

Verkeerstheorie en Socialisatie van het Verkeerswezen

DOOR

Prof. Mr. Dr. A. HERINGA,

TE WAGENINGEN.

§ 1. **Onderwerp van het Verkeerswezen.** Het antwoord op de vraag wat het onderwerp is van het verkeerswezen, hangt af van wat men onder „verkeer” verstaat.

Zooals met tal van uitdrukkingen, die uit het spraakgebruik in de economische wetenschap zijn overgegaan en daar tot „begrippen” zijn uitgewerkt, staat ook het begrip „verkeer” allerminst vast. Juist omdat „men” in het dagelijksch leven, in „het gewone spraakgebruik” uitdrukkingen bezigt nu eens in uitgebreiden, dan weer in beperkten zin, loopen de economische begrippen bij de verschillende auteurs soms zóó uiteen, dat er wei aanleiding schijnt tot het spottend gezegde: men werkt met begrippen, als het begrijpen ontbreekt. *Omnis definitio periculosa est*; vrij vertaald: elke definitie, elke begripsbepaling is meestal onjuist, als zij begrijpelijk is; en is zij juist, dan is zij dikwijls niet te begrijpen. Hetgeen *de Lavelaye's* opmerking bevestigt, dat men in de economische wetenschap, waar definities juist dienen om begrip bij te brengen omtrent de dingen, waarvan

men spreekt, niet nauwkeurig genoeg kan omschrijven. Dit leidt weer tot het verschijnsel, dat de economie werkt met „begrippen”, gecorrigeerde uitdrukkingen van het dagelijksch leven, afwijkend van hetgeen „men er gewoonlijk onder verstaat”.

Zoo gaat het ook met het begrip verkeer, en verkeerswezen.

Gewoonlijk wordt onderscheid gemaakt tusschen *verkeer in uitgebreiden en verkeer in beperkten zin*.

Het eerste is dan het met elkander in verbinding staan van menschen en volkeren, de onderlinge uitwisseling van goederen en diensten, berichten, gedachten, de wederkeerige ruil ter bevordering van eigen welvaart.

Vat men dus het verkeer op als „die Gesamtheit der Beziehungen der Menschen zu einander¹⁾), als „die sich immer erweiternden und verdichtenden Wechselbeziehungen der Wirtschaftssub-

¹⁾ V. D. BORCHT. Das Verkehrswesen, 2e druk. 1912.

„jecte unter einander¹⁾ — om uit de veelheid der definities slechts een greep te doen — dan valt geen enkel gebied van het menselijk leven buiten het verkeer; dan zijn dus ook alle levenssferen der menschen en volkeren onderwerp van verkeerspolitiek. Dan zou deze dus zoo algemeen mogelijk zijn te omschrijven als het totaal der voorschriften en maatregelen van wetgeving en administratie, waardoor van overheidswege getracht wordt invloed te oefenen op het verkeer op een voor de geestelijke en stoffelijke welvaart gunstige wijze.

Denkt men het doel van het leven als vermeerdering van welvaart tot verhooging van de persoonlijkheid, dat voor dit doel noodwendig is het „verkeer met en voor elkander”; overziet men al datgeen, waarmee de overheid zich hoe langer hoe meer bemoeit in den „moderneren” staat, dan heeft het allen schijn dat de verkeerspolitiek zich over alle levensgebieden uitstrekt.

1) GRUNTZEL. System der Verkehrspolitik, 1908.

Uit onderstaande definities van eenige Duitschers blijkt, hoe men er naar streeft het algemeenste begrip van het woord „Verkeer” nauwkeurig te omschrijven.

MENZ („Transportluxus”) noemt Verkehr die Berührung der einzelnen Menschen und der Völker unter einander.

KNIES („Die Eisenbahnen”): Der Verkehr will die geistigen und physischen Bedürfnisse durch gegenseitige Mitteilung befriedigen.

JAEGER („Die Menschliche Verkehr”): Verkehren heisst mit freier Wahl, wenn auch durch die natürlichen Verhältnisse mehr oder weniger bestimmt, sich mit seinen Mitmenschen in Beziehungen setzen, welche geeignet sind, ihre körperlichen oder geistigen Lebenszwecke zu erfüllen.

PHILIPPOVICH („Grundriss der politischen Oekonomie”) Verkehr ist Güterübertragung auf wirtschaftlichem Wege. Es handelt sich im Verkehre um beiderseitige Hingabe von Sachgütern oder um Erwerbung von Sachgütern durch Hingabe von Arbeitsleistungen.

FUCHS („Volkswirtschaftslehre” 1901). Verkehr im engeren Sinne ist die technische, im weiteren Sinne die wirtschaftliche Verteilung der Güter, die Gegenstand des Verkehrs sind, der Waren.

MANGOLDT („Grundriss der Volkswirtschaftslehre”). Eine regelmässige Tauschverbindung heisst Verkehr.

ROSCHER („Grundlagen der Nationalökonomie”). Verkehr ist die fortgesetzte Verbindung durch Austausch von Leistungen.

v. HERMANN („Staats wirtschaftliche Untersuchungen”). Verkehr ist ein lebendiges Netz von Beziehungen, das Bedürfnis und Leistung ununterbrochen knüpfen und lösen.

BARDAS („Verkehr und Verkehrspolitik”, 1907). Verkehr ist diejenige wirtschaftliche Erscheinung, welche durch Ueberwindung der Entfernungen im Raume zwei oder mehrere Wirtschaftseinheiten zum Zwecke der Förderung ihrer Wirtschaft miteinander in Verbindung bringt.

Men spreekt van „handelsverkeer”, „goederenverkeer”, „personenverkeer”, „marktverkeer”, „geldverkeer”, „credietverkeer”, „havenverkeer”, „spoorwegverkeer”, „scheepvaartverkeer”, „telegraafverkeer”, „telefoonverkeer”, „luchtvaartverkeer”, etc., alle onderdeelen van het economisch verkeer.

Waarmede dan correspondeert die andere zijde van het maatschappelijk leven, of liever de achtergrond, waartegen het economisch verkeer zich afspeelt, n.l. het rechtsverkeer, dat voor sommige onderdeelen reeds volledig, voor andere slechts gedeeltelijk (voor weer andere nog in 't geheel niet) is geregeld in die stukken van het recht, die samen vormen het verkeersrecht.

In de meest uitgebreide beteekenis van het verkeer als „het totaal der betrekkingen der menschen onderling”, zou ook de huwelijkswetgeving als regeling van de gevolgen van de „verkeering” tot het verkeersrecht zijn te brengen; eveneens de geheele onderwijswetgeving als regeling tot bevordering van het „geestelijk verkeer”; het arbeidsrecht en de sociale wetgeving als pogingen om het verkeer tusschen kapitaal en arbeid te bevorderen.

Let men dus alleen op de uitgebreidste beteekenis en het algemeene doel van het verkeer, dan vallen zoowel de economische als de niet-economische verhoudingen der menschen er onder.

De gangbare opvatting beperkt de begrippen verkeer en verkeerswezen meestal tot het economisch verkeer, dat de materiele behoeftenbevredestiging dient.

Hieraan is het gevaar verbonden van eenzijdige overschatting der materiele behoeften. De onderlinge betrekkingen der menschen zijn niet uitsluitend van stoffelijken, maar ook van immaterieelen en algemeen-cultureelen aard. Tusschen beide is wisselwerking: materiele handelsrelaties bevorderen andere verhoudingen (men spreekt van „handelsvrienden”); omgekeerd heeft het niet-economisch verkeer wél economische waarde: b.v. het reizen voor ontspanning, studie, gezondheid, onderzoekingen; een groot deel van het geheele berichtenverkeer per post, telegraaf en telefoon heeft niet op „zaken” betrekking.

