

laatste lid der Wet op de Inkomstenbelasting. Art. 48b zegt:

Aftrek wordt toegelaten ter zake van het vormen of vergrooten van een reservefonds, dat noodig is tot dekking van risico's, die plegen te worden verzekerd doch die niet verzekerd zijn, ten hoogste tot het bedrag dat tot verzekering van die risico's bij derden zou moeten zijn betaald.

Voor het overige blijft art. 11 der Wet op de Inkomstenbelasting van toepassing. Ten laste van de winst zullen dus overigens alleen die reserves kunnen worden gebracht, die naar den toestand bij het opmaken der balans noodig zijn ter dekking van vermoedelijk reeds geleden verliezen.

Ten slotte verdient nog vermelding eene uitzondering op art. 10 der Wet op de Inkomstenbelasting. Oprichtingskosten en kosten van uitbreiding van kapitaal kunnen ten laste van de winst van de vennootschap worden gebracht, hetzij geheel in het jaar waarin deze kosten zijn gemaakt, hetzij verdeeld over twee of meer jaren.

Behoudens de hiervoor besproken uitzonderingen zal de winst van de vennootschap moeten worden bepaald naar de regelen, zooals deze in de Wet op de Inkomstenbelasting zijn gegeven. Dit houdt naar mijne meening in, dat iedere methode van winstberekening, die niet in strijd is met goed koopmansgebruik zal moeten worden aanvaard. De wetgever heeft zich ook voor het bepalen van de winst van de vennootschap aan geen enkele methode van winstberekening willen binden, maar vrijheid gelaten; de gevolgde methode zal, evenals voor de inkomstenbelasting, in zoodanige mate in het bedrijfsleven moeten worden toegepast, dat van koopmansgebruik kan worden gesproken.

A. NIERHOFF

DE MECHANISATIE VAN DE CONTROLE OP DE STATIONSONTVANGSTEN BIJ DE NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.

De Ontvangsten uit het vervoer van reizigers.

De organisatie van de controle op de stationsontvangsten bij de spoorwegen is niet alleen in ons land, maar ook in andere landen reeds vele malen een onderwerp van speciale studie geweest. Sedert den aanvang van het vorige jaar is deze controle bij de Nederlandsche Spoorwegen geheel gemechaniseerd, zij wordt thans nagenoeg geheel uitgevoerd volgens het principe van het ponskaartenstelsel.

Voor wat betreft de reizigersontvangsten zijn er, ongerekend de reisbureaux, ongeveer 450 plaatsen in ons land, waar spoorbiljetten worden verkocht; daarbij komen dan nog de binnenlandsche en buitenlandsche reisbureaux met talrijke kantoren en filialen, die eigenlijk op geheel dezelfde wijze behandeld moeten worden, als de eigen stations van de N.S.

Alleen voor het verkeer in het binnenland bestaan er ruim 100.000 soorten gedrukte kaartjes en omdat ieder kaartje geldswaarde vertegenwoordigt, is het noodzakelijk, dat de controle zoo wordt ingericht, dat zekerheid bestaat, dat elk kaartje verantwoord wordt. Naast die gedrukte kaartjes worden maandelijks nog zeer vele z.g. passepartoutbiljetten afgegeven, waarop het vertrek- en aankomststation en ook de prijs, door het station zelf moet worden ingevuld. Van die kaartjes be-

paalt het stationspersoneel zelf, aan de hand van tarieftabellen, den prijs en naast de controle op de verantwoording van de bedragen, is daarbij dus ook nog een controle op de aan het publiek berekende prijzen noodzakelijk.

Naast de controle stelt ook de bedrijfsstatistiek aan deze administratie verschillende eischen. Voor de beoordeeling van de ontwikkeling van het vervoer is het noodig, dat de ontvangsten maandelijks nauwkeurig geanalyseerd worden, maar bovendien is het noodig te beschikken over zeer gedetailleerde gegevens, die kunnen dienen voor de beantwoording van tal van vragen, die de bedrijfsleiding stelt, in verband met wijziging van de exploitatie van verschillende deelen van het net. Juist in de laatste jaren zijn, in verband met sluiting van verschillende stations en opheffing van talrijke minder belangrijke baanvakken, zeer vele vragen van dezen aard te beantwoorden geweest. Ook de organisatie van deze bedrijfsstatistiek levert enkele bijzondere moeilijkheden op, omdat het aantal gegevens zoo bijzonder groot is. Tusschen 100 stations bestaan onderling bijna 10.000 verbindingen en omdat de grondslag van de bedrijfsstatistiek steeds moet zijn de opbrengst van iedere verbinding tusschen de verschillende stations, werkt men bij de spoorwegen altijd met aantallen, die uit tweede machten zijn voortgesproten.

