

is waar goede „accounting-service”, maar de branch-office politiek van de groote accountantskantoren heeft veroorzaakt dat het publiek den accountant op één lijn is gaan stellen met de „engineering firms” en „appraisal-companies” en niet als gelijken van doctoren of advocaten, ondanks de pogingen van accountantszijde om te beweren, dat zij „professional men” zijn.

De public accountants werkzaam bij groote zaken worden daarom in het algemeen dan ook minder geteld dan de eigen deskundigen dezer zaken. Hun werk wordt niet al te ernstig opgevat en meer als een noodzakelijk kwaad beschouwd, omdat slechts een handteekening onder de jaarrekening wordt vereischt.

De eigenaars van kleinere zaken daarentegen beschouwen meestal den accountant ten minste als hun gelijke, zij vragen zijn raad en bepraten alle details van hun zaak en zelfs van persoonlijke aard met hem. Het gevolg hiervan is een zeer nauw contact tusschen deze zaken en de local firms.

Aan den anderen kant werd, o.a. door den schrijver zelf, erkend dat vele groote kantoren goede propagandisten zijn voor het beroep door hun standing, hun leiding in beroepszaken en wijze van praktijkuitoefening.

Volgens den schrijver zouden de local firms door meer activiteit op vereenigingsgebied, meer propaganda bij de eigen relaties, meer publicatie van hun kennis en ervaring in vak- en andere tijdschriften hun positie zeer zeker kunnen versterken. Ook de onderlinge uitwisseling van ervaringen en moeilijkheden kan den local firms een goeden moreelen steun geven.

De schrijver ziet verder in den omvang en den aard van het werk door local firms in de toekomst voor dezen een tendens tot specialisatie op eenig bijzonder gebied van den accountants-arbeid of in een of anderen bedrijfstak. Hoe de Nederlandsche accountant over dit vraagstuk denkt, is door de lezing van den Heer *de Haan* voor het Nederl. Instituut v. Accountants op 4 Juni j.l. en uit het daarbij gevoerde debat duidelijk naar voren gekomen.

Tenslotte meent de schrijver, dat er voldoende werkgelegenheid voor de local firms bestaat en zal blijven bestaan, daar het aantal middelmatige en kleine bedrijven, ook in Amerika, het aantal groot-bedrijven verre overtreft.

Deze kleinere bedrijven en éénmansvennootschappen hebben meer hulp en leiding van een deskundige nodig, dan dat zij accountantsecontrole verlangen voor credietdoeleinden of toezicht op personeel. Dezen dienst kan een local accountant beter geven dan het bijkantoor van een national firm en tegen een redelijker honorarium. Als de local firm een jonge zaak door de moeilijke tijden heen kan helpen of een lijdende zaak weer op de been kan helpen, zal dit een groter voldoening aan den accountant geven dan dat hij een of andere fraude-onderzoek verricht of de een of andere administratie inricht.

De schrijver meent derhalve, dat de local firms niet bevreesd behoeven te zijn voor de toekomst van hun praktijk en dat zelfs de kracht en stabiliteit van het beroep liggen in de toegewijdeheid en den ernst der local-firms.

I. A. B.

EFFICIËNTIE

Red.: C. A. BLAZER en L. POLAK

(Bijdrage en mededeelingen zende men aan den Secretaris der Redactie)

Aan de „Korte Mededeelingen” van het Nederl. Instituut v. Efficiency ontleenen wij de hier volgende mededeelingen.

Mogelijkheden en grenzen van de Bedrijfsbegroting

In korte samenvattende zinsneden behandelt de schrijver van

het hieronder vermelde artikel 4 functies, die de begroting in het particuliere bedrijf heeft te vervullen en 5 gevolgen, die de begroting niet met zich mag brengen.

De vier functies zijn:

1. Het helpen vermijden van de schommelingen in het bedrijf. Hiertoe werken mede productie-programma's over langere tijd, een elastische prijspolitiek en een aan de kapitaalpositie der onderneming aangepaste voorraadpolitiek, die een grootere bestendigheid in de productie meebrengen en door het uitschakelen van plotselinge veranderingen in de bedrijfsbezetting het bedrijf een rustiger verloop geven.