De beperking door het spraakgebruik van het economisch verkeer tot „zakenverkeer” leidt in de praktijk tot onjuiste opvattingen, die in verkeersreglementen soms worden bevestigd; zoo b.v. de wensch om handelsgesprekken of persgesprekken per telefoon „voorrang” te geven boven de niet-economische telefoongesprekken; het vaststellen

van verschillende telefoontarieven voor een zgn. „zakenabonnement” en een „huisabonnement”.

Dergelijke opvattingen zijn uitvloeisel van de stilzwijgend aangenomen hogere waardeering van het economische boven het niet-economische verkeer. In zoover echter onjuist, omdat de onstoffelijke behoeften juist de „hogere” worden genoemd.

Moet men zich dus hoeden tegen het trekken van onjuiste conclusies uit de beperking van het verkeer, voorzoover dit uitsluitend materiele belangen dient, — conclusies, die speciaal het gebruik van de verkeersmiddelen betreffen — erkend kan worden, dat, waar vooral materiele belangen het maatschappelijk leven beheerschen, het in de eerste plaats economische drijfkrachten zijn, die het verkeer in zijn ontstaan en zijne ontwikkeling bepalen.

Is het verkeer ontstaan uit economische doelmatigheid — ter noodzakelijke aanvulling van het beperkte individuele arbeidsvermogen — het zijn vooral de economische factoren, naast technische en staatkundige, die de ontwikkeling der verkeersmiddelen hebben bepaald.

Daarom denkt men bij de begrippen Verkeer, Verkeerswezen en Verkeersmiddelen hoofdzakelijk aan *economisch verkeer, waaronder dan kan worden verstaan die economische werkzaamheid, die door opheffing van natuurlijke belemmeringen van tijd en afstand de individuele en volkshuishoudingen, dus menschen en volkeren met elkander in verbinding brengt ter bevordering van hunne welvaart.*

Maar ook dan wordt door tal van schrijvers¹⁾ nog onderscheiden in verkeer in uitgebreiden zin, n.l. ruil van goederen en diensten, dus het ruilverkeer; en in beperkten zin van transport- of communicatie, dus het overbrengen van personen, goederen en berichten.

Nu kan men de juistheid dezer onderscheiding betwisten; en ontkennen dat de ruil uitgebreider, het vervoer beperkter beteekenis heeft. Een principieel onderscheid is er moeilijk in te ontdekken; veeleer moeten beide factoren, het ruilen en het vervoeren der goederen, samen komen om het begrip „verkeer” te vormen.

Niet altijd is feitelijk vervoer van goederen noo-

dig om te kunnen ruilen, en omgekeerd geschiedt niet elk vervoer om te ruilen.

Men kan zeggen, dat men bij ruil — verkeer in uitgebreiden zin — meer let op het doel, bij transport meer op het technische middel. Men kan zelfs verder gaan en vragen, of in laatste instantie niet zoowel ruil als vervoer wijzen van verkeer zijn, die beide „overdracht” beteekenen; de ruil is n.l. ten slotte overdracht van rechten, het transport overdracht van goederen, het eerste dus verplaatsing van rechten, het laatste verplaatsing van objecten (personen, goederen, berichten).

Terwijl in economisch opzicht men bij den ruil van goederen en diensten meer het oog heeft op het einddoel, de welvaartsbevordering, let men bij het transport op het directe doel, de opheffing van de verkeersbelemmeringen van tijd en afstand. Zou men dus onder verkeerswezen en verkeerspolitiek het geheele ruilverkeer en al de middelen, die daarvoor dienen, willen bevatten, dan zou vrijwel de gheele zgn. „praktische economie” er onder vallen. Dan zou men, over verkeerswezen schrijvend, ook den handel en de handelspolitiek moeten behandelen; eveneens het geldverkeer, dus het munt- en bankwezen, het credietverkeer, derhalve ook een groot stuk coöperatie en verder het corresponderend verkeersrecht, zooals b.v. het handelsrecht en de wetgeving, op de andere genoemde onderwerpen betrekking hebbende.

Men doet dus inderdaad praktisch als *onderwerp van het verkeerswezen overeenkomstig het spraakgebruik te verstaan het feitelijke goederen- personen- en berichtentransport- en communicatiewezen, en als verkeerspolitiek te beschouwen al de maatregelen van overheidswege, die ten doel hebben de verkeersmiddelen te bevorderen en het beheer en gebruik der verkeersmiddelen zoodanig te regelen dat zij het best aan de eischen van het algemeene belang beantwoorden.*

Doch ook bij deze beperktere opvatting van verkeer en verkeerswezen zal de verkeerspolitiek toch steeds het oog gericht moeten houden op het verder liggende doel, n.l. de bevordering van de volkswelvaart.

Hieruit volgt:

1o. dat het verkeerswezen, opgevat als het totaal der inrichtingen tot vervoer van personen, goederen en berichten, als maatschappelijk welvaartsinstrument behoort tot de *algemeene* aangelegenheden der *geheele* volkshuishouding, niet een zaak van bijzonderen aard is, die slechts èèn tak van volkswelvaart, meer speciaal den handel alléén,

¹⁾ Zoo onderscheidt VAN DER BORCHT: „Austausch von „wirtschaftlichen Gütern und Leistungen oder Güterübertragungen auf wirtschaftlichem Wege”, van de „räumliche „Fortbewegung von Personen, Gütern und Nachrichten”.

zou aangaan. Dat dus m. a. w. de verkeerspolitiek ook behoort te berusten op dezelfde algeméene beginselen der algemeene-economische politiek, waarvan zij, evenals de handelspolitiek, onderdeel is.

Verkeer en verkeerswezen, en de bevordering daarvan is niet slechts een eenzijdig handelsbelang, zooals b.v. protectionisten wel beweren, als zij meenen, dat havenaanleg is „eenzijdige bescherming van den handel” ten koste van de andere bedrijfstakken zooals den landbouw. Neen, het verkeer dient den landbouw door vergrooing van afzetmogelijkheid, de industrie b.v. door vermeerdering van inkoopgebied van grondstof en verruiming van de markt. Bij bevordering van het verkeer gaan de belangen van handel, nijverheid en landbouw samen.

Waaruit volgt als beginsel van verkeerspolitiek, dat deze zich naar *universeele* gezichtspunten behoort te richten, niet naar *bijzondere* belangen van éen der takken van volksbestaan.

20. Uit het algemeene doel, bevordering van algemeene welvaartsbelangen, vloeit bovendien voort, dat *de verkeerspolitiek, de maatregelen tot bevordering van het verkeer en tot regeling van beheer en gebruik der verkeersmiddelen*, er op gericht moet zijn, dat deze zooveel mogelijk voldoen aan de eischen van het algemeene verkeersbelang. Als men nu *onder verkeersmiddelen verstaat al die inrichtingen, welk door vervoer van personen, goederen en berichten dienen om menschen en volken, om deelen van een land, en landen onderling in geregelde, regelmatige, voortdurende, gemakkelijke en goedkoope verbinding met elkander te brengen ter bevordering van hunne welvaart*, dan is ook de hoofdvraag der verkeerspolitiek er *niet* een van... „politiek”, doch in de eerste plaats een vraag, hoe onder toepassing van het hedonistisch principie van maximaal rendement tegen minimaal offer een organisatie der verkeersmiddelen is te verkrijgen, zóó dat deze het best aan de economische verkeerseischen voldoen.