In de vroeger bestaande organisatie van de controle, werd iedere maand slechts een gedeelte van de totale ontvangsten geverifieerd, elke maand werd een andere groep van stations daartoe gekozen en alle verantwoordingsstaten van die stations werden geheel gecontroleerd en nagerekend. De staten van de overige stations ondergingen dan slechts een zeer oppervlakkige controle. Daarnaast werd door de controleurs op ongewisse tijden controle ter plaatse uitgeoefend, doch op den duur bevredigde dit stelsel toch niet.

De stationsadministratie was toen zoo ingericht, dat de stations bij het opmaken van de verantwoordingsstukken reeds zelf zooveel mogelijk een splitsing doorvoerden van de opbrengsten volgens de verschillende tarieven en klassen, zoodat bij de centrale administratie kon worden volstaan met een recapitulatie van de door de verschillende stations vastgestelde gedetailleerde opbrengstcijfers. Dit administratieve werk moest echter vooral op de kleine stations dikwijls verricht worden door personeel, dat administratief niet geschoold was en het spreekt dan ook wel vanzelf, dat daarbij tal van fouten gemaakt werden, vooral ook, omdat het personeel op de stations er voornamelijk bij geïnteresseerd was een sluitende verantwoording samen te stellen. Als een bepaald bedrag eens in een verkeerde groep verantwoord was, had dat op het resultaat van de verantwoording geen invloed en omdat het personeel de consequenties van dergelijke fouten uit den aard der zaak niet kon overzien, was het begrijpelijk, dat men op de stations dergelijke verschillen niet van groote beteekenis achtte. Omdat de stations zelf deze detailleringen moest samenstellen, was de stationsadministratie ook vrij gecompliceerd. De stations moesten tal van staten aanleggen en bijhouden en de administratie vorderde dan ook veel tijd.

Toch waren de gegevens, die door de stations werden opgesteld niet voldoende gedetailleerd, om de cijfers voor de bedrijfsstatistiek daaruit direct te kunnen afleiden en daarom werden de gegevens betreffende de aantallen reizigers, die vervoerd waren tusschen de verschillende stations in ponskaarten opgenomen en daarna in verschillende sorteringen verder verwerkt. Die ponskaarten stonden echter geheel los van de financiële verantwoording en de kans op fouten in dit deel van de administratie was dan ook niet gering. In de meeste gevallen konden die fouten ook niet bemerkt worden, omdat dit deel van de administratie geheel extra-comptabel was.

In de nieuwe organisatie van dit onderdeel zijn admini-

stratie, controle en bedrijfsstatistiek zooveel mogelijk tot één geheel versmolten. Daartoe zijn twee volkomen verschillende stelsels ontworpen voor de beide hoofdgroepen, waarin de plaatsbewijzen verdeeld kunnen worden, nl.

- A. plaatsbewijzen met vastgestelden prijs
- B. plaatsbewijzen met onbepaalden prijs.

Tot de eerste groep behoren in de eerste plaats de gewone spoorkaartjes, verder ook de algemeene abonnementen, D treintoeslagbiljetten, rijwielkaarten, trajectkaarten, waarop het baanvak, waarvoor zij bestemd zijn, gedrukt is en nog tal van andere soorten van plaatsbewijzen, die wij hier niet afzonderlijk zullen noemen. Tot de tweede groep behoren, o.a. de geschreven plaatskaarten — z.g. passe partoutbiljetten —, doch ook de trajectkaarten, die gebruikt kunnen worden voor verschillende baanvakken, waarop dus het baanvak door het station wordt ingevuld, de spoorkaartjes, die voor bijzondere gelegenheden tegen gereduceerd tarief worden afgegeven, voor zoover deze niet voor zulk een speciale gelegenheid afzonderlijk gedrukt worden.

De behandeling van beide groepen is volkomen verschillend en eerst in het allerlaatste stadium worden de cijfers van die beide groepen gecombineerd.

