken, lichamelijken of rechtsgeleerden aard, niet van materiele aard. Daarom trek ik de grens tusschen de genoemde eenzijdig en den accountant, bankier, makelaar anderzijds (Den notaris heb ik niet genoemd, omdat deze een afzonderlijke bespreking zou vereischen buiten het bestek van dit Maandblad vallende).

Wanneer het verschooningsrecht onthouden werd aan degenen, die een der drie hierboven opgesomde beroepen uitoefenen en een delinquent dorst dientengevolge hun hulp niet in te roepen, dan zou daarvan het gevolg kunnen zijn, dat die delinquent geestelijke troost en genade zou missen, dat zijn gezondheid ernstig geschokt zou kunnen worden, dat zijne berechting eenzijdig zoude zijn. Zijn ziel, zijn leven, de rechtvaardigheid zouden dan in gevaar gebracht worden. Alleen omdat deze hooge waarden op het spel staan, beschouw ik het verschooningsrecht van geestelijke, medicus en advocaat als een algemeen belang, dat mag praevaleren boven het algemeen belang, dat recht gesproken worde met zoo groot mogelijken waarborg tot de waarheid te kunnen doordringen.

Ik baseer het verschooningsrecht van den advocaat dus hier op, dat principieel zijn taak er in bestaat te wijzen op de rechten van zijn client en aan te voeren hetgeen tot verdediging van zijn client strekt, opdat de Rechter, van weerskanten voor-