* *
*

§ 2. **Verkeer en Onderneming.** Werd in de vorige paragraaf het verkeer onderscheiden naar het *object* van het vervoer, viel op grond daarvan een onderscheiding te maken in goederen-, personen- en berichtenverkeer, bij de vraag, wie zich met het transport bezig houden, raakt men de onderscheiding naar het *subject* van het verkeerswezen.

Subject van het verkeerswezen is de verkeers-ondernemer, de persoon, hetzij natuurlijke hetzij rechtspersoon, die zijn bedrijf maakt van het transport, van het leveren van transportdiensten, die dus een verkeersbedrijf uitoefent.

Ondernemers zijn volgens Marshall¹⁾, those who take the risks and the management of business as their share in the work of organized industry.

Een ondernemer is hij, die met behulp van eigen of anderer kapitaal en arbeid voor eigen rekening en risico zelfstandig goederen of diensten produceert met het doel winst te behalen.

Een verkeersonderneming is dus een kapitalistisch georganiseerd bedrijf, dat als inrichting van verkeer transportdiensten levert om daarmee winst te maken.

De kenmerkende eigenschappen van het begrip onderneming zijn dus zelfstandigheid in leiding en

¹⁾ MARSHALL: Principles of political Economy, Appendix A, 7e Edition p. 745.

Hoeveel omslachtiger Deutsche begripsomschrijvingen zijn, leert bijv. VAN DER BORGHT'S definitie in het Handwörterbuch der Staatswissenschaften 3e druk, VIII Band bl. 95, waar hij een ondernemer noemt een „selbständiger Produzent, der unter Einsetzung eigenen Kapitalvermögens, in der Regel aber auch eigener Tätigkeit, ferner — soweit Bedürfnis, und Möglichkeit gegeben sind — unter Heranziehung und Verwertung fremder Produktionsmittel oder Kapitalvermögensteile und fremder Arbeitskräfte die Produktion wirtschaftlicher Güter und Dienstleistungen auf eigene Rechnung und Gefahr betriebsmässig organisieren und leiten, um in dem Ueberschuss der in verkehrsmässiger Verwertung der produzierten Sachgüter und Dienstleistungen erzielten Erlöse Einkommen für sich zu erzielen.

Volgens WIRMINGHAUS (Wörterbuch der Volkswirtschaft II Band, bl. 1107): „bezeichnet man mit dem Worte „Unternehmen die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit einer physischen und juristischen Person, insofern letztere auf ihre eigene Rechnung und Gefahr und mit Aussicht auf Gewinn vermittelt eines oder mehrere Betriebe die „Güterproduktion für fremder Bedarf besorgt. Jene Person „ist der Unternehmer“.

LEHR (Grundbegriffe der Nationalökonomie bl. 118). „Unternehmer ist derjenige, welcher das Risiko wirtschaftlichen Unternehmungen trägt, über Einrichtung und „Gang der Unternehmung verfügt und diese auch gewöhnlich selbständig leitet“.

LEHR-NIEBURG (Politische Oekonomie in gedrängter Fassung bl. 17). „Unternehmungen sind speculative Verkeergeschäfte, welche ihrem Inhaber einen Gewinn abwerfen sollen. Wesentliche Merkmale für der Begriff „des Unternehmers sind: Selbständigkeit in der Leitung, „Uebernahme der vollen Gefahr sowie Bezug des ganzen „Gewinnes, während Kapitalist und Lohnarbeiter nur „verträgmässig festgesetzte Bezüge zu beanspruchen „haben.

beheer, en eigen kapitaalrisico. Deze kenmerken zijn het gevolg van de *ontwikkeling van het productiesysteem*. In de ontwikkeling der op ruil gebaseerde produktie kan men twee hoofdphasen onderscheiden, die men kan uitdrukken in de woorden „klantenproductie” en „marktproductie”, en die ook kunnen worden aangeduid met de tegenstelling „handwerk” en „onderneming”¹⁾. In de eerste phase volgt de productie voor anderen eerst na bestelling door degenen, die het te produceeren artikel wil gebruiken; in het tweede stadium werkt de producent zonder bestelling „op voorraad”, dus voor de markt; het eerste is dus klanten- of consumentenproductie, het tweede de marktproductie, dat is de onderneming.

Vraagt men nu welke beteekenis voor den ondernemer de productie voor de markt heeft in tegenstelling met die op bestelling, dan is het duidelijk, dat werken op voorraad voor hem een geheel andere risico beteekent dan het werken op bestelling. In dat risico-moment ligt ook reeds naar het gewone spraakgebruik en naar de letterlijke beteekenis van het woord, het wezen der onderneming; als men spreekt van „iets ondernemen”, dan denkt men aan het gevaar, verbonden aan hetgeen ondernomen wordt; een „ondernemend man” is iemand, die de „risico's aandurft”.

Het risico bij de marktproductie bestaat in de mogelijkheid geen afnemer voor de producten te kunnen vinden, althans de onzekerheid van afzet der waren. De ondernemer riskeert het in de waren en in de productiemiddelen, zoo die worden gebezigd, gestoken kapitaal. En dit kapitaalrisico is het eigenlijke kenmerk der onderneming, uitvloeisel op zijn beurt van het beginsel der zelfverantwoordelijkheid, hetwelk de kern uitmaakt van de vrijheid van bedrijf, waarop het kapitalistisch productiesysteem berust.

In den bloeitijd der handwerksnijverheid, der gilden, riskeerde de „handwerksman” nagenoeg niets; de geheele gildenorganisatie was er juist op gericht dat de producent geen risico zou loopen. De geslotenheid van het gilde, het reglementeeren van het aantal „meesters” beteekende niet anders dan uitsluiting van de concurrentie en daarmee beperking van risico, waarborging dus dat elk geldelijk zou vinden een „loonend” bestaan.

En het is die uitsluiting der risico voor den producent, waarop de tegenwoordige poging tot „economische bedrijfsorganisatie” in laatste instantie

aanstuurt, door de risico af te wentelen op den verbruiker in den vorm van verhoogde prijzen; door middel van „moderne” collectieve arbeidscontracten die de hoogere loonen waarborgen, collectieve leverantiecontracten, die de inkoopsprijzen van grondstoffen bepalen, en collectieve verkoopsafspraken die de verkoops prijs van de producten aan de verbruikers dicteeren.

Een groot deel van de bedrijven der vroegere „handwerkslieden” zijn thans kleine ondernemingen; en voorzoover zij nog rechtstreeks op bestelling werken, dragen zij weinig of geen risico. En deze is geheel uitgesloten bij degenen, die nu nog uitsluitend voor klanten werken, die hun de grondstof leveren, zooals de naaister en de kleine kleermaker. Het is het zuivere loonwerk dat de productie in de vroegere phase typeert; de „producent” leverde eigenlijk alleen arbeidsdiensten: de boer bracht zijn graan naar den molenaar, die het tot meel vermaalde, en daarvoor belooning ontving; het meel bleef eigendom van den boer, die het door den bakker tot brood liet bakken; de bakker was geen broodverkooper, zooals tegenwoordig.