2. Het met elkaar in overeenstemming brengen der verschillende afdelingen der onderneming, waardoor inkoop, grondstoffenmagazijn, productieproces, productenmagazijn, afzet en kapitaalbehoefte op een gelijk niveau gebracht kunnen worden.

3. Het verhoogen van het aanpassingsvermogen van het bedrijf door de vergelijking van begroting met het werkelijk verloop; hierdoor komt de toekomstige ontwikkelingslijn naar voren, zoowel wanneer de begroting in de administratie van het loopend bedrijf is verwerkt, als wanneer deze alleen voor statistische na-controle wordt gebruikt.

4. Bevordering van het bereiken van het bedrijfsdoel der onderneming, omdat zodoende duidelijk omgrensde opgaven en richtlijnen voor de verschillende afdelingen worden gegeven, waarbij echter de individualiteit der afdelingsleiders geëerbiedigd dient te blijven.

Bij de werking van de bedrijfsbegroting dient echter zorg gedragen te worden voor het volgende:

1. Het budget mag niet de besluitvaardigheid der afdelingsleiders aantasten, waardoor hun initiatief teloor zou gaan. Hier toch bestaat het gevaar een mentaliteit te kweken, die zich op ontduiken der gestelde eischen toelegt, b.v. door ondoelmattige acquisitie van clientèle bij te dwingend gestelde verkoopquota; door gebruik van minderwaardig materiaal bij te straffe begroting van onkosten en door te krappe bevoorrading bij te starre financieele limieten.

2. Er mogen geen nieuwe wrijfpunten geschapen worden in de rivaliteit tusschen controle en productieafdelingen. Onderling wantrouwen is vaak van veel nadeeliger aard dan de tekortkomingen op organisatorisch gebied, die men door de ingevoerde maatregelen heeft willen ter zijde stellen.

3. Het gemeenschappelijk bedrijfsdoel mag niet bij het voor iedere afdeling gestelde doel op den achtergrond geraken.

4. De periodieke bedrijfscontrole, noch de statistiek van het loopende bedrijf mogen achterwege gelaten worden, nu men een toekomstrekening van het bedrijf heeft opgemaakt; zij krijgen hierdoor juist groter waarde.

5. Men moet geen plannen te ver vooruit opstellen, omdat zoiets tot disposities voor te langen duur voert, die misschien zullen blijken niet meer tijdig te achterhalen te zijn bij veranderde omstandigheden. Budgeteering kan op die wijze leiden tot verstarrende maatregelen, waartegen zeer te waken valt.

(Dr. F. Hasenack. *Möglichkeiten und Grenzen des privatwirtschaftlichen Budgets. Zeitschrift f. Organisation. 1932. pag. 10*).

Arbeitsintensiteit en Ongevallengevaar

„Door de aan de moderne ontwikkeling van het productieproces noodzakelijk verbonden intensifieering van den arbeid, wordt het arbeidstempo steeds meer opgevoerd. De werkman moet tegenwoordig dezelfde hoeveelheid arbeid in een belangrijk korteren tijd verrichten dan vroeger. Kan hij zich niet aan dezen eisch aanpassen, dan is hij voor den ondernemer op den duur niet bruikbaar.

De arbeider is daardoor gedwongen in sterkere mate dan vroe-

ger zijn aandacht te concentreeren op het eigenlijke werk, waardoor hem weinig gelegenheid overblijft om opmerkzaamheid te schenken aan zijn eigen persoonlijke veiligheid. Ook onvoldoende verlichting, slechte stofafzuiging en andere voor de gezondheid nadeelige en voor het werk hinderlijke invloeden, werken thans door dezen meer intensieven arbeid, in veel sterkere mate dan vroeger, het ontstaan van ongevallen in de hand.

Deze factor, waarvan de oorsprong dus in hoofdzaak in het versnelde arbeidstempo is gelegen, vraagt thans bij het beveiligen der inrichtingen dan ook meer en meer de aandacht."

Jaarverslag v. d. Dienst v. h. Veiligheidstoezicht in Ned. Indië over 1930, blz. 19).

Th. C. G.

