

A. F. Tempelaar

Het MAB vóór 50 jaar

oktober 1937

G. P. J. Hogeweg besluit zijn artikelenserie over Bedrijfsbegrotingen in private ondernemingen (zie het historisch verslag juli 1987). Kan de begroting echt niet worden gehaald, dan zal zij moeten worden bijgesteld. Maar dat mag alleen na een uitvoerig onderzoek.

Er moet snel worden gerapporteerd over de soll- en ist-positie. Daar moet een onafhankelijke controle op staan. Hogeweg acht hiervoor de chef-boekhouder de meest gereede persoon. Hij moet de 'opperste' leiding informeren, zij het in grote lijnen. De afdelingschefs krijgen meer gedetailleerde gegevens.

Hogeweg beveelt aan de afdelingen niet te belasten voor kosten, waarop zij geen invloed kunnen uitoefenen (zoals aandeel in algemene kosten en kosten hulpbedrijven). Vaak zijn dat forse bedragen, die demotiverend werken voor de afdelingschefs. Hogeweg acht het doelmatiger deze overboekingen extra-comptabel te houden. Met betrekking tot de splitsing van de afdelingskosten in vast en variabel verwacht de schrijver dat men wel praktische oplossingen voor die verdeling zal weten te vinden.

Hogeweg beveelt het gebruik van grafieken ten zeerste aan; die spreken vaak meer dan vele staten en toelichtingen.

Als Assistent voor Accountancy aan de Universiteit van Amsterdam bespreekt accountant P. J. H. J. Bos de resultaten van een door Prof. Limpert geïnitieerd onderzoek naar de accountantsverklaringen in de jaarverslagen van 70 hypotheekbanken in de jaren 1927 tot 1932. Het onderzoek werd verricht door studenten in de accountancy aan de Universiteit van Amsterdam en stond onder leiding van Mevr. Margot Mey-Koning, een der weinige vrouwelijke accountants. Het accent van het onderzoek lag in het bijzonder op het jaarverslag 1931.

Van de 70 hypotheekbanken hadden 9 geen accountantscontrole (w.o. 2 van de grootsten). Het totaal bedrag van de onder hypothecair verband verstrekte leningen bedroeg ult. 1931 voor de in het onderzoek betrokken banken f 955 mln (61 banken) resp. f 192 mln (9 banken). 51 banken werden gecontroleerd door een lid van het NIVA resp. van de Nederlandsche Bond van Accountants of van de Nederlandsche Organisatie van Accountants.

Eén bank werd gecontroleerd door 'een academisch gevormd accountant (Rotterdam)'. De naam VAGA mocht blijkbaar niet worden gebruikt.

Bos laat een aantal aspecten van het onderzoek de revue passeren, zoals de instantie die de accountant benoemt, de taak welke aan de accountant werd toegedacht (zeer gevarieerd, niet altijd aanvaardbaar volgens Bos), de inhoud van de accountantsverklaring en de ondertekening door de accountant. Bos toont vele leemten en tekortkomingen aan. Hij eindigt met de conclusie, dat het in vele gevallen niet mogelijk is na te gaan welke waarde men als lezer aan de verschillende accountantsverklaringen moet hechten, waardoor een voor het maatschappelijk verkeer ongewenste onzekerheid blijft bestaan.

A. M. Groot laat weer van zich horen, thans over de economische betekenis van het stukgoederenvervoer. De Spoorwegen ondervindt in dit vervoer zware concurrentie van het wegvervoer en de binnenscheepvaart. Als een der voornaamste oorzaken ziet Groot de omstandigheid, dat de Spoorwegen een grote uniformiteit in het tariefstelsel aanhoudt. De vrachttarieven variëren in een bepaalde evenredigheid met gewicht en afstand; de grootte der zendingen en de verkeersdichtheid spelen bij de vaststelling van de tarieven nauwelijks een rol. Het gevolg is, dat het vervoer met een lage kostprijs door de concurrentie wordt afgeroomd, terwijl aan de Spoorwegen het minst rendabele vervoer wordt gelaten.

Toch is Groot er geen voorstander van dat de uniformiteit door de Spoorwegen wordt losgelaten. In de eerste plaats is het voor zo'n groot bedrijf praktisch ondoenlijk voor elk vervoer een afzonderlijk tarief vast te stellen (de kleine vervoerder is hierin veel flexibeler en kan zich onmiddellijk aan de gegeven situatie aanpassen). Bovendien zouden ondernemingen in geïsoleerde streken in moeilijkheden kunnen komen, wanneer hun vervoer - dat een hoge kostprijs heeft - veel duurder zou worden. Het gaat hier om een nationaal belang. Of dit belang opweegt tegen de schade, welke de Spoorwegen van de concurrentie ondervindt, blijft voor Groot een open vraag.