De producent verkocht dus geen waren, werd geen eigenaar van grondstof en arbeidsproduct, riskeerde dus ook geen kapitaal; het was de verbruiker, die het productieproces direct organiseerde. Bij de marktproductie is dit alles veranderd. De producent wordt ondernemer, dus in de eerste plaats verkooper van waren; de commercieele kant komt in elk bedrijf meer naar voren; het bedrijf zelf, de arbeid van de productie, wordt middel; het vaste loon voor de arbeidsprestatie wordt vervangen door de onzekerheid van belooning voor arbeid, dat met de kans op hooger loon in den vorm van winst. De ondernemer-producent koopt tegenwoordig de grondstof, ontvangt die niet meer van den klant; hij, de ondernemer, wordt eigenaar van het arbeidsproduct, dat hij op voorraad produceert, niet meer rechtstreeks aan de klanten levert, doch aan den handel, die als orgaan van de verbruikers thans het productieproces organiseert.

De handel heeft zich dus in het tegenwoordig productiesysteem ingeschoven tusschen producent en consument; hij is geworden de leverancier van grondstoffen, en distributeur van producten; de „markt” is geworden de reguleur van de prijzen.

Alle productie geschiedt ter wille van den consument; de voortbrenging is nooit doel op zich zelf, steeds middel in dienst van het verbruik. De verbruikers zijn het, die de eigenlijke werkgevers

¹⁾ Vgl. LIEFMANN, Die Unternehmungsformen. 1912.

zijn van kapitaal en van arbeid. Dáárom ook behoort de consument de prijzen te bepalen en de markt te organiseeren, althans op zijn minst te worden gehoord als „partij” in arbeidsgeschillen en bij prijsbepalingen. Hij behoort niet — zooals tegenwoordig door te velen geschiedt — te worden beschouwd als *taillable et corvéable à merci*, overgeleverd aan eenzijdige prijs-decreten van den tusschenhandel, die zijn sociale functie van orgaan der consumenten niet beseft, doch meer en meer begint te gelijken op een maatschappij tot exploitatie van den verbruiker, en die anderzijds tracht den producent van zich afhankelijk te maken, en voorzoover dit wegens sterke producentenorganisatie niet lukt, dezen handlangersdiensten bewijst om het risico op den armen consument af te wettelen. Daarom is behoud van concurrentie, en vrijheid van handel noodzakelijk, omdat daarin nog eenigermate een tegenwicht is gelegen tegen de uitbuiting der consumenten.

Die ontwikkeling van klanten- naar marktproductie is te danken aan het verkeer.

Ondernemer is slechts hij, die zelfstandig, voor eigen rekening en risico het gevaar draagt. Daarom is de handel de oudste vorm van onderneming; en eerst onder invloed van het groeiende handelsverkeer wordt de productie langzamerhand in ondernemingen georganiseerd. Via het overgangsstadium der zgn. huisindustrie, het „verlag”-stelsel, waarbij de koopman de productie van de voor hem werkende handwerkersbedrijven organiseert en de handelaar dus de risico der productie draagt, ontstaat de eigenlijke *productie-onderneming*, waarbij de producent zelf het risico overneemt, en wel in twee vormen, de manufactuur met de handwerkerstechniek en de fabriek, het met machines werkende grootbedrijf. Ligt het risico bij de *handelsonderneming* in het „omloopend kapitaal”, het in de koopwaren gestoken vermogen, bij de productie-onderneming betreft het risico voornamelijk het zgn. „staande kapitaal”.

Dit kenmerk der *kapitaalrisico* komt ook bij de *verkeersonderneming* hoe langer hoe meer naar voren. Omdat ook in de verkeersbedrijven de tendens der ontwikkeling naar het grootbedrijf, de groot-onderneming zich sterker doet gelden, komt ook de kapitalistische grondslag sterker tot uitdrukking. En daar de productie-onderneming hoe langer hoe meer wordt ingericht op massa-productie — want dáárdor kan zij hare productie-kosten relatief doen dalen in verband met de tot

op zekere hoogte in de nijverheid werkende law of increasing returns — moet ook de verkeersonderneming dit proces volgen en zich inrichten op massa-vervoer. Daarvoor moeten de verkeersmiddelen in de eerste plaats voldoen aan den eisch van massa-capaciteit; en de aan dezen eisch van het moderne transport voldoende verkeersmiddelen, de daarmee samenhangende havens, laad- en los-inrichtingen, opslagplaatsen etc., stations met emplacementen, rangeerterreinen etc., bij goederen- en personenvervoer, telegraaf- en telefoonlijnen, scinzalen en telefooncentrales bij berichtenverkeer, vereischen de beschikking over groote hoeveelheden kapitaal.

Het tweede bovengenoemde kenmerk der economisch-commercieele onderneming is de *zelfstandigheid in leiding en exploitatie*.

Ondernemer is slechts hij, die het gevaar zèlf draagt. Dit beginsel brengt mee de noodzakelijkheid van economische zelfstandigheid in de wijze waarop het bedrijf moet worden gevoerd en geleid. Dáárom is het onjuist van „staatsbedrijven” te spreken en aan dezen tegelijkertijd den eisch te stellen van „commercieel beheer”, zoolang aan deze de voor de onderneming kenmerkende en voor het welslagen van het bedrijf noodige zelfstandigheid in leiding en beheer wordt onthouden; zoolang ten onrechte regeering en parlement, politieke, dus ondeskundige lichamen met het oppertoezicht belast zijn; en zoolang die bedrijven georganiseerd en gevoerd worden als elke andere tak van departementalen dienst. Uit het beginsel van zelf de risico te dragen en zelf aansprakelijk te zijn voor leiding en beheer vloeit logisch voort, dat ook de winst komt aan de onderneming; hetgeen meebrengt dat uit den eisch van commercieele gestie voor staatsbedrijven volgt, dat de winst ook moet blijven aan het staatsbedrijf, ten einde voor verbetering en uitbreiding van het bedrijf te dienen, en voorzooveel dan nog mogelijk voor invoering van een tantieme-stelsel der in de staatsonderneming werkende personen, die te zamen de producent zijn, en anderzijds voor verlagging van de prijzen van het product (staatsmijnen) of van de tarieven bij verkeersondernemingen (als post, telegraaf en telefoon) ten behoeve van de gebruikers.

Die elementen: zelfstandigheid in leiding en beheer, en kapitaalrisico, ontmoet men ook, als men nagaat de *veranderde vorm der verkeersbedrijven*

in hunne ontwikkeling tot georganiseerde verkeersinrichtingen.

Met de ontwikkeling der voortbrenging van klanten- naar marktproductie, van handwerkersbedrijf naar kapitalistische onderneming, gaat ook op het gebied van het verkeerswezen gepaard de ontwikkeling van het kleinbedrijf naar de grootonderneming. Waardoor de onderneming met haren groei verandert van vorm; het private, individueele „Einzelbetrieb" wordt wegens te groot kapitaalrisico te groot voor particulier bezit en voor individueele leiding; het wordt omgezet in een gemeenschappelijk, collectief bedrijf in den rechtsvorm der naamlooze vennootschap of wordt van wege „de gemeenschap", den staat, de provincie of de gemeente, als „openbaar bedrijf" geëxploiteerd. Hetgeen economisch beteekent, dat de zelfstandigheid en het kapitaalrisico in plaats van individueel collectief worden, verdeeld worden over meerdere personen. Maar terwijl bij de naamlooze vennootschap de ondernemer wordt vervangen door de onderneming en deze als onpersoonlijk persoon zelfstandig blijft en het risico blijft dragen — leiding en risico worden slechts in de onderneming verdeeld — worden die beide factoren bij openbare bedrijven steeds verdeeld over personen, die staan *buiten* het bedrijf. Indirect wordt de zelfstandigheid en de verantwoordelijkheid voor bedrijfsleiding en kapitaalrisico aan de staatsonderneming ontnomen, wordt zeggenschap daarover gegeven aan *politieke* lichamen, die als zoodanig niet geschikt zijn over het bedrijf als onderneming te oordeelen. Waarin de hoofdoorzaak is gelegen van de vaak onbevredigende resultaten van overheidsexploïtatie.

