

8. *Kritiek op een bestaande opvatting omtrent het wezen van de Kameraalstijl.*

Omtrent het wezen van de Kameraalstijl heeft men als regel een andere opvatting dan hierboven is weergegeven.

Men noemt de Kameraalstijl een „Begrotingsboekhouding” en zoekt haar karakter in de omstandigheid, dat de Rekening moet aansluiten bij een vooraf opgemaakte Begroting.

Deze opvatting is historisch zeer goed te verklaren. De Kameraalstijl immers werd bij Overheidslichamen, waar een bindende begroting bestaat, vrijwel overal toegepast. Het Dubbel Boekhouden daarentegen vond toepassing bij handels- en industriële ondernemingen, waar men vroeger de begroting nooit, of althans uiterst zelden, aantrof.

Uit de toepassing heeft men — evenals bij de keuzebepaling verbruikshuishouding en bedrijfshuishouding — ten onrechte de regel afgeleid.

De Kameraalstijl is zeer goed toe te passen zonder een begroting. Het Dubbel Boekhouden is evengoed als de Kameraalstijl in verband te brengen met een begroting. Er is geen enkel principieel verschil. Zij, die terecht het verder invoeren van de begrotingen bij handels- en industriële ondernemingen bepleiten, hebben nimmer — en alweer volkomen terecht — daaraan een verandering van boekhoudmethode, n.l. van het Dubbel Boekhouden naar de Kameraalstijl, verbonden.

Indien men een beheerder kan binden aan bepaalde ontvangsten en uitgaven, maakt men een bindende begroting van ontvangsten en uitgaven en laat men een boekhouding volgens de Kameraalstijl daarop aansluiten. De keuze van de Kameraalstijl is geen gevolg van het bestaan van de begroting maar van de omstandigheid, dat het beheer naar de ontvangsten en uitgaven wordt geleid en zal worden beoordeeld.

Is het niet mogelijk den beheerder aan bepaalde ontvangsten en uitgaven te binden, dan maakt men een leidende begroting en laat de boekhouding daarbij aansluiten.

De vraag, of de begroting, en daarmee de boekhouding, een schatting van „ontvangsten” en „uitgaven” of van „baten” en „lasten” zal zijn, hangt af van de aard en de omvang van het bedrijf; die bepalen de meest wenselijke methode van boekhouden.

Het al dan niet invoeren van een begroting, noch de omstandigheid, dat de begroting bindend of leidend is, heeft invloed op de keuze van de boekhoudmethode; bij beide boekhoudmethoden kan en moet in de meeste gevallen de begroting toepassing vinden en er is geen enkel verschil in aansluiting tussen de Begroting en de Rekening bij de Kameraalstijl in vergelijking met het Dubbel Boekhouden. Het is dientengevolge irrationeel het etiket „Begrotingsboekhouding” op de Kameraalstijl te plakken.

De begroting vormt de basis voor het te voeren beheer en tevens de basis voor de boekhouding en de Rekening, zowel bij de Kameraalstijl als bij het Dubbel Boekhouden. De opstelling van de begroting bepaalt de methode van boekhouding, maar maakt van die methode geen deel uit en daarom is hier niet juist ten opzichte van de Kameraalstijl alleen van een „Begrotingsboekhouding” te spreken.

9. *Conclusiën.*

Uit het bovenstaande volgt:

10. dat de veel verspreide opvatting, dat de Kameraalstijl een Begrotingsboekhouding zou zijn, voor bestrijding vatbaar is;
20. dat de regel: „De Kameraalstijl is geschikt voor verbruikshuishoudingen en het Dubbel Boekhouden voor bedrijfshuishoudingen”, wellicht van een te simplistische beschouwingwijze uitgaat;
30. dat met het aanduiden van de Kameraalstijl als een Kas-

boekhouding het wezen van deze methode wellicht beter tot uitdrukking komt.

10. *Literatuuroverzicht.*

Ten behoeve van studerenden geef ik hieronder een overzicht van de voornaamste literatuur over dit onderwerp:

Dr. W. Krcuknič — Supplement op Practisch Boekhouden. Hoofdstuk X.