Materiaalverlies en -verspilling

Verlies aan grondstoffen wordt maar al te zeer beschouwd als van nature inhaerent aan het productieproces, en vandaar is het slechts een kleine stap om zich bij verlies van bruikbaar materiaal neer te leggen. Tegen deze mentaliteit komt de schrijver, die aan het hoofd staat van de afdeling „Afwal" van de General Electric Cy., op.

De arbeid-besparende machines, de opgevoerde snelheid van het productieproces en de vergrootte productie per eenheid direct loon hebben alle er toe geleid om aan het verbruik van materiaal minder aandacht te schenken en verspilling in de hand te werken. Maar tevens heeft de verbeterde organisatie en de moderne techniek de mogelijkheid geopend, deze verspilling doeltreffend te bestrijden. In het productiesysteem is materiaalverspilling zeer duidelijk een kostprijsvraagstuk, vooral voor massa-productie zeer belangrijk, omdat de oneindige herhaling van de kleinste verspilling groote bedragen gaat uitmaken. Maar ook voor de industrie die in afzonderlijke opdrachten werkt, is het vraagstuk van belang. De verantwoordelijkheid voor verspilling ligt in de eerste plaats bij het ontwerp-bureau en bij hen, die belast zijn met de organisatie der fabricatiemethoden. Ontwerpen en fabriceren moeten hier nauw voeling houden. Hoe belangrijk dit vraagstuk is, wordt duidelijk, als men bedenkt, dat vaak aangenomen wordt, dat het afval-materiaal, bij een opbrengst van 2 % van het afgeleverde eindproduct reeds een bevredigenden prijs opbrengt.

De schrijver heeft zijn ervaring met een aantal fabrieken de volgende cijfers opgesteld:

totaal ingevoerd materiaal	78000 ton
totaal eindproduct	62000 „
afvalmateriaal	16000 „
verkochte afvalmateriaal	12500 „
geheel verloren gegaan:	3500 „

Het afval materiaal is dus 20 % van de waarde van het aangekochte productie-materiaal, waarvan de waarde was

.....	\$ 10.000.000.—
20 % daarvan	„ 2.000.000.—
opbrengst verkocht	„ 400.000.—
zuiver verloren gegane waarde:	\$ 1.600.000.—

staande tegenover het materiaal, dat niet tot verkoop of economisch gebruik is gekomen en werd verbrand, op de vuilnisloop geworpen etc.

Hoe leerzaam dergelijke statistiek mag zijn, de oplossing moet komen van het ontwerp-bureau en de fabriek. Dat bij het maken van een ontwerp niet de uiterste zuinigheid wordt toegepast, laat zich vaak verklaren, doordat een artikel, later als massa-artikel vervaardigd, oorspronkelijk slechts een ondergeschikte plaats innam, en op die onvoldoende voorbereide productie-methode wordt dan in sleur voortgewerkt. De schrijver licht met

enkele illustraties toe, hoe door veranderde teekening of veranderinge bewerking, door andere wijze vanponen etc. met veel minder afval een zelfde, en soms een doelmatiger product kan worden verkregen, ja zelfs ieder materiaal-verlies kan worden voorkomen.

Men moet het vraagstuk in de practijk van het productieproces met voldoende objectiviteit beschouwen. Er kunnen verschillende omstandigheden zijn, die mee of tegenwerken. Vandaar dat het juist zal zijn eerst theoretische afvalmarges op te stellen, gebaseerd op ideaal omstandigheden waarmee de praktische afvalpercentages in het productieproces kunnen worden vergeleken. Daartoe behooren een doeltreffende controle en een juiste werkplanning mee te werken. Ten slotte lost het vraagstuk zich op in den eisch, evenwicht te brengen tusschen goed product, arbeidsefficiency en materiaalkosten.

(C. H. Mc. Knight, Reducing Material Waste. Mechanical Engineering. 1932. p. 109).