Met de ontwikkeling van kleinbedrijf naar groot-onderneming gaat nog iets anders gepaard, n.l. de *doordringende organisatie der verkeersmiddelen*, de vervanging van het zoogenaamde „vrije" d. i. ongeregelde verkeer door de georganiseerde transportbedrijven.

Het vrije verkeer ¹⁾ is dat, waarbij de verkeersweg voor een ieder geheel open staat, en dat na voorafbepaalde behoefte zijn transportdiensten levert. Als zoodanig kan men noemen het vrachtwagenverkeer op straatwegen, het personenverkeer te voet, per wagen, per schip, de koopvaardij, de binnenschipperij, brievenvervoer per speciale bode, dus al het verkeer dat plaats heeft op wis-

selende, niet vooraf bepaalde of te bepalen tijdstippen, tusschen niet steeds dezelfde plaatsen, langs niet steeds dezelfde wegen.

Dit zgn. vrije verkeer, dat alle socialisatie-leuzen ten spijt, wel altijd zal blijven vormen een groot deel van het geheele verkeer, toont aan hoe op het gebied van het transportwezen de voortbrengings-phase van „klantenbediening", dus het regelen van de verkeersdiensten naar vooraf te bepalen behoeften, nog veel meer voorkomt dan op het gebied der goederenproductie. Men kan verder gaan en zeggen, dat in dit opzicht het verkeerswezen, vooral in den vorm der „openbare verkeersbedrijven", de gesocialiseerde bedrijven, waaraan het karakter van onderneming is ontnomen, is achtergebleven bij de ontwikkeling der goederenproductie. De productie van transportdiensten hield bij lange na geen gelijken tred met de vrije en daarom massale voortbrenging van goederen. Het verkeerswezen in zijn geheel genomen steekt goeddeels nog in de phase van „arbeid op bestelling"; de goederenproductie heeft dat stadium reeds achter zich en vervangen door het „werken op voorraad".

Hier komt uit een der fouten der huidige „verkeerspolitiek" der openbare verkeersbedrijven, die in 't algemeen eerst dan overgaan tot aanleg en uitbreiding van verkeersmiddelen, als de behoefte zóó afdoende blijkt dat zij daartoe dwingt. Zoo is het onjuiste telefoonpolitiek om op het platteland eerst dan telefoonkantoren op te richten en lijnen aan te leggen, wanneer er door belanghebbers bij monde der gemeentebesturen om gevraagd wordt, in plaats dat men door aanleg uit eigen initiatief de sluimerende behoefte daaraan wakker maakt. Van daar de achterlijkheid van onze plattelandstelefonie. Omdat de behoefte aan verkeer door het geven van verkeersgelegenheid veelal snel toeneemt wegens de wisselwerking tusschen behoefte en bevredigingsmiddel, moet als beginsel van verkeerspolitiek voor alle vervoermiddelen gelden dat uitbreiding daarvan de toeneming van het verkeer vóór moet zijn, daarbij niet achter mag blijven. De moderne marktproductie der massa-goederen zal immers alleen dan haar maximaal nut kunnen sorteeren, wanneer de massa-capaciteit der verkeersmiddelen daarmee gelijken tred houdt.

Hier raken wij de eerste tendens n.l. de *ontwikkeling naar het grootbedrijf* ook in het verkeerswezen. Het vrije verkeer — vrij in den zin van ongeregeld — heeft veelal nog den vorm van

¹⁾ Vgl. WAGNER: Theoretische Sozialökonomik, Kommunikations- und Transportwesen.

„*einzelbetrieb*”, waarbij eigendom en beheer in één hand zijn vereenigd; men denke aan de binnenschipperij, de vrachtkarren, de „*hondenkarren*”, de boden. Wel zijn hier de beide elementaire factoren van ondernemer aanwezig nl. zelfstandigheid en eigen risico, maar tot massa-capaciteit en reusachtig kapitaalrisico, die de moderne groot-onderneming typeeren, is het Einzelbetrieb niet in staat. Daarom moet de kleine verkeersondernemer wel werken „op bestelling”, kan de vrije verkeersonderneming geen gelijken tred houden met de goederenproductie. De eigenlijke „verkeersinrichting” is die, waardoor transportgelegenheid wordt geboden regelmatig tusschen twee eindpunten met tusschenstations op bepaalde tijdstippen met vastgestelden duur van het vervoer en met één bepaald vervoermiddel, zonder dat er rekening mee wordt gehouden dat voor elk geval werkelijk gebruik of volledig gebruik van het transportmiddel gemaakt wordt. Het is „de geregelde dienst”, die werkt ook als het voertuig geheel leeg blijft, niet slechts, zooals b.v. in het ongeregeld verkeer een koopvaardij-schip alleen den terugweg ongeladen of „in ballast” aflegt om aan een bepaalde inladingsplaats te komen.

Wel gaat ook de „verkeersinrichting” uit van de veronderstelling, dat van haar diensten gebruik zal worden gemaakt; maar zij werkt ook, al is dit in concreto niet of in mindere mate het geval. In dit opzicht staat zij gelijk met elke groot-onderneming in de goederenproductie, die voor de markt werkt. Beide berusten op het feit dat behoefte bestaat of ontstaan kan aan goederen en diensten; zij werken echter *indirect* voor de behoefte, terwijl in het vroegere stadium van klantenproductie *direct* voor den verbruikers gewerkt wordt. Alleen dit verschil bestaat ook thans nog tusschen de productieonderneming en de verkeersonderneming, dat de eerste gemakkelijker in staat is bij verminderde behoefte de productie in te krimpen. Waardoor verklaard wordt dat de productie van verkeersdiensten achter blijft bij die van marktgoederen. Daarom kunnen „verkeersinrichtingen” met geregelde dienst zich eerst uit het ongeregelde verkeer ontwikkelen als de transportbehoefte bestaat. *En nu is de taak van het vrije verkeer die behoefte op te zoeken en aan te kweken, waartoe juist de hoop op winst, het eigen belang, de beste prikkel is.*

Wegens die functie, het pionierswerk, kan dan ook in het algemeen belang de vrije verkeersonderneming met zijn eigen initiatief en eigen on-

dernemingsdurf en risico niet worden gemist, omdat zij de grondslag legt voor het ontstaan der openbare verkeersinrichting.

Voorals is het private-bedrijf uit sociaal oogpunt van veel gewicht, omdat het de kweekplaats is van individueele werkkraft, van „particulier initiatief”, van durf, bekwaamheid, van al de persoonlijke eigenschappen, die den ondernemingsgeest kweken, zonder welken ook het collectieve groot-bedrijf, vooral de „gesocialiseerde” openbare verkeersinrichting op mislukking uitloopt. Altemaal factoren van primair belang, de ware „productieve krachten”, die men bij staatsbedrijven door „voorschriften” meent te kunnen vervangen!

