

Het MAB vóór 50 jaar

A. F. Tempelaar

maart 1939

Het MAB-nummer van oktober 1938 was geheel gewijd aan de waarde van het incurante aandeel. Een der schrijvers was A. Nierhoff (zie het historisch verslag van oktober 1988).

In het maart-nummer 1939 komt James Polak op het artikel van Nierhoff terug. Hij meent dat de berekeningswijze van Nierhoff in verschillende gevallen niet kan worden toegepast. Een der gevallen betreft de berekening van de normale vergoeding over het in de onderneming vastgelegde vermogen, wanneer een deel hiervan is gefinancierd met vreemd vermogen.

Nierhoff past voor dit vreemde vermogensdeel de te betalen rentevoet toe. Polak meent dat de aandeelhouders over dat vreemde vermogen ook het aan het bedrijf inherente risico lopen. Derhalve neemt hij hiervoor hetzelfde percentage als voor het eigen vermogen. In het naschrift bestrijdt Nierhoff dit standpunt.

Onder het opschrift 'De verkeerspositie in Nederland en de afroaming van het verkeer' plaatst A. M. Groot kritische kanttekeningen bij een deel van de rede, welke minister Dr. H. Colijn in 1935 voor de Eerste Kamer had gehouden met betrekking tot de regeling van de onderlinge concurrentie der verschillende verkeersmiddelen.

Minister Colijn had dienaangaande de politiek van de regering als volgt weergegeven:

- 1 dat niet kan worden toegelaten, dat het particuliere verkeer het verkeer van de spoorwegen zou afroamen in streken met groote verkeersdichtheid en het verliesopleverend vervoer in streken met een geringe verkeersdichtheid zou overlaten voor het spoor;
- 2 dat met de spoorwegen sterk concurrerende

vervoermiddelen door concessies gebonden zullen moeten worden, zowel voor het goederenverkeer als voor het personenverkeer.

In de eerste plaats merkt Groot op dat in de verkeerseconomie het particuliere verkeer zowel het particuliere beroepsverkeer als het zogenaamde werkverkeer omvat, dit is vervoer met gebruik van eigen vervoermiddelen van de verzender (dus als onderdeel van een producerende of handeldrijvende onderneming). Beperkende maatregelen voor dat werkverkeer zijn volgens Groot in strijd met 'de Hollandsche vrijheidsbeginselen' om eigen produkten met eigen vervoermiddelen te vervoeren.

Indien nu de regering het particuliere beroeps-goederenvervoer wil beletten aantrekkelijk vervoer te verrichten tegen een lagere prijs dan de spoorwegen, zal ongetwijfeld het werkverkeer zich sterk gaan uitbreiden. Afroaming zal dus blijven bestaan.

In de tweede plaats acht Groot het onjuist er van uit te gaan dat afroaming alleen in streken met grote verkeersdichtheid plaatsvindt. Incidenteel vervoer van tientallen tonnen of honderden personen naar een streek met geringe verkeersdichtheid zal voor alle vervoermiddelen een aantrekkelijk vervoer betekenen. Het is dus onjuist te veronderstellen dat men op de kaart van Nederland de streken of trajecten zou kunnen aangeven waar gevaar voor afroaming van vervoer bestaat. Ook wanneer getracht wordt via de vrachtauto zwaar massavervoer tot zich te trekken en men de volumineuze goederen aan de spoorwegen laat is er

A. F. Tempelaar, registeraccountant, was lid van de maatschap Dijker en Doornbos (rechtsvoorganger van Deloitte Dijker Van Dien) en vervulde vele functies in de beroepsorganisaties in binnen- en buitenland.

sprake van afoming (welke geheel los staat van verkeersdichtheid).

Volgens Groot zullen aan een stelsel van concessie verlenen in de huidige situatie vele, bijkans onoverkomelijke, moeilijkheden verbonden zijn. Men maakt geen einde aan de bestaande ontwrichting van het verkeerswezen door de huidige toestand door middel van een dergelijk stelsel te bevrozen. Bovendien lijkt een en ander reeds om politieke redenen onuitvoerbaar.

Het enige wat volgens de schrijver de regering nog zou kunnen doen is het stellen van bepaalde economische en sociale voorwaarden, waaraan de exploitant van een vrachtauto-dienst zou moeten voldoen (betreffende arbeidsvoorwaarden, tariefpolitiek, verkeersfrequentie en verkeersveiligheid).

Groot eindigt zijn artikel met de conclusie dat de door de regering gestelde richtlijnen ter zake van de oplossing van de moeilijkheden, welke voortspruiten uit de afoming van het verkeer, 'dringend nadere precisering behoeven, willen zij een praktische grondslag opleveren voor de oplossing van dit zeer moeilijke onderdeel van het verkeersvraagstuk'.

Sir Nicholas E. Waterhouse K.B.E., F.C.A. heeft in een inleiding voor het Internationaal Accountantscongres te Berlijn enkele getallen genoemd van in Engeland werkzame accountants, zoals:

Institute of Chartered Accountants in England and Wales (waarvan 5.000 zelfstandig in de praktijk; de anderen in dienst van accountants of buiten het beroep)	12.500
De instituten in Schotland en in Ierland	4.500
Society of Incorporated Accountants and Auditors	7.000
London Association of Certified Accountants	3.800
Corporation of Accountants	2.000

Te zamen ca. 30.000

Daarnaast zijn er nog verenigingen van accountants met een speciale werkkring, zoals:

The Institute of Municipal Treasurers and Accountants;

The Institute of Cost and Works Accountants.

Er wordt aan toegevoegd, dat leden van de grote accountantsverenigingen over de gehele wereld werkzaam zijn.

P.S. Op hetzelfde moment waren er in Duitsland 1.107 Wirtschaftsprüfer en 93 Wirtschaftsprüfungsgesellschaften.

Een onderneming in de USA overwoog voor haar aandelen notering ter beurse aan te vragen; een accountantsfirma werd verzocht het emissieprospectus van een accountantsverklaring te voorzien.

De SEC weigerde in dit geval de betrokken accountantsfirma als onafhankelijk te aanvaarden, omdat een der firmanten meer dan 1% van zijn vermogen belegd had in aandelen van de bewuste onderneming.

Aldus een artikel in 'The Accountants Digest' van juni 1938, door redacteur Haarbosch in de rubriek 'Uit het buitenland' besproken.