H. A. Verhey — Gemeentebuchhouding (Referaat Accountantcongres 1926).

C. H. A. Janssens — Hoofdpijnen der Inrichtingsleer, Deel I. Hoofdstuk II, blz. 16 t/m 33.

G. Stencker — De oude en de nieuwe Kameralistische boekhouding.

J. J. den Dulk — De Kameralistische Boekhouding.

F. Hügli — Buchhaltungssysteme und Buchhaltungsformen, 2e Auflage 1913.

Dr. Felix Werner — Kameralistische oder Kaufmännische Buchführung 1915.

M. v. d. Vlies — De Gemeentebalans 1925.

Het wetsontwerp van Gijn tot regeling van Staatsbegroting en Staatsrekening.

Voorbeelden van toepassingen der Kameraalstijl vindt men in:

Dr. A. Sternheim — Leerboek enz. deel II, Inrichtingsleer (blz. 134 t/m 138).

W. Wagenaar — Toelichting voor de begroting en rekening der Gemeente.

W. Wagenaar — Toelichting bij de boekhouding voor de Ontvangsten der Gemeenten.

P. v. d. Kam — Gestichtsboekhouden.

Topabook — Deel II, blz. 102, Boerhaave Kliniek.

Vraagstukken. M.A.B. 11e jr. 1934 blz. 75. Opgave No. IV Nederlandsche Handels Hoogeschool, Bank van Leening.

R. A. DIJKER

DE VERLIEZEN VAN HET SPOORWEGBEDRIJF

De belangrijke verliezen, die gedurende de laatste jaren in het bedrijf der Nederlandsche Spoorwegen geleden zijn en die op grond van de overeenkomst van 1920 door den Staat zijn bijbetaald, zijn een dagelijkse zorg voor elke Regering en een steen des aanstoots voor alle Nederlandsche belastingbetalers. Wel bijzonder prikkelend is deze verliespositie van het spoorwegbedrijf voor diegenen, die direct of indirect betrokken zijn bij het particulier beroepsvervoer, omdat ook zij hun aandeel moeten dragen in deze verliezen, terwijl zij bovendien nog de concurrentie ondervinden van het spoorwegbedrijf, dat naar hun oordeel tegen „verliesgevende” prijzen vervoer bewerkstelligt. Vooral van die zijde worden dan ook zeer veel klachten geuit tegen het voortbestaan van dezen toestand. Uit het feit, dat met verlies gewerkt wordt, leidt men af, dat de Spoorwegen in den concurrentiestrijd de vervoerprijzen hebben verlaagd tot een niveau, dat beneden den kostprijs van het vervoer ligt. Ieder particulier bedrijf zou bij een langdurige voortzetting van deze prijspolitiek financieel ten onder moeten gaan, de Spoorwegen behoeven echter zulk een financiële uitputting nimmer te vreezen, omdat de Staat het gehele verlies moet bijbetalen. Men concludeert daaruit, dat het spoorwegbedrijf als particulier bedrijf zou zijn uitgeschakeld door de bedoelde verliespositie en men acht het in economischen zin onnatuurlijk, dat de Staat thans zulk een „noodlijgend” bedrijf in stand houdt en daardoor oorzaak is van het voortbestaan van een vervoerapaciteit, die buiten elke verhouding staat tot den vraag, die naar vervoerdiensten bestaat.

Dat deze redeneering voor een leek op economisch gebied uiterst aannemelijk klinkt, ja dat zelfs die redeneering door velen voor geheel onaantastbaar wordt gehouden, is begrijpelijk. Zij, die in de economie niet verder zijn gekomen, dan tot een oppervlakkige kennis van de wet van vraag en aanbod, zijn zeker niet in staat, om dit moeilijke vraagstuk in haar vollen omvang te bevatten.