Doch naast het zuiver private bedrijf (het beginsel van decentralisatie), is de groot-onderneming als vennootschappelijk bedrijf of als openbare verkeersinrichting, (het beginsel van centralisatie) van groote beteekenis. Immers eerst dan wordt voldaan aan den eisch der moderne productie en consumptie, dat de goederen overal daár door den handel kunnen worden gebracht waar er behoefte aan is, waar er „vraag” naar bestaat. Zal de handel die sociale taak kunnen vervullen, dan moet het verkeerswezen voldoen aan de eischen van massa-capaciteit, regelmatigheid en zekerheid. Hangt dit in eerste instantie af van de verkeerstechniek, die de moderne verkeersmiddelen voortbracht (spoorwegen, stoomvaart, luchtvaart, post, telegraaf, telefoon) en door de mogelijkheid van massa-afzet de massale goederenproductie in het grootbedrijf mogelijk maakte, economische factoren zijn het, die daarna beslissen. De intensivering der ruilbehoefte is het, die de *specialisatie naar de transportobjecten* in de verkeersmiddelen eischt.

Het is een soort mode om te spreken van de „anarchistische” productiewijze onder het kapitalistische voortbrengingssysteem. Maar men ziet dan voorbij, dat „de behoefte” de onzichtbare reguleur is, waarnaar de bedrijven zich automatisch organiseren; het is de consument, die het bedrijfsleven regeert. Het zijn zijne talloze en dus verschillende, uiteenlopende behoeften, zoowel in soort als in omvang, waardoor ten slotte de specialisatie ook in de verkeersbedrijven wordt georganiseerd. Hier vooral geldt Bastiat's ce qu'on voit et ne voit pas! En het is zeer de vraag of bij de socialisatie van *alle* verkeersbedrijven, ook van de kleine en kleinste — zooals het rapport-Wibaut c.s. het eischt — het werk van dien onzichtbaren

organisator, hoe verkwistend hij dikwijls is, zal worden verbeterd door de „planmatige-regulateurs-van-bovenaf der productie”, de geen direct eigen belang hebbende en daardoor „duur” werkende hoofd„ambtenaren” van een gesocialiseerd bedrijf. Maar vooral is die specialisatie in de verkeersondernemingen een gevolg van het dikwijls reusachtig groote kapitaal dat noodig is voor het grootbedrijf (spoorweg, stoomvaart, post, telegraaf, telefoondienst). Hier ontmoeten wij weer het typische kenmerk der onderneming n.l. het kapitaalrisico. Met den groei der onderneming van klein- naar grootbedrijf gaat gepaard kapitaalvermeerdering, dus ook uitbreiding der risico; anderzijds een streven om dat risico te verminderen, zoo mogelijk weg te nemen, door uitschakeling der concurrentie, dus vestiging van een monopolistische machtspositie. En juist met deze tendens der toenemende economische en sociale machtspositie gaat gepaard de verhooging van de beteekenis der monopolistische verkeersonderneming voor de geheele volkshuishouding.

Wegens deze drie redenen (het benoodigde groot-kapitaal, het enorme bedrijfsrisico en de sociale macht) is het gewone particulier bezit en individueel beheer van een groot verkeersbedrijf als „eigen zaak” van één fysiek persoon — hoe rijk aan geest en goed hij ook moge zijn — uitgesloten.

Daarom brengt de ontwikkeling van klein- naar grootbedrijf automatisch mede: verdeling van het bezit dus ook van de risico en verantwoordelijkheid; en van het beheer en de leiding dus vermindering van individuele zelfstandigheid, en van de macht over meerdere personen; de ondernemer maakt plaats voor de onderneming; door de feitelijke ontwikkeling van het bedrijf overeenkomstig de eischen van de verkeersbehoefte wordt dus de ondernemer *automatisch* vergemeenschappelijkt, gesocialiseerd. Het „planmatige” bij de vrije bedrijfsorganisatie ontbreekt niet; de aanpassing van de werkzaamheid der onderneming aan de behoeften, die zij heeft te bevredigen, geschiedt n.l. door den vrijen d. i. zelfstandigen, zelfhandelenden en zelf-verantwoordelijken bezitter-leider, die op de markt zijn opdrachten ontvangt van den onzichtbaren lastgever, den consument. En het is een der betreurenswaardige gevolgen van de ontwikkeling naar het grootbedrijf, dat de individuele zelfstandigheid, de vrijheid van zelf te handelen en zelf de verantwoording te dragen, het zelfbestemmingsrecht, wordt verzwakt, naarmate bezit, be-

lang, beheer, leiding en risico over meerdere personen verdeeld wordt. Wanneer het kenmerk der ware democratie moet gezien worden in versterking van persoonlijke vrijheid in den zin van zelfdoen en zelf-verantwoordelijkheid, dan wordt bij een gesocialiseerd bedrijf als eindpunt der ontwikkeling dat democratisch beginsel in zijn tegendeel verkeerd. Gedeelde verantwoordelijkheid is er geen en verslapt noodwendig als bovendien het rechtstreeksche persoonlijk belang ontbreekt of niet meer duidelijk spreekt. De ervaring met gemeenschapsbedrijven van staat of gemeente, zooals zij thans zijn georganiseerd, toont duidelijk aan wat van die „autonomie” van een gesocialiseerd bedrijf in de praktijk terecht komt.

Die autonomie spreekt het duidelijkst bij het private „Einzelbetrieb”; ook in 't belang eener gezonde democratie is behoud van het zuiver particuliere bedrijf een sociaal belang van de eerste orde.

Noodwendig neemt de individuele zelfstandigheid af, naarmate de risico en de verantwoordelijkheid over meerdere personen en ten slotte over „de gemeenschap”, dat fictieve onpersoonlijke wezen, verdeeld wordt. Bij de naamlooze vennootschap, de maatschappij-op-aandeelen, de gemeenschappelijke zaak zijn bezit en leiding niet langer in dezelfde hand, doch reeds gescheiden; terwijl ook de scheiding tusschen leiding en uitvoering van den arbeid gevolg is van arbeidsverdeling en de specialisatie toeneemt met de ontwikkeling tot grootbedrijf.

Het verschil tusschen kleinbedrijf en grootonderneming zit dus vnl. in den omvang van het kapitaalrisico, die bezit en leiding, en in de arbeids-specialisatie, die leiding en uitvoerenden arbeid van elkaar scheidt. In het kleinbedrijf werkt „de baas” op gelijke wijze als de knecht; in het grootbedrijf is de leiding een zelfstandige taak geworden, die een geheel andere voorbereiding en opleiding vereischt, terwijl bij verdere ontwikkeling ook de leiding voor één man te veel wordt, en zich verder specialiseert, veelal in „technische” en „commercieele” directie.

De scheiding tusschen leidenden en uitvoerenden arbeid brengt mee een sociale differentiatie tusschen de leiders en „de arbeiders”; zij veroorzaakt het tegenwoordig algemeene wanbegrip, dat de eersten geen arbeiders zijn; terwijl in het kleinbedrijf de zelfstandige „baasjes” ten onrechte met de werknemers gelijk worden gesteld.

Een laatste verschilpunt is dat het kleinbedrijf in het algemeen meer voor de lokale markt werkt, de grootonderneming voor de wereldmarkt.

Socialisatie, de „planmatige regeling van de productie”, voorziening van-boven-af door de organen der „gemeenschap”, involveert of internationalisatie der wereldbedrijven, dus internationale publiekrechtelijke regeling, m. a. w. het creëren van volkenrechtelijk autonome organen; of beperking van den arbeid der wereld-bedrijven tot de nationale markt. Een tusschenweg is er, logisch geredeneerd, niet.

* *
*

Ook op het gebied van het verkeerswezen in uitgebreiden zin en elk zijner onderdeelen, den handel, het transport, het bankwezen, valt de ontwikkeling van het klein- naar het grootbedrijf te constateeren.