Alle plaatskaarten, die door de Spoorwegen worden afgegeven zijn voorzien van een doorlopende nummering en voor de plaatsbewijzen met vastgestelde waarde is de geheele administratie en controle gebaseerd op die aaneensluitende nummering. Bij de meeste soorten van plaatsbewijzen is de nummering voor ieder loket afzonderlijk gemaakt, als dus aan een bepaald loket in Amsterdam plaatskaarten zijn verstrekt voor een bepaalde bestemming tot en met nummer AB 1999, dan worden bij een nieuwe aanvraag voor plaatsbewijzen van bijv. 1000 stuks door de drukkerij van plaatskaarten de nummers AB 2000 tot en met AB 2999 verstrekt. Dit geldt niet voor alle plaatsbewijzen met vastgestelden prijs, abonnementen en rijwielkaarten bijv., die door alle stations in dezelfde uitvoering verkocht worden, omdat daarop geen vertrekstation vermeld is, worden aan de verschillende stations uit één nummerreeks verstrekt. Daar kan het dus voorkomen, dat aan een bepaald loket de nummers AC 1000/1499 verkocht worden in aansluiting aan de verkoop van de nummers AB 8000/8999. De nummers sluiten daar dus niet aan, men spreekt bij die plaatskaarten daarom van „overspringende” nummers en zooals hieronder nog nader blijken zal, eischen de kaarten van die soort nog eenige bijzondere controlemaatregelen.

Bepalen wij ons eerst echter tot de plaatskaarten, die geen overspringende nummers vertoonen, dan is het duidelijk, dat de opbrengst van ieder soort plaatsbewijs daarbij kan worden bepaald door de vaststelling van het verschil tusschen begin- en eindnummer van elke periode. Die periode is bij de N.S. gesteld op een maand. Weliswaar maken de stations zelf veel regelmatig, nl. eens in de twee of vier dagen een verantwoording op, doch de controle is in het nieuwe stelsel nagevoeg geheel gebaseerd op de controle der maandverantwoording. Stelt men het verschil tusschen begin- en eindnummer vast en vermenigvuldigt men dit cijfer met den prijs van elk kaartje, dan vindt men de opbrengst van iedere soort en het totaal van de op die wijze vastgestelde opbrengstcijfers moet door het station verantwoord worden. De controle, die daarbij verricht moet worden omvat:

1. controle of de beginnummers van een bepaalde periode overeenstemmen met de eindnummers van de vorige periode.
2. controle op de aftrekking van begin- en eindnummers.
3. controle op de vermenigvuldiging van aantal en prijs.
4. controle op de telling van den verantwoordingsstaat.

Deze vier controlewerkzaamheden worden in het nieuwe stelsel geheel mechanisch verricht. Aanvankelijk is er voor ieder soort van plaatsbewijs van ieder loket een ponskaart gemaakt, waarin zijn opgenomen de omschrijvingsgegevens van dat plaatsbewijs door middel van stationscodenummers en codenummers voor de klasse en de tariefgroep, waartoe het biljet behoort, ook de prijs is in die omschrijvingsgegevens opgenomen, terwijl tenslotte bij dien eersten opzet ook het eindnummer volgens den laatsten verantwoordingsstaat in de ponskaart als beginnummer voor de nieuwe periode werd opgenomen. Deze kaarten zijn afgedrukt op lijsten, zoodat ieder loket een lijst ontving, waarop alle aanwezige soorten van plaatsbewijzen, die in dat loket voorkwamen vermeld waren. De ambtenaar op het station vult op die staten het eindnummer, de afgifte en het product van afgifte en prijs per stuk in, telt deze staten en zendt deze daarna naar de centrale administratie in Utrecht. Daar staan de ponskaarten, waarvan deze staten zijn gemaakt nog in geheel dezelfde volgorde opgeborgen en in die kaarten worden de door de stations ingevulde gegevens bijgeponst. Op de staten, die het station ontvangt is dus als beginnummer reeds ingevuld het eindnummer van de laatste afrekening en de controle hierboven onder 1 genoemd wordt daardoor dus overbodig. Nadat de kaarten bijgeponst zijn, worden zij niet op de controleponsmachines gecontroleerd, omdat alle gegevens, die het station op de bedoelde lijst heeft opgevoerd toch nog geheel gecontroleerd moeten worden. Het controlestelsel is zoo ingericht, dat eventuele ponsfouten bij de verdere verwerking automatisch aan het licht moeten komen.