Nieuwe uitvindingen: een telweegtoestel

De weegschaal is een veelverbreid hulpmiddel en haar toepassing neemt nog steeds toe. Zoo mogelijk wordt zij ook gebruikt om op eenvoudige wijze een groot aantal gelijkvormige voorwerpen snel te tellen. De nauwkeurigheid hiervan laat echter vaak te wenschen over en vordert nog al wat tijd, daar steeds minstens twee wegingen moeten worden uitgevoerd, n.l. één om het eenheidsgewicht en één om het totale gewicht vast te stellen. Een nieuwe constructie is thans speciaal gericht op de bestemming als telweegtoestel. De inrichting is geheel als een normaal weegtoestel uitgevoerd, dus b.v. met laagliggend weegplatform en verticaal staande kolom met ronde aanwijsschaal en daarover draaienden wijzer en kan dan ook als normaal weegtoestel worden gebruikt. Behalve de normale constructieonderdelen zijn echter aan dit weegtoestel nog enkele extra schalen aangebracht, die zoodanig met het mechanisme zijn gekoppeld, dat, wanneer zij worden belast, zij de gewichtsoverbrenging van het hoofdmechanisme tegenwerken. Staat dus een last op het hoofdplatform, dan kan men door lasten op één of op alle extra- of verhoudingsschalen te brengen, den wijzer weer naar zijn nulstand doen terugkeeren. Het bijzondere zit nu daarin, dat men de overbrengingsverhouding, die er bestaat tusschen hoofdplatform en weegmechanisme en die tusschen hulpschaal en weegmechanisme, kiest als 9 : 1, 99 : 1 enz. Het resultaat hiervan is zeer merkwaardig. Bevindt zich b.v. op de eene verhoudingsschaal een zoodanig aantal voorwerpen, dat het op het hoofdplatform aanwezige aantal daardoor juist wordt uitgebalanceerd, d.w.z. dat de wijzer dus juist op nul staat, dan is het aantal voorwerpen op het hoofdplatform negen maal het aantal, dat op de hulpschaal ligt. Deze aantallen bijeengevoegd, geeft een totaal van 10 maal het aantal stuks, dat op de hulpschaal ligt. Dit principe uitbreidende, kan men verdere hulpschalen aanbrengen, en dan op de volgende wijze wegen:

Een bak, b.v. met een aantal houten wordt op het hoofdplatform geplaatst. Het gewicht wordt dan door den wijzer aangegeven. Er worden daarna zooveel voorwerpen van het hoofdplatform afgenomen, en op de eene verhoudingsschaal gebracht, dat de wijzer zooveel mogelijk het nulpunt van de schaalverdeling nadert. Het aantal stuks op deze verhoudingsschaal geeft dan het aantal honderdtallen aan. Vervolgens worden van het hoofdplatform zooveel voorwerpen op de tweede verhoudingsschaal gebracht als noodig is om den wijzer op deze wijze zooveel mogelijk tot nul te doen naderen. Hiermede wordt het aantal tientallen verkregen. Ten slotte worden zooveel voorwerpen uitgenomen, als noodig zijn om den wijzer precies op nul te brengen en dit geeft dan het aantal eenheden aan.

(Openbaargemaakte octrooiaanvraag No. 43899).
v. BE.

Schriftelijke communicatie op langen afstand

De telprinter, welke ook hier te lande gebruikt wordt voor de verbinding tusschen publiek en telegraafkantoor, waardoor men de telegrammen op de schrijfmachine regelrecht naar het telegraafkantoor doorgeeft en omgekeerd deze op het eigen kantoor geschreven ontvangt, wordt door de Engelsche postadministratie voor algemeene berichtenwisseling ingevoerd. De Postmaster General, *Sir Kingsley Mood*, deelde dit op het jaarlijksch diner van het Insurance Institute te Birmingham mede. Zodoende zullen aangesloten en dezen nieuwen dienst brieven, rapporten en mededeelingen van allerlei aard van het eene kantoor naar het andere kunnen overtypen, op iederen afstand.

Verbinding met een verkeerden abonné, wat natuurlijk tot zeer nadeelige gevolgen zou kunnen leiden, wordt daarbij voorkomen, doordat op het oproepsein van den abonné die gaat zenden, het automatische antwoord van het opgeroepen toestel den naam van den ontvanger teruggeeft.

(*Nature*, 1932, pag. 51).

Bedrijfsstudiegroep voor transportmiddelen in het bedrijf¹⁾

Transport

De subcommissie Autotransport van de Bedrijfsstudiegroep voor Transportmiddelen van het Ned. Instituut voor Efficiency hield een enquête onder de leden van hare vereeniging ter verkrijging van gedetailleerde exploitatie-cijfers voor automobielen.