Bij de beoordeeling van de verliespositie van het spoorwegbedrijf, dient men echter met zeer vele factoren rekening te houden. In de eerste plaats mag men het verliessaldo, waarmee de resultatenrekening van de Nederlandse Spoorwegen jaarlijks wordt afgesloten geenszins identificeren met het exploitatieverlies van het spoorwegbedrijf. In het Octobernummer van 1936, heb ik meer uitvoerig de kwestie van de afschrijvingspolitiek van de Spoorwegen behandeld. Daarbij is gebleken, dat, als gevolg van de ondoelmatige regeling, die in 1890 werd getroffen tusschen den Staat en de Spoorwegen, in den loop der jaren een bedrag van *f* 229 miljoen te weinig werd afgeschreven, of te veel werd bijgeboekt. Dat is het z.g. doode kapitaal van de Spoorwegen, dat thans na doorvoering van de wet tot reorganisatie van de Spoorwegen zal zijn verdwenen, omdat de Staat bij die wet de verplichting heeft aanvaard een gelijk bedrag van de spoorwegschuld over te nemen. Herhaaldelijk is door de Regeering erkend, dat als gevolg van de overeenkomst van 1890, de Staat verantwoordelijk was voor het ontstaan van dit doode kapitaal. In de balans van de Spoorwegen stond tegenover dit fictief actief een gelijk bedrag aan obligatieschuld. Op die obligatieschuld moet jaarlijks rente worden betaald tot een bedrag van ongeveer *f* 9 miljoen, bovendien wordt de jaarlijkse afschrijvingsrekening belast met een afschrijving berekend over een te hooge aanschaffingswaarde en ook hierdoor wordt de bedrijfsuitkomst ongunstig beïnvloed. Het zou ons te voeren in dit artikel een nauwkeurige becijfering te geven van dezen extra last, maar wel mag worden aangenomen, dat de totale last van het doode kapitaal is te stellen op een bedrag, dat ongeveer overeenkomt met de helft van het spoorwegverlies van de laatste jaren. Deze zwaardrukkende correctie op vroeger gemaakte fouten heeft uit den aard der zaak niets uitstaande met de huidige exploitatieuitkomsten van het bedrijf en als men spreekt over het bedrijfsverlies van de Spoorwegen, moet men daarbij niet denken aan een bedrag van *f* 30 miljoen, maar veeleer aan een bedrag, dat beneden de *f* 17 miljoen ligt. Feitelijk zou men daarbij dan bovendien nog rekening moeten houden met de omstandigheid, dat ook om andere redenen de balanswaarde van verschillende spoorwegactiva niet in overeenstemming is met de bedrijfswaarde dier activa. In de jaren van en na den oorlog vonden in het spoorwegbedrijf belangrijke investaties plaats. De aanschaffingswaarde van die bedrijfsmiddelen was, in verband met de hooge loonen en materiaalprizen zeer hoog en ten onrechte werden in die jaren geen extra afschrijvingen toegepast om dat verschil te amortiseeren. Ook om die reden staan verschillende activa veel te hoog te boek met een gelijk, dubbel nadeelig gevolg, nl. dat zowel de rentelasten als de afschrijvingslasten te zwaar drukken op het bedrijf. Of de Spoorwegen voor het ontstaan van dat gedeelte van de overkapitalisatie zelf verantwoordelijk zijn, is een open vraag, maar van veel beteekenis is dat in dit verband ook niet, want in ieder geval is de liquidatie van deze oude verliezen ook niet te beschouwen als behorende tot de economische kosten van de huidige exploitatie. Het is uiterst moeilijk te berekenen, welke lasten uit dien hoofde op het bedrijf drukken, omdat de gegevens voor de vaststelling van de grootte van dit gedeelte van de overkapitalisatie nagenoeg geheel ontbreken. Tenslotte is in de laatste jaren de overkapitalisatie opnieuw vergroot door de inperking van de exploitatie, die leidde tot buitengebruikstelling van verschillende waardevolle activa, alsmede door de versnelde economische verslijting, als gevolg van de snelle ontwik-

king van de techniek in het vervoerwezen. De Spoorwegen beschikten niet over voldoende afschrijvingsreserves om deze extra verliezen te dekken en jaar voor jaar drukt daarom op de resultatenrekening de last van rente en afschrijving op deze activa, die in het geheel niet meer gebruikt worden, of die bij den huidige stand van de techniek niet meer volwaardig zijn te achten. Ook deze kosten zijn niet te beschouwen als economische kosten van de huidige exploitatie en indien de obligatieschuld van de Spoorwegen, alsmede de basis, waarop de afschrijving gebaseerd wordt, werd teruggebracht tot het niveau van de vervangingswaarde der bedrijfsactiva, dan zou de resultatenrekening een geheel ander en veel gunstiger beeld geven. Voor de beoordeeling van het werkelijk bedrijfsverlies, dat thans wordt geleden, zou men zich moeten baseren op dat cijfer.