Bedoelde ponskaarten zijn ingericht voor drie maanden, men kan dus de gegevens van een geheel kwartaal in één ponskaart verwerken. De omschrijvingsgegevens worden dus niet elke maand opnieuw geponst, bijgeponst wordt alleen iedere maand het aantal afgegeven plaatsbewijzen, het eindnummer en het verantwoorde bedrag, het eindnummer, dat deze maand geponst wordt wordt in de volgende maand als beginnummer op den nieuwen staat afgedrukt. Is de kaart na drie maanden vol, dan worden door middel van de reproducer mechanisch copieën van deze ponskaarten gemaakt, waarin alleen de omschrijvingsgegevens en het laatste eindnummer als nieuw beginnummer worden overgenomen. De omschrijvingsgegevens zijn dus slechts eenmaal geponst en behoeven nimmer weer geponst te worden, hierin schuilt in de eerste plaats een verlichting van het ponswerk, maar bovendien heeft men daardoor zekerheid, dat de omschrijvingsgegevens steeds juist zullen zijn en dat ook bijv. in den prijs, die in de kaart is opgenomen, nimmer een verschil kan voorkomen.

Nadat de gegevens van de staten zijn bijgeponst wordt eerst de controle op de juiste aftrekking van begin- en eindnummers gemaakt. De checking tabulator, doet dat geheel mechanisch met een snelheid van 9000 kaarten per uur. Deze machine is in wezen een gewone niet-schrijvende tabelleermachine, die voorzien is van een bijzondere constructie, waardoor de in de kaart opgenomen gegevens van beginnummer en afgifte in één telwerk worden opgenomen en de gegevens van het eindnummer in een ander telwerk. Is een kaart doorgegaan dan moeten beide telwerken dus denzelfden stand aanwijzen, is dat zoo, dan loopt de machine normaal door, is dat niet het geval, dan legt de machine de kaart, waar de fout in voorkomt, terzijde. Als dus het station een fout in de aftrekking heeft gemaakt blijkt dat hierbij, maar ook als bij het ponsen van eindnummer of afgifte een fout gemaakt is, blijkt dat bij deze bewerking. Als de gegevens volgens den verantwoordingsstaat in een verkeerde kaart zijn bijgeponst komt dat ook hier aan het licht. Het zou bijv. kunnen gebeuren, dat het meisje bij het ponsen de gegevens van een ver-

keerde regel heeft afgelezen, of dat op eenigerlei wijze de volgorde van de ponskaarten veranderd zou zijn tusschen het moment, waarop de staat naar het station gezonden en van het station terugontvangen is. Al deze fouten moeten echter bij deze controle bemerkt worden. Aan de hand van de staten worden die verschillen opgelost, zoo noodig worden inlichtingen aan het station gevraagd.

Daarna vindt de controle op de juistheid van de vermenigvuldiging plaats. Het is gebleken, dat bij een zeer groot percentage van alle voorkomende plaatskaarten de afgifte per maand en per loket minder bedraagt dan 100 stuks tegen een prijs, die varieert tusschen f 0,10 en f 5.—. Binnen dat raam vallen 10.000 vermenigvuldigingen, omdat de prijzen der kaartjes met f 0,05 opspringen. De 100 aantallen en de 100 prijzen leveren 100×100 of 10.000 vermenigvuldigingen op. Er zijn nu eenmaal 10.000 ponskaarten gemaakt, waarin al deze voorkomende vermenigvuldigingen zijn vastgelegd. Met behulp van de sorteermachines worden alle ponskaarten met een afgifte van 100 of minder en een prijs van f 5.— of lager uitgesorteerd en daarna gesorteerd op prijs en afgegeven aantal. Een nieuwe machine, de z.g. collator verricht daarna de controle en wel op de volgende wijze. Deze machine heeft twee kaartmagazijnen. In het eerste magazijn legt men de 10.000 berekeningskaarten, die steeds blijven liggen in de sortering volgens aantal en prijs, in het andere magazijn legt men de in die maand bijgeponste kaarten, die door de genoemde sortering in dezelfde volgorde zijn gekomen. Stelt men de machine in werking dan controleert zij geheel zelfstandig of het product, dat in de berekeningskaarten is opgenomen overeenstemt met het verantwoordingsbedrag, dat is geponst in elke kaart met een corresponderende prijs en afgifte. Bestaat die overeenstemming niet, dan legt de machine de kaart, waarin dat verschil voorkomt in een afzonderlijk bakje af. De machine heeft vier aflegmagazijnen, waarvan er bij deze bewerking drie gebruikt worden. In één van die magazijnen komen de gebruikte berekeningskaarten in de oorspronkelijke volgorde, in een tweede de goede ponskaarten die gecontroleerd zijn, in een derde de foute ponskaarten, die gecontroleerd zijn. Deze machine verwerkt 14.400 kaarten per uur. De overige kaarten, waarvan de afgifte hooger is dan 100 stuks of de prijs hooger is dan f 5.— worden voor wat betreft de vermenigvuldiging gecontroleerd, door deze te sorteren op prijs en dan af te drukken, waarbij voor elke groep de aantallen en de verantwoordingsbedragen getotaliseerd worden, door omrekening van de totalen per groep met den eenheidsprijs wordt een controle op de vermenigvuldiging per groep gemaakt, eventuele verschillen worden verder opgelost door de vermenigvuldigingen van de groep die niet sluit stuk voor stuk na te rekenen. Zooals hiervoren reeds werd opgemerkt is het slechts een zeer klein percentage van het totale ponskaartenmateriaal, waarvan de vermenigvuldiging op die manier moet worden gecontroleerd. Ook bij de controle op de vermenigvuldiging kunnen ponslouten aan het licht komen, nl. die welke zijn gemaakt bij het bijponsen van de verantwoordingsbedragen. Ook voor de oplossing van die verschillen moet men terugvallen op de door de stations ingevulde staten.