Van 25 bedrijven werden de gevraagde cijfers ontvangen, behelzende de resultaten verkregen bij het gebruik van personen- en vrachtautomobielen.

De ontvangen gegevens leidden tot splitsing der wagens in groepen, naar gebruiksmogelijkheid (draagvermogen, inhoud). Daar de gegevens uit den aard der zaak vrij ver uit elkaar lagen, publiceeren wij de gemiddelde, de laagste en de hoogste gegevens.

De groepen, met hunne exploitatie gemiddelden, vindt men hieronder vermeld.

De benzine verbruikscijfers blijken bij een zelfde wagentype zeer uiteen te loopen, hetgeen ongetwijfeld mede een gevolg is van den aard der diensten die van de wagens worden verlangd.

Voor de gebruikers der wagens zou het ongetwijfeld van waarde zijn om dieper inzicht te verkrijgen in het onderling verband der factoren, die hierop invloed uitoefenen.

In het P.T.T. nieuws, 1932, aflevering No. 4, worden door den heer *J. Lems* getallen gegeven van het benzine verbruik van bestelwagens der postrijen. Deze blijken b.v. voor Fordwagens (3M³/500 K.G.) te varieeren tusschen 1,66 cent per K.M. en 3,64 cent per K.M., afhankelijk van bestellingen over groote afstanden, dan wel bestellingen in de stad.

Voor Chevrolet wagens van dezelfde capaciteit worden cijfers tusschen 1,86 cent per K.M. en 3,95 cent per K.M. gevonden.

De bedrijfsstudiegroep zou het zeer waardeeren ook van andere automobiel-gebruikers exploitatie gegevens, als hieronder vermeld, te mogen ontvangen. Tevens zou haar welkom zijn gedetailleerde opgaven van het gebruik dier wagens: b.v. gemiddeld aantal bestellingen per afgelegden Kilometer, gesplitst over bestellingen in en buiten de stad, het totaal aantal Kilometers afgelegd in de stad, en hetzelfde buiten de stad; een en ander mede in verband met den ouderdom van den wagen.

De studiegroep meent tevens er op te mogen wijzen dat het wenschelijk is het beheer van het autopark te doen geschieden volgens de beginselen, welke hieronder zijn vermeld, en geeft als voorbeeld aan de indeling van diverse staten, welke haarszins voor een doelmatig beheer van het automobielpark moeten worden bijgehouden.

1. De afschrijving der automobielen geschiedt bij meerdere ondernemingen op de basis van het aantal afgelegde kilometers. Dit is in het bijzonder redelijk bij intensief gebruik van de wagens, en is in dat geval te verkiezen boven vaste jaarlijkse afschrijvingen, zooals in de hier opgegeven voorbeelden is verondersteld.

2. Bij de voorbeelden is aangenomen, dat het niet wel doenlijk zou zijn om de banden steeds bij eenzelfden wagen te houden, indien van hetzelfde wagentype meer dan een stuk in gebruik is. De gedachtengang hierbij is, dat bij eventuele bandenreparaties men bij voorkeur de te repareren band verwisselt met een anderen band, die als reserveband wordt meegenomen, terwijl bij afwezigheid van den wagen de lekke band wordt hersteld. Deze komt dan eventueel als reserveband op een willekeurigen anderen wagen, die met een lekken band terug komt.

Voor dit geval is de voorgestelde bandenrekening bedoeld die per bandtype het totaal verbruik dier banden vermeldt, en uit het totaal aantal verreden kilometers door alle wagens, waarop dat bandentype wordt gebruikt, het banden verbruik per afgelegden kilometer bepaalt.

Van andere zijde wordt er op gewezen dat het zeer wenschelijk is elken band steeds op denzelfden wagen te gebruiken. De bandenreparaties verrichte men dan steeds bij aanwezigheid van den wagen, bij voorkeur in de avonduren. Hierdoor is het mogelijk eventuele verschillen in banden slijtage van twee overigens gelijke wagens vast te stellen.