Dat het bij velen wrevel wekt, dat de Spoorwegen als gevolg van de overeenkomsten van 1890 en 1920 in zulk een uitzonderlijke positie verkeerden, is volkomen verklaarbaar en de vergelijking met het particuliere bedrijf, dat bij zulk een verliespositie door financiële uitputting ten onder zou gaan, is dan ook alleszins verdedigbaar. Men dient die vergelijking dan echter ook volledig door te voeren en indien men dat doet, blijkt spoedig, dat ook een particulier bedrijf, dat in deze ongunstige positie zou verkeerden maar niet zonder meer door financiële uitputting zou zijn uitgeschakeld. Er zijn immers talrijke voorbeelden aan te geven van particuliere bedrijven, die jaren achtereen met enorme verliezen hebben gewerkt, zonder dat zij daarbij den strijd om het bestaan hebben opgegeven. Zulk een ongunstige positie leidt in het particulier bedrijf na eenige jaren tot een financiële reorganisatie. Aandeelhouders en eventueel ook obligatiehouders moeten daarbij dan groote offers aanvaarden, zij zien wellicht hun geheele bezit waardeloos worden. Zou het spoorwegbedrijf een zuiver particulier bedrijf geweest zijn, dan zou in de laatste jaren geen gelegenheid hebben bestaan om de noodzakelijke afschrijvingen te verrichten, dan zou wellicht ook de betaling van de rente op de obligatieschuld zijn verminderd of opgeschort, wellicht zouden zelfs de obligaties gedeeltelijk in aandelen zijn omgezet, maar een ondergang zou niet hebben gedreigd, zoolang het bedrijf in staat zou zijn gebleven om de financiering uit de beschikbare middelen voort te zetten. Beziet men nu de uitkomsten van het bedrijf in dit verband, dan blijkt, dat ook in de ongunstigste jaren het verlies steeds kleiner is geweest, dan het totaal van rente en afschrijving. Over 1935 bedroeg het verliescijfer *f* 29,6 miljoen, tegenover een totaalbedrag van rente en afschrijving van *f* 29,4 miljoen. In dat jaar waren deze beide bedragen dus nagenoeg gelijk. In dit verliescijfer is begrepen de rente en afschrijving op het doode kapitaal, maar zelfs ook al zou het gedachte particuliere bedrijf geheel zelf de last van het doode kapitaal hebben moeten dragen, dan nog zou staking van de exploitatie niet overwogen zijn. Het kapitaalsverlies, dat daaruit zou voortvloeien zou van zoodanigen omvang zijn, dat daardoor nimmer enig belang van crediteuren gediend zou kunnen worden. Neen, indien het spoorwegbedrijf een zuiver particulier bedrijf zou zijn geweest, dan zou de exploitatie niet gestaakt zijn, dan zou het bedrijf in den concurrentiestrijd in het verkeerswezen niet zijn uitgeschakeld; het eenige verschil zou zijn geweest, dat in dat geval niet de Staat, maar de obligatiehouders de offers, die voortspruiten uit deze ongunstige positie zouden hebben te dragen gehad. Het werkt daarom beslist verwarrend, indien men het doet voorkomen, alsof de Staat door de bijbetaling van het verlies de Spoorwegen subsidieert, veeleer zou men kunnen zeggen, dat de Staat als gevolg van de dwangpositie, waarin hij door de overeenkomst van 1890 is gekomen, de obligatiehouders van de Spoorwegen subsidieert, hun althans vrijwaart voor de offers, die zij zonder bedoelde verreikende verplichting

tingen van den Staat, zelf zouden hebben moeten dragen. Het is een volkomen onjuiste voorstelling van feiten, indien men het doet voorkomen, alsof het voortbestaan van het bedrijf alse mogelijk is door bedoelde staatsgarantie.