In de praktijk volgt na deze controle de verwerking van de ponskaarten voor de verzameling van verschillende statistische gegevens, doch wij zullen de behandeling van dit onderwerp nog even uitstellen, om eerst de laatste phase van de controle te bespreken. Om de nieuwe staten, die de volgende maand door het station moeten worden ingevuld te kunnen maken moeten de ponskaarten weer worden afgedrukt. Daarbij worden alleen de omschrijvingsgegevens en het vorig eindnummer als nieuw beginnummer schrijvend geschakeld, maar

in het inwendige van de machine worden de bedragen, die in de ponskaarten over de voorafgaande maand verantwoord zijn getotaliseerd. Bij de sortering van de kaarten, die gemaakt is om deze stationslijsten samen te stellen, is achter de kaarten van ieder loket een speciale ponskaart gevoegd door de sorteermachine, waarin het totaal door het station over de vorige maand verantwoorde bedrag voorkomt. Die kaart heeft een bijzondere ponsing, die de werking heeft om het bedrag, dat in die kaart geponst is te doen aftrekken in hetzelfde telwerk, waarin de verantwoordingsbedragen van de vorige maand geteld worden. Is er door het station een telfout gemaakt, dan zal dat telwerk, waarin eerst al de verantwoordingsbedragen tezamengeteld zijn en waarvan daarna het door het station opgegeven totale verantwoordingsbedrag is afgetrokken niet tot den nulstand zijn teruggekeerd. Het verschil dat in dat telwerk overblijft wordt, nadat de betreffende staat van een station is afgedrukt, automatisch op papier vermeld. Telfouten komen op die manier dus aan het licht als een nevenproduct van een bewerking, die toch verricht moet worden. Verschijnt er geen verschil op papier, dan is de door het station gemaakte telling juist geweest en heeft men bovendien zekerheid, dat op den nieuwen staat alle kaarten, die afgedrukt moesten worden ook afgedrukt zijn. Zou er immers door welke omstandigheid ook in de voorafgaande bewerkingen een kaart in ongereede geraakt zijn, dan zou het door de machine vastgestelde totaal verschillen van het door het station vastgestelde totaal, en dat verschil zou op papier verschijnen.

De behandeling van de hiervoren reeds genoemde kaarten, die aan verschillende stations uit één doorlopende nummerreeks verstrekt worden, verschilt alleen in zooverre, dat op den staat, die aan het station wordt toegezonden voor deze kaarten meerdere posten voor hetzelfde soort van plaatsbewijs kunnen voorkomen. Als een station bijv. de abonnementen AB 1936 tot en met 1999 en uit een latere nog niet aangebroken verstreking de nummers AD 0100/0199 heeft, dan verschijnen op den staat van dat station twee beginnummers met dezelfde omschrijving van het biljet en wel de nummers AB 1936 en AD 0100. Is van de eerste groep het laatste nummer verkocht dan wordt in de centrale administratie gecontroleerd of het van die groep als laatste verantwoorde nummer overeenstemt met het eertijds aan dat station verstrekte laatste nummer. Daartoe zijn bij de centrale administratie leggerkaarten in den vorm van ponskaarten aanwezig, waarin die verstrekkingen zijn vastgelegd.