Gewezen wordt op de wenschelijkheid om een tabellarische rekening te openen voor de verzekeringskosten der wagens. Bij elken wagen der tabel worde vermeld: de verzekeringspremie, en in twee naast elkaar staande kolommen respectievelijk de reparatiekosten. Hieruit is op eenvoudige wijze de eventuele waarde van verzekering in eigen beheer na te gaan.

Het aandeel in de algemeene kosten, dat op den wagen drukt, worde bepaald als functie van het jaarlijks totaal aantal verreden kilometers en den aanschaffingsprijs van den wagen.

De bovengenoemde commissie voor Autotransport houdt zich ten zeerste aanbevolen voor critiek op de door haar verzamelde gegevens.

De beginselen voor het beheer van een autopark.

1. Een *dagstaat per wagen*, die door den chauffeur wordt ingevuld (eventueel een weekstaat), die dagelijks door den chauffeur wordt bijgehouden, en waarop wordt vermeld:

de bedrijfsuren,
begin en eindstand van den kilometer aanwijzer,
inname van benzine,
inname van olie,
verwisseling van oude met nieuwe banden en bandenreparaties,

vermelding van alle bezwaren bij het gebruik van den wagen.

2. Een *bandenstaat bij te houden*, gesplitst naar *bandentypen*, welke *maandelijks* wordt bijgewerkt en waarop genoteerd wordt:

het aantal nieuwe banden, dat in gebruik is genomen,
de waarde van deze banden,
de reparatiekosten,
den prijs verkregen bij den verkoop der oude banden,
voor elken wagen waarop het desbetreffende bandentype wordt gebruikt,
het totaal aantal afgelegde kilometers.

¹⁾ Men zie voor de modellen, die bij dit artikel behooren de „Korte Mededeelingen” van Juni 1932 van het Ned. Inst. v. Efficiency.

De gegevens voor deze tabel worden van de dagstaten der verschillende wagens afgenomen.

Deze tabel wordt om de drie maanden afgesloten en de gemiddelde kosten voor bandenslijtage per verreden 100 K.M. berekend.

3. Een *maandstaat per wagen* bij te houden, waarop vermeld wordt:

het aantal verreden kilometers en eventueel ton kilometers, benzineverbruik, kosten van benzineverbruik, kosten van het bandenverbruik per 100 K.M., reparatiekosten, chauffeurskosten, assurantie en belastingen, aandeel algemeene toeslagkosten.

De gegevens worden gedeeltelijk geput uit de dagstaten der wagens, en als bandenkosten worden de gemiddelde bandenkosten per 100 K.M. van het laatst afgelopen kwartaal gebruikt.

Uit deze gegevens wordt bepaald:

het benzine- en olieverbriuk per verreden 100 K.M. en eventueel per verreden T. K.M., de loopkosten per verreden 100 K.M. eventueel per verreden 100 T. K.M., en de totaalkosten per verreden 100 K.M. en eventueel per verreden 100 T. K.M.

4. Een *jaartotaalstaat per wagen*, welke jaarlijks wordt bijgevoerd en waarop vermeld staat:

de grondgegevens van den wagen, de vaste kosten en hunne totalen, de loopkosten en hun totaal, het totaal aantal verreden K.M. eventueel T. K.M., de gemiddelde totaalkosten per verreden 100 K.M., eventueel per verreden 100 T. K.M.

5. Bij elken wagen te voegen een instructielijst voor het onderhoud van den wagen, van den aard als in bijgaand voorbeeld is gegeven.

Door zwart maken van de cirkels wordt aangegeven, dat de desbetreffende werkzaamheid is uitgevoerd.

REPERTORIUM VAN TIJDSCHRIFT-LITERATUUR OP HET GEBIED VAN ACCOUNTANCY EN BEDRIJFSHUISHOUDKUNDE

Redactie: Mej. Dr. R. PHILIPS en Drs. G. L. GROENEVELD voor bedrijfseconomie en J. P. DE HAAN en J. C. SPANGENBERG voor accountancy

A. ACCOUNTANCY

II. HET ACCOUNTANTSBEROEP

Education and training for the accountancy profession

Keens, T. — Behalve de studie voor examens, is de praktische scholing van groot belang, tot welke ook gerekend worden de persoonlijke en beroepsdiscipline, alsmede de regelmatige bestudeering van vaktechnische en algemeen-economische vraagstukken.