Ook is het nog een open vraag, of het bestaan van een verliesbrengend spoorwegbedrijf, in economischen zin niet te rechtvaardigen is. Wij denken in dit verband aan de onderscheiding, die Prof. *Limperg* heeft gemaakt tusschen gebruiksnuttigheid en beschikbaarheidsnuttigheid. In die onderscheiding wordt onder gebruiksnuttigheid verstaan het nut, dat een bepaald goed, resp. een bepaalde dienst sticht, als dat goed of die dienst gebruikt wordt. Die gebruiksnuttigheid komt vanzelfsprekend alleen ten goede aan de gebruikers van dat goed of van dien dienst.

In een dorp, waar nog nimmer brand is geweest heeft de brandweer desondanks een bepaalde nuttigheid, het feit, dat die brandweer beschikbaar is, om ingeval van brand hulp te bieden is de oorzaak van die nuttigheid en deze wordt daarom aangeduid als beschikbaarheidsnuttigheid. De kosten van de brandweer komen geheel ten laste van de gemeenschap, ondanks het feit, dat de brandweer ongetwijfeld ook een bepaalde gebruiksnuttigheid biedt, indien een brand gewoed heeft is de gebruiksnuttigheid van de prestatie van de brandweer gelijk te stellen aan de waarde van alle goederen, die door de blussing behouden zijn gebleven.

Ook de Spoorwegen hebben onmiskenbaar een bepaalde beschikbaarheidsnuttigheid. Iemand, die nimmer gebruikt maakt van de trein, omdat hij nagenoeg nimmer reist, zou toch het verdwijnen van de spoorwegen betreuren, omdat de beschikbare treinverbindingen hem steeds de gelegenheid bodem, zich in geval van ziekte, of voor dringende zakelijke aangelegenheden, spoedig en in alle richtingen te verplaatsen. Geheel hetzelfde geldt voor automobilisten, die met ernstigen vorst, mist of ijzel niet van hun auto gebruik wenschen te maken, in verband met het daaraan verbonden gevaar. Zijn de weersomstandigheden enkele jaren achtereen gunstig, dan zullen zij wellicht in die jaren nimmer van de trein gebruik maken, maar toch heeft het dan voor hen een bepaalde waarde, dat de treinverbindingen beschikbaar blijven. Ook de vervoerders, die in het algemeen gebruik maken van den waterweg, zullen bij gesloten water op de spoorwegen zijn aangewezen en ook voor die groep hebben de spoorwegen een bepaalde beschikbaarheidsnuttigheid. Die beschikbaarheidsnuttigheid kan niet gemeten worden, nog minder in geld worden uitgedrukt. In den prijs, die voor een bepaald goed of voor een bepaalde prestatie kan worden bedongen, komt alleen de waardeering van den consument voor de gebruiksnuttigheid tot uitdrukking en het is daarom rationeel, indien de waardeering voor de beschikbaarheidsnuttigheid tot uitdrukking komt door een bijdrage van de gemeenschap ten bate van het bedrijf. Of daarmee het geheel exploitatieverlies, dat thans door de Spoorwegen wordt geleden, gerechtvaardigd kan worden, is niet te beoordeelen, omdat men een maatstaf mist om het beschikbaarheidsnut te meten.

Er is nog een andere grond, waarop het voortbestaan van een verlies bij de Spoorwegen te rechtvaardigen is. De Spoorwegen hebben een uniform maximum-tarief, dat is vastgelegd in de officieele tarieven van het bedrijf. Daarnaast worden aan contractanten verschillende rabatten en kortingen verleend, doch de Spoorwegen zijn verplicht elk vervoer te accepteren, indien daarvoor de officieel vastgestelde vrachtprijs wordt betaald, zulks onafhankelijk van het feit, of dat vervoer al of niet loonend is tegen dien prijs. Zendingen tot 30 kg worden door het geheele land verzonden en gratis besteld tegen den prijs van f 0,50. Dit vervoer is zeker niet loonend, indien het geschiedt tusschen twee kleine plaatsen, die beide ver verwijderd zijn van de verkeerscentra. In vele gevallen zou de vervoerder bereid zijn een hooger prijs voor zulk een vervoer te betalen.