De statistische gegevens, die maandelijks verzameld worden, worden uit ditzelfde ponskaartenmateriaal verkregen. Men heeft daarbij zekerheid, dat zoowel de bedragen, als de aantallen reizigers, die in die statistieken verwerkt worden, juist zijn, want dit kaartmateriaal heeft eerst gediend als grondslag voor de geheele finantieele controle en in het hierboven beschreven stelsel, zou zooals vanzelf spreekt, een fout van één reiziger in de opgave van het aantal verkochte biljetten, ook tot een verschil in de finantieele verantwoording moeten leiden.

Omdat in alle ponskaarten de tariefgroep met een code-nummer is aangegeven, is het mogelijk maandelijks de opbrengst per tariefgroep verdeeld over de klassen, vast te stellen. In elke tariefgroep correspondeert en bepaalde prijs met een bepaalde kilometerafstand en daarom is het ook mogelijk de gemiddelde reisafstand in de verschillende tariefgroepen statistisch te volgen. Bij de vaststelling van de codenummers, die voor de aanduiding van de stations gebruikt worden, werden de beide eerste cijfers gereserveerd voor de aanduiding van het district, waarin dat station gelegen is. Door nu de ponskaarten te sorteren op deze beide eerste cijfers van het vertrek-

en aankomststation, komen de kaarten in de sorteerling, die het mogelijk maakt het verkeer van ieder district naar ieder district te totaliseeren. Uit die statistiek krijgt men dus een beeld van de ontwikkeling van de verkeersstroomingen in Nederland.

Door gebruik te maken van totaalponskaarten wordt het tenslotte mogelijk de gegevens van de ponskaarten, die voor de controle op de verantwoording gebruikt werden in sterke mate te comprimeeren. Door een vernuftige schakeling op de tabelleermachine is het namelijk mogelijk mechanisch één totaalponskaart te maken voor de verbinding tusschen elk tweetal stations, waarin in de verschillende velden van de kaart naast elkaar de aantallen reizigers en de opbrengsten per klasse en tariefgroep verschijnen. In deze eene kaart heeft men dus een beeld van het geheele vervoer op plaatskaarten, weekkaarten en trajectkaarten tusschen die beide stations. Met dat gecompriëerde ponskaartenmateriaal is het mogelijk de gegevens over lange perioden in een betrekkelijk kleine ruimte te bewaren en het is daardoor weinig bezwaarlijk, de kaarten, die noodig zijn voor speciale opgaven daartoe uit te sorteeren en direct tot de vereischte opgave te verwerken. Zou men voor zulke opgaven het volledig gedetailleerde ponskaartenmateriaal moeten verwerken, dan zou dat practisch niet doorvoerbaar zijn.

In het geheele controlestelsel bestaat ten aanzien van één punt onzekerheid en wel ten aanzien van het door het station opgegeven eindnummer. Indien een lager eindnummer wordt opgegeven dan werkelijk in de loketkast aanwezig was, dan kan men dat op de centrale administratie niet constateeren, op dat punt steunt de controle ook thans nog op den controlearbeid van de controleurs, die op ongewisse tijdstippen op de stations zelfstandig de nummers opnemen en de verantwoording tot en met het moment van de nummeropname controleeren.

Het groote voordeel van de mechanisatie van de controle op de maandverantwoording ligt in het feit, dat de visuele controle, die in het vroegere stelsel overheerschend was, hierbij is uitgeschakeld. Door de samenkoppeling van de eischen van administratie, statistiek en controle zijn de speciale kosten van de controle gering, ondanks het feit, dat die controle thans alles omvat en zich vroeger slechts tot een klein percentage van het geheel beperkte. Het feit, dat dezelfde ponskaart driemaal gebruikt kan worden en niet nageponst behoeft te worden, drukt de kosten van het ponsen en het ponskaartenverbruik, terwijl ook de omstandigheid dat alle vaste gegeven automatisch overgeponst worde in de nieuwe kaarten, in dezelfde richting werkt. Zelfs bij een verandering van de tarieven, kunnen de vroegere prijzen met behulp van de reproducer vervangen worden door nieuwe prijzen. In de organisatie van het werk is een en ander zoo geregeld, dat een verminkte ponskaart of een kaart waarin een ponsfout of een fout van het station hersteld moet worden niet met de hand wordt overgeponst, doch voor wat betreft de vaste omschrijvingsgegevens machinaal gereproduceerd wordt; ook dit heeft ten doel om te voorkomen, dat door het overponsen met de hand fouten zouden ontstaan in de vaste omschrijvingsgegevens.