De ondernemer wordt hoe langer hoe meer onpersoonlijk; de individueele zelfstandigheid verdwijnt en maakt plaats voor collectieve. Beter gezegd: de zelfstandigheid gaat over van de fysieke persoon op de rechtspersoon. Veelal wordt vooral voor handelsondernemingen — en bijna bij alle ondernemingen treedt de commercieele zijde naar voren — de nadruk gelegd op den rechtsvorm, op het juridisch karakter der gemeenschappelijke ondernemingen. Het verschil tusschen de firma en de commanditaire vennootschap eenerzijds, de naamlooze anderzijds zit hierin, dat de eersten eigenlijk zijn personeele vennootschappen, die nog het dichtst staan bij het „*einzelbetrieb*” — de wettelijke bepalingen omtrent aansprakelijkheid tegenover derden wijzen daarop — terwijl de naamlooze vennootschap een zuivere kapitaalvennootschap is, waarbij de deelnemers, de aandeelhouders, elkaar veelal niet kennen, en waarbij, als de aandeelen aan toonder zijn, ook de bezitters en leiders der onderneming elkander vreemd zijn. Omdat men te veel lette op den juridischen vorm, ontstond tweërlei misvatting. Ten eerste: de bekende opvatting der kapitaalconcentratie; voor de „samentrekking van het kapitaal in relatief weinig handen” meende men een bewijs te putten uit de toeneming van den rechtsvorm der naamlooze vennootschap. Doch economisch beteekent deze juist dat het bezit wordt gedecentraliseerd; dat het privaat bezit zich verspreidt over grootere kringen en klassen, dat dus ook de opbrengst van het kapitaal over een grooter, niet over een kleiner aantal personen verdeeld wordt. De

naamlooze vennootschap heeft dus automatisch een socialisatie van het genot van de kapitaalopbrengst ten gevolge.

En een tweede misvatting blijkt, als men de vraag stelt, wie bij een als naamlooze vennootschap of als gemeenschappelijk bedrijf geconstrueerde onderneming b.v. bij een stoomvaartmaatschappij, een groote bankinstelling, een spoorwegbedrijf, de ondernemer is. En dikwerf meent men dan, dat dit is „de Directie”. Economisch gesproken is dit onjuist, want dan zou bij staatsexploïtatie de in laatste instantie verantwoordelijke minister, bij een gemeentebedrijf de wethouder, bij een gesocialiseerd bedrijf het gemeenschapsorgaan waaraan „het oppertoezicht” is toegedacht, de ondernemer zijn. Welken rechtsvorm een onderneming ook heeft; economisch is en blijft ondernemer degen voor wiens rekening en risico het bedrijf wordt gevoerd, dat is dus de rechtspersoon¹⁾, hetzij fysiek persoon hetzij vennootschap, staat gemeente of „gemeenschap”, het bedrijf *bezit*. Want uit het bezit — hoe ook geregeld, hetzij individualistisch hetzij collectivistisch — vloeit het risico voort.

* *
*

En hier raken wij tevens de andere met den collectieven vorm der groot-onderneming samenhangenden factor: de *economische en sociale machtspositie* der *beati possidentes*, van de bezitters der monopolistische bedrijven.

De vervanging van de persoonlijk zelfstandige ondernemer door de onpersoonlijke grootonderneming brengt wel mee vermindering der individueele zelfstandigheid der in het bedrijf werkzame personen, ook voor de leiders, maar stelt daarvoor in de plaats de macht van het bij elkander gebrachte kapitaal. Een macht, die agressief optreedt naar drie fronten n.l. tegen de concurrenten, tegen den arbeid en tegen den consument.

Tegenover de het kapitaalrisico vergrootende tendens der specialisatie staat als gevolg van den strijd tegen de concurrenten de tendens naar bedrijfsconcentratie, in den vorm van trust, syndicaat, pool, kartel, combinatie, fusie of „belangen-gemeenschap”. Deze hebben alle tot doel de concurrentie te verminderen, liefst geheel op te heffen om het risico weg te nemen door eenerzijds de aan het concurrentiesysteem inhaerente verspilling

¹⁾ Niet de aandeelhouders, die Aktionäre, zooals Liefmann meent in zijn boek „Die Unternehmungsformen” 1912.

te verminderen en dus de bedrijfskosten geringer te maken, en anderzijds een hoogere winst te waarborgen door uitschakeling van den handel en daarmee tot-zich-trekking van den handelswinst, en voorts door „prijisregeling” of door directe opzetting der prijzen, of wel indirect door beperking van de productie, beide ten nadeele van den consument.

En wellicht is dit laatste, de regeling van de productie naar de behoeften, nog het grootste nadeel van elke monopolistische machtspositie, omdat zij in wezen beteekent een opzettelijke terugkeer tot het verouderde voortbrengssysteem der bovenvermelde risico-vrije „klantenproductie”, die noodwendig gepaard gaat met minder ruime en minder veelsoortige behoeftenbevrediging.

Bedenkt men, dat het doel van alle productie niet anders is dan verschaffen aan den consument van de soort en hoeveelheid van economische goederen en diensten, die deze behoeft, tegen den laagst mogelijken prijs, dan is duidelijk dat dit doel, het algemeene consumentenbelang, gevaar loopt niet behartigd te worden wanneer monopolistische ondernemingen in privaat bezit en beheer zijn.

Want dan bestaat altijd gevaar voor collisie tusschen het private belang der ondernemers bij hooge winsten, en het algemeene belang bij zoo laag mogelijke prijzen. De privaat-monopolist staat altijd bloot aan de verzoeking door loonsverlaging het welzijn van zijne arbeiders, door directe of indirecte prijsverhooging dat zijner klanten, de consumenten, ondergeschikt te maken aan zijn privaat belang, het winstbejag.

Tegenover het voordeel van economischer bedrijfsexploitatie staat dus het gevaar van misbruik der monopolistische machtspositie bij de grootonderneming. Of dit misbruik, dat kan leiden tot woekerwinsten, zal voorkomen, hangt geheel af van de personen met de leiding belast. Monopolies werken goed of slecht al naarmate de leiders breedziende staatslieden dan wel kortzichtige en hebzuchtige lieden zijn. En aangezien de eersten een genus menschen zijn van relatief gering aantal, is de kans op machtsmisbruik ten bate van den bezitter steeds grooter dan de kans dat de macht ten goede, ten algemeenen nutte wordt aangewend.

Daar de staat als rechtstaat heeft te waken dat het gebruik van macht door den één niet ten gevolge heeft benadeeling van anderer belang, ligt het op den weg der staatsbemoeijing de exploitatie van monopolies onder toezicht te stellen (conces-

sie-stelsel b.v. bij telefoon, spoorwegen) of wel het monopolistisch bedrijf zelf te exploiteeren.

