

A.F. Tempelaar

## Het MAB vóór 50 jaar

juni 1937

Redacteur G. P. J. Hogeweg, naamgever aan de destijds bekende accountantsmaatschap Frese & Hogeweg - via een fusie met Meyer & Hörchner tenslotte toegetreden tot Klynveld Kraayenhof & Co. - begint een serie van enkele artikelen over 'Bedrijfsbegrotingen in private ondernemingen'. In het volgende historische verslag hoop ik hierop nader terug te komen.

A. M. Groot wijdt een artikel aan 'Het belang van de Staat bij het verkeerswezen'. Hij neemt hierbij stelling tegen de mening van velen dat de Staat, die als feitelijk eigenaar van het bedrijf der Nederlandse Spoorwegen moet worden gezien, uit dien hoofde de nodige objectiviteit mist ter zake van het beleid in het gehele verkeerswezen en de behartiging van het algemeen belang ondergeschikt maakt aan de behartiging van het speciale belang in de spoorwegen.

Vooraf gaat Groot na hoe de verhouding tussen de Staat en de Spoorwegen historisch is gegroeid. Het belangrijkste feit is de concessie-overeenkomst in 1890 tussen de Staat en de toen bestaande spoorwegmaatschappijen (S.S. en H.Y.S.M.). De staatsinvloed in de twee maatschappijen werd zo veel mogelijk beperkt; er werd alleen aan de Staat de macht gegeven te waken tegen monopolistische uitbuiting van het publiek en de vervoerders. Het was dus uitdrukkelijk de bedoeling dat de exploitatie der spoorwegen in particuliere handen werd gelaten en de Staat alleen controle zou uitoefenen ter bescherming van het algemeen belang. Daarnaast was de Staat gerechtigd in de overwinsten welke door de spoorwegmaatschappijen - in 1917 gefuseerd - zouden worden behaald.

De overeenkomst van 1890 bevatte voorts een bepaling, waarbij de staat de verplichting aanvaardde het spoorwegbedrijf te naasten, indien gedurende enige jaren de rentabiliteit beneden een bepaald niveau zou blijven.

In het historisch verslag betreffende het MAB-nummer van oktober 1936 is gememoreerd hoe ongunstig de naastingsbepalingen voor de Staat wel waren. (zie MAB oktober 1986, pag. 419 en 420). Omdat de regering in 1920 de bui zag aankomen, maar er weinig voor voelde dat enorme kapitaalverlies zonder meer over te nemen - en in de hoop op een betere toekomst voor het spoorwegbedrijf - werd besloten dat de Staat de eventuele verliezen van het bedrijf in de komende jaren zou bijbetalen en voorts een minimum-dividend zou garanderen. Men kon toen niet bevroeden dat dit de Staat op

een suppletie van *f* 200 miljoen zou komen te staan. Na enkele jaren trok de Staat via een reorganisatie nagenoeg het gehele aandelenkapitaal tot zich en werd het spoorwegbedrijf een staatsexploitatie in vennootschapsvorm (zie bovengenoemd historisch verslag in MAB oktober 1986). Tegen de oorspronkelijke bedoeling in waren de Spoorwegen een staatsbedrijf geworden.

Volgens Groot heeft de Staat in de loop der jaren enorme bedragen geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe wegen voor het wegverkeer en in nieuwe waterwegen. Het belang dat de Staat heeft bij de voortgaande ontwikkeling van het weg- en waterverkeer is vele malen groter dan de 'enkele tientallen' miljoenen welke de Spoorwegen jaarlijks vorderden. Vernietiging van het wegverkeer ten gunste van de spoorwegen zou neerkomen op het slachten van de kip met de gouden eieren. Volgens Groot is het daarom dwaasheid te veronderstellen dat de Staat prioriteit zou geven aan de Spoorwegen - vanwege het specifieke belang - boven het algemene belang in het verkeerswezen. Overigens dienen de voorstanders van het wegverkeer zich volgens Groot wel te realiseren, dat de opbrengsten voor de Staat uit het weg- en waterverkeer niet zo goudkleurig zijn als men denkt. Door de snelle ontwikkeling van de techniek is de economische slijtage van de wegen zeer groot te achten. 'Bij die snelle ontwikkeling van de techniek is het geenszins ondenkbaar, dat de wegen, die thans worden aangelegd over tien jaren volkomen verouderd zullen blijken, misschien te smal zullen blijken of te licht van constructie'. En toen was de auto nog niet de heilige koe! (A.F.T.)

Een belangrijk vraagstuk in die tijd was onder andere de belastbaarheid van koopsommen respectievelijk goodwill. J. J. M. H. Nijst wijdt aan dit vraagstuk een lang artikel, waarbij de nodige arresten van de Hoge Raad aan de orde komen. Gezien het sterk tijdgebonden karakter van het artikel laat ik het bij deze vermelding.

Volgens een statistiek van het Economisch Instituut voor den Middenstand bedroeg de gemiddelde jaarwinst (vóór aftrek van ondernemersloon) van 160 slagersbedrijven in het jaar 1936 *f* 1.570,-, bij een gemiddelde weekomzet van *f* 630,-. Wat moest er toen veel op de kleintjes worden gelet.