Het is opmerkelijk te zien, hoe sterk het aantal fouten, dat door de stations gemaakt wordt, is gereduceerd, nu zij de gegevens op de keurig afgewerkte staten van de tabelleermachine moeten invullen.

Over de controle op de verantwoording van plaatskaarten met onbepaalden prijs zullen wij in een volgend artikel spreken.

A. M. GROOT

BESLECHTE GESCHILLEN

Red.: Prof. Mr CHR. ZEVENBERGEN

Het rechtskarakter en het rechtsgevolg der overname van een tijdschrift met de daarbij behorende abonnementen en advertentiecontracten.

A. heeft C. gedagvaard voor de Arrondissements-rechtbank te Utrecht en heeft gevorderd veroordeeling van C. tot betaling van f 1888, daartoe stellende:

„dat hij, A., bij akte van 1 Maart 1931 van de uitgeverij, B., heeft gekocht het door die uitgeverij uitgegeven tijdschrift, X., met de daarbij behorende abonnementen, waardoor hij is getreden in alle rechten en verplichtingen van die uitgeverij;

„dat bij diezelfde akte aan hem zijn verkocht en in eigendom overgedragen alle alstoen loopende advertentiecontracten betreffende voormeld tijdschrift, door welke overdracht hij in alle dienaangaande rechten en verplichtingen van genoemde uitgeverij is getreden;

„dat hij een en ander meermalen aan C. heeft medegedeeld en wel laatstelijk bij exploit d.d. 6 November 1934;

„dat bij de overdracht der advertentiecontracten mede in eigendom is overgedragen een advertentiecontract, op 7 Mei 1930 door C. aangegaan met de uitgeverij B., voor plaatsing van 10.000 regels aan advertenties in gemeld tijdschrift, tegen een prijs van 20 cent per regel, af te nemen en te betalen binnen een termijn van 2 jaren, welk contract schriftelijk is bevestigd;

„dat C. begonnen is aan dit contract uitvoering te geven, door regelmatig haar advertenties te doen plaatsen en de daarvoor verschuldigde betalingen te doen;

„dat, hoewel hij, A., ten volle aan zijn verplichtingen heeft voldaan, C. slechts f 112 heeft afbetaald, zoodat hij nog te vorderen heeft f 1888.”

De gedaagde, C., stelt hiertegenover, dat hij aan A. niets schuldig is. Ik heb immers met U, A., zoo luidt zijn verweer, geen overeenkomst aangegaan, gelijk trouwens ook niet door U is gesteld. Wel beweert Gij, dat de rechten en verplichtingen uit het door mij met B. gesloten advertentiecontract op U zijn overgegaan, maar de rechtsgeldigheid der overeenkomst van overdracht tusschen U en B. aangegaan betwist ik. Bovendien was naar mijn meening B. niet bevoegd, zijn rechten en verplichtingen uit het met mij gesloten advertentiecontract aan U over te dragen. En tenslotte heb ik aanstonds, nadat mij van de overdracht op 6 November 1934 was kennis gegeven — en eerder heeft mij nooit eenige kennisgeving dienaangaande bereikt — aan U, A., zoowel als aan B., bij tegen-exploit doen aanzeggen, dat ik mij ten opzichte van de overeenkomst tusschen U beiden gesloten al mijn rechten voorbehold.

De Utrechtsche rechtbank wijst bij vonnis van 27 November 1935 ¹⁾ aan A. zijn vordering toe.

De gedaagde C., gaat in hooger beroep en met succes: het Gerechtshof te Amsterdam acht bij arrest van 2 December 1936 ²⁾ de vordering van A. niet voor toewijzing vatbaar en vernietigt het vonnis der Utrechtsche Rechtbank.

¹⁾ *Nederlandsche Jurisprudentie en Weekblad van het Recht* 1937, nr 502.

²⁾ *Nederlandsche Jurisprudentie en Weekblad van het Recht* 1937, nr 503.