Daaruit volgt dus, dat de gebruiksnuttigheid van de prestatie van de Spoorwegen in dat geval uitgaat boven den prijs, die voor die prestatie wordt betaald, of m.a.w. de vervoerders genieten in dat geval een consumer's surplus. Door opheffing of beperking van de spoorwegexploitatie zouden deze vervoerders geschaad worden. Men kan er over van meening verschillen, of het niet wenschelijk zou zijn die uniformiteit van de tarieven voor die gevallen prijs te geven, maar thans is dat nu eenmaal uitgesloten door de bestaande wetten en overeenkomsten. Ook wij zien zeer zeker de bezwaren, die schuilen in het feit, dat de gemeenschap bij deze regeling lasten moet dragen, die de vervoerders desgewenscht zelf zouden kunnen dragen en zouden willen dragen, maar men zou het kind met het waschwater wegwerpen, als men die vervoeren zou stopzetten, omdat zij aanleiding zijn tot het ontstaan van een minder doelmatige verdeling van de lasten die aan dat vervoer verbonden zijn. Men mag de beteekenis van het gebruik, dat van de Spoorwegen gemaakt wordt voor die vervoeren niet onderschatten. Voor de verbinding tusschen de groote verkeerscentra heeft de vervoerder een ruime keuze tusschen de verschillende vervoermiddelen, in het algemeen is voor het massa-vervoer ook ruimschoots vervoergelegenheid beschikbaar, maar het is juist het kleine vervoer, het z.g. „kruimelvervoer" en het middelgroot vervoer naar afgelegen plaatsen, dat bij staking der spoorwegexploitatie ernstig in het gedrang zou komen. Door de samenwerking met de ATO bewerkstelligen de Spoorwegen thans practisch het vervoer van elke plaats naar elke plaats. Zoowel kleine als groote zendingen worden geaccepteerd, ook de lichte volumineuse zendingen worden per spoorweg vervoerd. Een opheffing of ingrijpende inperking van deze algemeene vervoergelegenheid zou het bedrijfsleven voor zeer groote moeilijkheden stellen en indien men onder die omstandigheden toch weer, op andere wijze in die behoefte zou willen voorzien, dan zouden daartoe evenzeer groot offers geëischt worden, hetzij dan door een verhooging van den prijs van deze niet loonende vervoeren, hetzij door een subsidie van de gemeenschap voor de ondersteuning van dat deel van het vervoerapparaat, dat daartoe in het leven zou moeten worden geroepen.

In deze omstandigheden zou een economische rechtvaardiging kunnen liggen voor het voortbestaan van een spoorwegverlies, of het tegenwoordige verlies niet te groot is, om op die gronden verdedigd te worden, ook als men zich bij de beoordeeling van dat verlies alleen baseert op het verlies, dat door de huidige exploitatie wordt geleden, is een open vraag, maar uit het simpele feit, dat de Spoorwegen met verlies werken mag zeker niet geconcludeerd worden, dat de Spoorwegen geen economisch bestaansrecht hebben.

Tenslotte komen wij dan tot het argument, dat uit de kringen van het particuliere beroepsvervoer het meest dringend op den voorgrond wordt gesteld, n.l. dat de verliesgevende vervoerprijzen dubbel zwaar op het vervoerbedrijf drukken, omdat zij in de eerste plaats het verlies van het particuliere vervoerbedrijf vergrooten en bovendien nog gedragen worden door het vervoerbedrijf in den vorm van de betaling van een aandeel in de lasten, die het spoorwegbedrijf op de Rijksbegroting legt. Deze redeneering schijnt oppervlakkig beschouwd onweerlegbaar. Bij nadere beschouwing blijkt echter spoedig, dat het slechts een schijnredeneering is. Zou het product, dat door de Spoorwegen wordt voortgebracht een eenvormig product zijn, met een algemeene nationale markt en zou dit product concurreren tegen andere producten van gelijken aard, voortgebracht door het particuliere bedrijf, die eveneens afzet vonden op diezelfde nationale markt, dan zou deze klacht inderdaad gegrond zijn, maar de Spoorwegen bieden niet één eenvormige prestatie aan, zij bieden een oneindige verscheidenheid van prestaties aan op een oneindige verscheidenheid van afzetmarkten. Zou de