A II 3 *The Accountant's Journal Juni 1932*

Registration of accountants in India

Redactie. — Bij verordening van den Gouverneur van Britsch-Indië is op 1 April 1932 een wettelijke regeling vastgesteld voor de uitoefening van het Accountantsberoep in Britsch-Indië. De volledige voorschriften zijn in dit nummer gepubliceerd.

A II 4 *The Incorporated Accountant's Journal Juli 1932*

III. LEER VAN DE INRICHTING

Records for insurance policies

Enlos, B. L. — Beschreven wordt een polis-kaartsysteem.
A III 3 *The Journal of Accountancy Juni 1932*

Chain-store accounting

Schuster, G. — Behandeld worden de voorraadopname en waardeering.
A III 3 *The Journal of Accountancy Juni 1932*

IV. LEER VAN DE CONTROLE

Municipal and other governmental audits

Klanderma, G. E. — Behandeld wordt de controle op de transacties gedurende het boekjaar en van de bezittingen en schulden aan het einde van het jaar.
A IV 3 *The Journal of Accountancy Juli 1932*

The duty of auditors towards shareholders

Plender. — De accountant moet zich steeds afvragen of de te onderteekenen balans, afgezien van inhaerente onvolkomenheden, den aandeelhouders een eerlijk inzicht in de positie van de onderneming als „going concern” kan geven. Niettemin moet steeds betoogd worden, dat de auditor noch een „insurer”, noch een „valuer” is.
A IV 2 *The Accountant's Journal Juni 1932*

B. BEDRIJFSHUISHOUDKUNDE

a. ALGEMEENE BEDRIJFSHUISHOUDKUNDE

IV. LEER VAN DEN KOSTPRIJS EN DE PRIJSVORMING

Over rentabiliteitsberekeningen bij proefnemingen met gebruikmaking van oogsteenheden

Mayer Gmelin, Prof. Ir. H. K. H. A. — Als maatstaf van de betrouwbaarheid van de uitkomsten van proefnemingen voor rentabiliteitsberekeningen worden door schr. gebezigd de kanscijfers, die verkregen worden door de netto-opbrengsten te deelen door de middelebare fout van de geconstateerde bruto-opbrengstverschillen.
B a IV 2a *Landbouwkundig Tijdschrift Sept. 1932*

VI. LEER VAN DE ORGANISATIE

La construction par combinaison d'éléments standardisés

Roussel, J. — Deze methode maakt het mogelijk serie- of massaproductie toe te passen, en toch aan de afwijkende behoeften van afnemers te voldoen.
B a VI 4 *Mon Bureau Juni/Juli 1932*

Het merkartikel en de zelfstandige winkelier

Leemhuis, H. — Schr. levert een bestrijding van het door Tekenbroek onder gelijkkluidenden titel ingediende prae-advies op het middenstandscongres.
B a VI 9 *De Nederl. Mercur 14 Juli 1932*

Het cadeau-stelsel in Duitschland

Coltof, Drs. J. A. — Schr. schetst het wettelijk verbod van het cadeau-stelsel in Duitschland en geeft de standpunten van voor- en tegenstanders aan. Nederlandsche commissies gaan a priori uit van de gedachte, dat het stelsel nadeelig is.
B a VI 9 *Econ. Statistische Berichten 7 Sept. 1932*

Eenige opmerkingen naar aanleiding van een proces in de V.S. in verband met de anti-trustwetgeving

Jong, J. de — Schr. bespreekt het in de V. S. door het Gouvernement tegen enkele kantoormachine-fabrikanten met goed gevolg aanhangig gemaakte proces over verplichte afname van papier en ponskaarten.
B a VI 15 *Administratieve Arbeid Juni 1932*

Het budgetprincipe

Mallice, K. F. — Enkele algemeene punten worden besproken.
B a VI 18 *Administratieve Arbeid Juni 1932*

Travail à la chaîne

Woyciëkowski, J. de — Beschrijving van de vereisten aan welke de organisatie moet voldoen opdat de „loopende band” haar maximum rendement zal opleveren. In het bijzonder dient gewaakt