Naast overwegingen van staatkundigen aard (b.v. defensiebelangen) of van financieelen aard (onmogelijkheid om het voor aanleg van groote verkeersinrichtingen benoodigde groot-kapitaal door particulieren bij elkaar te brengen) of wel van fiscalen aard is het vooral de economische en sociale macht, verbonden aan het bezit van monopolistische verkeers-ondernemingen, die er toe heeft geleid om het monopolie aan „de gemeenschap” te trekken, en er *staats- of gemeente-bedrijven* van te maken. En de „ondragelijke machtsvermeerdering van de particuliere bezitters”¹⁾ is een der hoofdredeenen, waarom op *socialisatie* o.m. van *het geheele transportbedrijf* wordt aangedrongen. Want „de monopolistische beheersching stelt hen „in staat buitensporige winsten te verkrijgen door „middel van verregaande prijsopdrijving, niet zelden verbonden met kunstmatige beperking van „de omvang der productie.” Doch de vervanging van den privaat-monopolist door de gemeenschap-monopolist wordt aangeprezen niet alleen om deze nadeelen te weren. Het is ook het in uitzicht gestelde doel om de geheele winstmaking te vervangen door exploitatie, uitsluitend naar het algemeene belang der gebruikers. Voorts moet de socialisatie „dienen om „een rijke bron van arbeidsloos inkommen droog te leggen”, en „om welbewust het „goederenverkeer veel meer dan onder particulier „beheer te (kunnen) richten op doelmatige voorziening in de behoeften”, en om de beweerde „eenheid van het gansche vervoer te water en te „land” (schippers, boden, vrachtrijders en hondenkarren inclus!) tot stand te brengen, om daardoor het hoofdbeginsel van alle staathuishoudkunde, een maximum-resultaat tegen een minimum verbruik van kapitaal en arbeidskracht, zoo goed mogelijk te kunnen verwezenlijken.

De vraag naar den wenschelijken en mogelijken organisatievorm van het verkeerswezen is er een van uitvoering, en dus, hoe belangrijk ook, van secundaire beteekenis. Verschillende stelsels laten zich denken, directe overheidsexploitatie (staatsexploitatie b.v. van post, telegraaf, telefoon, gemeentebeheer van locale trams); „autonome publiekrechtelijke lichamen hetzij voor elk bedrijf afzonderlijk hetzij voor alle transportbedrijven te zamen in den vorm van een „ver-

¹⁾ Het socialisatie-vraagstuk. Rapport der commissie uit de S. D. A. P. 1920.

voerschap" met een „Raad van vervoer"; als overgangsvorm particulier beheer door een private onderneming met aandeel van „de gemeenschap" in kapitaal en „winst" en met toezicht van hare organen („regeeringscommissaris").

Maar de overgang van de private verkeersonderneming in het „openbare verkeersbedrijf" beteekent in laatste instantie een terugkeer naar de organisatie van productie en markt door de verbruikers, vertegenwoordigd door hunne organen; een terugkeer derhalve tot de vroegere productie-phase der rechtstreeksche behoeftenvoorziening. De verdienste van exploitatie der bedrijven, bij welke in één hand zijn gebracht het bezit, het beheer en het gebruik van de verkeersonderneming, is, dat op méér economische wijze dan bij eenigen anderen vorm van inrichting der verkeersbedrijven kan worden vervuld het rechtstreeksche doel der productie van goederen en diensten, n.l. het verschaffen aan den consument van de soort en de hoeveelheid, die deze noodig heeft, tegen den laagst mogelijken prijs ¹⁾).

Maar dat dit driedelige doel ook zàl worden bereikt, mag worden ontkend, zoolang en wanneer openbare „bedrijven" worden geëxploiteerd overeenkomstig de bureaucratische beginselen van departementaal beheer, als andere takken van staatsdienst. En zeker zal dat niet het geval zijn bij de door de socialisatie-commissie ontworpen organisatie van het in naam autonome verkeersbedrijf, dat in de werkelijkheid het toppunt van verpolitiekte bureaucratie zou blijken. Ook al zoude men de openbare verkeersbedrijven als commercieele verkeersonderneming exploiteeren in het algemeene belang, dan nog moet men zich hoeden voor generaliseeren. De vraag „particulier" bedrijf dan wel „openbaar" verkeersmiddel, private onderneming dan wel gesocialiseerd bedrijf, is niet voor algemeéne beantwoording vatbaar; voor elk verkeersmiddel afzonderlijk dient de vraag te worden onderzocht. Maar dit staat wel vast, dat, wanneer „de gemeenschap" een verkeersmiddel exploiteert, het beheer niet behoort te geschieden overeenkomstig de gebruikelijke budgetaire en financieele beginselen der gewone staatsadministratie, want het moderne bedrijf en vooral het moderne verkeersmiddel eischt besef dat l'état-industriel ne peut pas opérer comme l'état-juge, l'état-gendarme, l'état-percepteur.

¹⁾ Zie hieromtrent uitvoeriger mijn boek „*Electrisch Wereldverkeer*". Haarlem, Tjeenk Willink, 1914, bl. 195 vgl.

De tegenstelling: „overheidsexploïtatie" òf private-bedrijf, particulier initiatief òf socialisatie is dan ook als zoodanig onjuist.

Een onjuistheid, die zoo vele economische vraagstukken vertroebelt, en die te wijten is aan de zucht om overal „politiek" van te maken. Het vraagstuk hoe de verkeersbedrijven als groot-onderneming moeten worden georganiseerd, is niet een kwestie van meer of minder sympathie met overheidsbemoeïing in het algemeen. Het gaat daarbij niet om die tegenstelling — die trouwens zooals de geheele tegenstelling, individu versus staat, als zoodanig onjuist is — want vooral bij het verkeerswezen staan niet de openbare verkeersmiddelen en de particuliere verkeersondernemingen tegenover elkander, doch zij hebben elkander aan te vullen. Niet „politieke" voorkeur heeft te beslissen over de vraag of aan particuliere dan wel overheidsexploïtatie de voorkeur moet worden geschonken, want werkelijke socialisatie, automatische vergemeenschappelijking der bedrijven, heeft met wat men gemeenlijk onder politiek verstaat, niets te maken. Het is eenvoudig de vraag hoe te komen tot de meest economische organisatie van die verkeersbedrijven, welke, naarmate de concurrentie wordt uitgeschakeld, een monopolistisch karakter aannemen, en niet meer worden geëxploiteerd in het belang van het publiek, den consument, doch omgekeerd dezen exploiteeren in het belang der relatief weinige bezitters der onderneming.

Voor elk verkeersmiddel zal dus eerst zijn vast te stellen, of het naar zijn aard voor concurrentie vatbaar is dan wel in wezen monopolistisch; want „the only alternative to competition is monopoly or some sort". Terwijl dan vervolgens zal zijn te onderzoeken door welke organisatie het best kan worden voldaan aan de eischen, die aan het verkeersmiddel moeten worden gesteld.

Waaruit dus ten opzichte van de socialisatie deze praktische conclusies volgen: dat de vraag, welke de beste vorm is van exploitatie der verkeersbedrijven, onmogelijk in het algemeen voor alle bedrijven te zamen is te beantwoorden,

dat dit voor elke soort verkeersmiddel afzonderlijk moet worden onderzocht en in de eerste plaats afhangt van de mogelijkheid van feitelijke concurrentie, dan wel van zijn naar aard en wezen permanent monopolistische karakter,

en dat ten slotte de doorslag moet geven de vraag, aan welke eischen het verkeersmiddel in het algemeene verkeersbelang heeft te voldoen en

op welke wijze deze verkerseischen op de meest economische manier kunnen worden bevredigd.

Maar dat door socialisatie-van-boven-af de beweerde „eenheid van het gansche vervoer te water „en te land” (de vrijheidlievende schipperij inbegrepen!) zou zijn tot stand te brengen, dat *alle*

transportbedrijven te zamen zouden kunnen worden gecentraliseerd in één politiek-bureaucratisch „vervoerschap” met een „Raad van vervoer” en een socialistisch transport-minister aan het hoofd, is een chimère, een niet eens schoone utopie.

Wageningen, 30 December 1920.

A. HERINGA.