totale netto winst van Philips uitgedrukt in procenten van den omzet bekend zijn, dan zou men daaruit toch niet mogen concluderen, dat het verschil tussehen kostprijs en verkoopprijs voor alle producten gelijk is aan dat percentage. Het is zeer wel mogelijk, dat ondanks het feit, dat netto winst behaald wordt verschillende producten met verlies verkocht worden, of bepaalde markten verliesgevend zijn voor producten, die op andere markten een ruime winst laten. Omgekeerd mag men ook uit het bestaan van een verlies bij de Spoorwegen niet afleiden, dat alle vervoerdiensten, die door de Spoorwegen verricht worden, worden verricht tegen een prijs, die ligt beneden de economische kosten. Zou de strijd in het verkeerswezen gevoerd worden tussehen twee bedrijven die beide het geheele vervoer over het geheele land zouden verzorgen en die beide hun aandeel zouden hebben te dragen in de algemeene vervoerplicht, dan zou uit het bestaan van een verliessaldo in één van die bedrijven kunnen worden afgeleid, dat de concurrentiestrijd in enkele deelen van het vervoer wordt gevoerd op basis van een prijs, die ligt beneden de economische kosten en dat dus deze irrationeële prijspolitiek schade moet opleveren voor het andere bedrijf, dat voor het geheele land en voor alle deelen van het vervoer door den concurrentiestrijd gedwongen wordt om zich bij die prijzen aan te passen. Maar ditzelfde geldt geenszins voor de huidige organisatie van het vervoerbedrijf hier te lande. Zoowel ter zake van het reizigersverkeer, als ter zake van het goederenvervoer concentreert zich de concurrentie op de verkeersrijke verbindingen en de meest loonende massavervoeren; de algemeene vervoerplicht is eenzijdig opgelegd aan het spoorwegbedrijf. Dat die gedeelten van het vervoer, waarin de concurrentie zich niet doet gelden, de minst rendabele zijn, is wel vanzelfsprekend, want daarin ligt juist de verklaring van het feit, dat het particuliere beroepsvervoer op dat gebied geen concurrentie voert. Indien in die deelen van het vervoer verlies geleden wordt door de Spoorwegen, dan mag daaruit nog niet worden afgeleid, dat de Spoorwegen in den concurrentiestrijd een prijspolitiek volgen, waarbij de economische kosten van het vervoer niet worden gedekt. Het behoeft toch nauwelijks betoog, dat de kostprijs van elken tonkilometer spoorwegvervoer niet gelijk is aan de totale kosten van het bedrijf, gedeeld door het totaal aantal gepresteerde tonkilometers, daarvoor zijn die tonkilometers alle te zeer verschillende van aard, daarvoor is ook de kosteneconstellatie van den tonkilometer in de verschillende deelen van het vervoer te zeer verschillend. Een zeer merkwaardig voorbeeld heeft zich indertijd voorgedaan bij den strijd tussehen de spoorwegen en de wilde bussen en taxi's tussehen Amsterdam en den Haag. De bussen berekenden f 0,75 per enkele reis, het spoorwegtarief was aanmerkelijk hooger. In bovenaangehaalde redeneering wil men het doen voorkomen, alsof deze hoogere prijs van le Spoorwegen nog ligt boven de kosten aan dat vervoer verbonden, omdat de Spoorwegen met verlies werken. Neen het tegenovergestelde is het geval. De kosten van dat vervoer waren belangrijk lager dan de prijs, die werd betaald door het reizend publiek, maar de overwinst, die op dat vervoer werd behaald was niet voldoende om de verliezen op andere mindere rendabele gedeelten van het vervoer te dekken, daarom leverde het totale spoorwegvervoer verlies op. Ten aanzien van het goederenvervoer geldt geheel hetzelfde, in de verkeersrijke verbindingen, dus juist in de verbindingen, waarin de felste concurrentie wordt gevoerd ligt de vervoerprijs boven de economische kosten van dat vervoer, in de verkeersarme verbindingen is de verhouding tegengesteld.

Zij, die meenen, dat ons land gebaat zou zijn door een ingrijpende inperking van de spoorwegexploitatie en een overheveling van een overwegend deel van het spoorwegvervoer naar het particuliere beroepsvervoer onderschatten veelal de zeer verreichende consequenties, die dat zou hebben. Vooral bij

massale vervoeren bij bijzondere gelegenheden is het spoorwegverkeer volkomen onmisbaar. Bij samenkomsten van tienduizenden menschen zou ons wegnnet niet in staat zijn het vervoer te verwerken, indien het geheele vervoer langs den weg zou moeten plaats vinden. Men zou het wegnnet ook niet kunnen aanpassen aan deze behoefte, omdat zulke bijeenkomsten in zeer verschillende deelen van het land plaats vinden en het zou uit den aard der zaak niet te reehtvaardigen zijn de capaciteit van ons geheel wegnnet duurzaam op te voeren tot het niveau, dat vereischt is bij zulke speciale gelegenheden. Maar ook bij regelmatig terugkeerend massavervoer, zooals bijv. het vervoer van forensen zouden de economische kosten van het wegvervoer door een volledige uitschakeling van het spoorwegvervoer zeer sterk stijgen. Welke enorme investaties zouden noodig blijken voor de verbreding van wegen, de inrichting van parkeerterrienen en voor de constructie van de veiligheidsinrichtingen, die op de wegen zouden moeten worden aangebracht, als alle forensen per auto of autobus naar de groote steden zouden moeten reizen.

Dat de ongunstige uitkomsten van het spoorwegbedrijf bij velen een ernstigen wrevel opwekken is volkomen verklaarbaar. dat er van zoovele zijden aandrang wordt uitgeoefend, om alles in het werk te stellen om die verliezen te verminderen, is begrijpelijk, dat het particuliere beroepsvervoer een krachtige actie voert, om zich te handhaven in die deelen van het vervoerswezen, waar het zijn economisch bestaanrecht heeft bevoezen en dat men in die kringen beducht is voor maatregelen tot sanering van het spoorwegbedrijf, die de bestaansmogelijkheden van dat bedrijf zullen aantasten, behoeft al evenmin verwondering te wekken, maar om te komen tot een daadwerkelijke oplossing van deze moeilijkheden moeten de daaraan verbonden problemen zuiver worden gesteld en het komt mij voor, dat men daarbij dan, in afwijking van de algemeen verbreide meening, uit moet gaan van de volgende stellingen.

- 1e. een beperkt bedrijfsverlies is in het spoorwegbedrijf te reehtvaardigen, in verband met de beschikbaarheidsnuttigheid en in verband met het feit, dat de gebruiksnuttigheid in verschillende deelen van het vervoer hooger is, dan de maximum prijs, die in het uniform tarief is vastgesteld.
- 2e. dat bij de beoordeeling van de verliespositie de lasten van rente en afschrijving gebaseerd moeten worden op de vervangingswaarde der in economischen zin bruikbare bedrijfsmiddelen.
- 3e. dat bepaalde deelen van het vervoer ook bij vervoer over den weg of te water verliesgevend zouden zijn, zoodat deze verliesoorzaak niet zou worden uitgeschakeld door de wijziging van den aard van het vervoermiddel.
- 4e. dat uit de verliespositie van het spoorwegbedrijf niet mag worden geconcludeerd, dat de Spoorwegen zich in den concurrentiestrijd met andere vervoermiddelen schuldig maken aan irrationeële prijsonterbieding.
- 5e. dat de overhead-charges van het wegverkeer in zijn geheel gezien een enorm aceres zouden vertoonen bij uitschakeling van het spoorwegvervoer, waarbij het twijfelachtig is, of het wegverkeer op die verhoogde kostenbasis rendabel zou zijn.

A. M. GROOT.

**AMERIKAANSCH ACCOUNTANTS-
VERKLARINGEN OMTRENT DE CONTROLE
VAN CONCERNS**

In een vorige jaargang heb ik enkele aantekeningen gepubliceerd omtrent een Zweedsche accountantsverklaring, voor-