

„à l'article 1992 du Code Civil, vis-à-vis de la société, „non seulement de leur dol, mais encore des fautes qu'ils „commettent dans l'exercice de leur mandat. Cette responsabilité jouera, par exemple, dans les cas suivants: „le commissaire a présenté comme exacts des comptes „qui ne l'étaient pas, il a par imprudence, fourni dans „son rapport des indications ou des chiffres que des „tiers ont pu utiliser au détriment de la société; il s'est „abstenu de signaler des débiteurs dont il connaissait „l'insolvabilité, etc.

„*II Responsabilité envers la société, les actionnaires et „les tiers (art. 1382 et 1383 du Code Civil).*

„D'autre part, les commissaires sont responsables, „dans les termes du droit commun, des dommages que, „par leur fait, leur négligence ou leur imprudence, ils „peuvent causer à la société, soit aux actionnaires ou „aux tiers.

„Les commissaires peuvent, par exemple, être con- „damnés à rembourser à des tiers le montant des actions „que ceux-ci auraient achetés sur foi d'un rapport con- „tenant des déclarations erronées.”

De „commissaires” brengen rapport uit aan de Algemeene Vergadering. Art. 34 (3e alinea) bepaalt dienaangaande:

„Les commissaires établissent un rapport dans lequel „ils rendent compte à l'assemblée générale de l'exécution du mandat qu'elle leur a confié et doivent signaler „les irrégularités et inexactitudes qu'ils auraient relevées. „Ils font en outre un rapport spécial sur les opérations „prévues à l'article 40 de la présente loi.”

Art. 35 geeft voorschriften omtrent de samenstelling van de balans etc. De eerste alinea van genoemd artikel luidt als volgt:

„Le bilan et le compte de profits et pertes présentés „à l'assemblée des actionnaires doivent être établis cha- „que année dans la même forme que les années précé- „dentes et les méthodes d'évaluation des diverses postes „doivent être immuables à moins que l'assemblée gé- „nérale, après avoir pris connaissance des motifs dans „le rapport des commissaires, n'approuve expressément „chacune des modifications apportées, soit au mode de „présentations des chiffres, soit aux méthodes d'évalua- „tions.”

Zoals tevoren reeds vermeld, heeft de regeling in Rusland eenige overeenstemming met die in Frankrijk. Bijzonderheden worden aangetroffen in het werk: „*Traité de droit civil et commercial des soviets*” door *Eliachevitch, Tager en Nolde* 1930. Uit genoemd werk blijkt, dat de unificatie van de wetgeving betreffende de naamloze vennootschap op 27 Augustus 1927 werd voltooid. Dit werk geeft eenige nadere bijzonderheden, omtrent de controle en de verantwoordelijkheid der controleurs bij de naamloze vennootschap.

De controle wordt opgedragen aan een „*commission des comptes*”, waarvan de taak overeenkomt met die van de „*commissaires aux comptes*” in Frankrijk; zij wordt aangewezen door de Algemeene Vergadering. Het aantal leden der commissie kan niet minder zijn dan 3. Zoowel aandeelhouders als derden kunnen tot lid worden benoemd. De commissie draagt een permanent karakter en heeft de bevoegdheid de administratie, kassen enz. op elk tijdstip te controleeren. Dit moet, evenals de controle op de balans minstens één maal per jaar geschieden. De commissie moet bij de uitoefening van haar taak „*toute diligence et prévoyance*” toepassen en is verant-

woordelijk jegens de vennootschap, aandeelhouders en crediteuren.

Details omtrent Russische toestanden zijn moeilijk te verkrijgen. Het is derhalve de vraag of bovenstaande bepalingen van groote beteekenis zijn voor het maatschappelijk leven in Rusland, gezien de mogelijkheid, dat het aantal vennootschappen van ondergeschikte beteekenis is. Immers in het jaar 1919 werden alle ondernemingen genationaliseerd of onder sequester gesteld; in het jaar 1922 werd, in verband met de N.E.P. politiek, aan het particulier initiatief een grooter plaats toegestaan, zoodat vanaf dit jaar de vennootschappen in Rusland wederom werden toegelaten.

Zoals uit het bovenstaande blijkt treffen wij in de verschillende landen, ten aanzien van de controle op de vennootschappen wetgevende bepalingen aan, die wat betreft aard, omvang en doeltreffendheid sterk uiteenloopen. Tusschen de meest bindende voorschriften in Duitsland en de soepele regeling in Frankrijk, alsmede de vage bepalingen in Rusland, staat de Engelsche regeling. De geheele ontwikkeling van het beroep in Engeland heeft steeds haar stempel gedrukt op die in Nederland, zij het dan ook, dat wij in bepaalde opzichten onze leermeester voorbij zijn gestreefd. Het zou dan ook geen verwondering wekken, indien bij het tot stand komen van een verplichte controle bij vennootschappen in ons land, de regeling, zooals die in de Companies Act voorkomt, als uitgangspunt zal dienen. Uit den aard der zaak zal de eventuele wettelijke regeling van het accountantsberoep niet nalaten hierop invloed uit te oefenen, evenals de nu eenmaal bestaande niet onbelangrijke verschillen in beroepsopvatting. Doch zelfs, indien het beroep van accountant niet wettelijk geregeld zou worden, verdient het, mede in verband met de eventuele vennootschapsbelasting, aanbeveling ook in ons land controle op de vennootschappen tot op zekere hoogte verplichtend te stellen.

M. P.

DE MECHANISATIE VAN DE CONTROLE OP DE STATIONSONTVANGSTEN BIJ DE NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN II 1)

De ontvangsten uit het reizigersverkeer Plaatskaarten met onbepaalden prijs

Zoowel ten behoeve van een snelle loketbediening, als ten behoeve van de vereenvoudiging van de controle op de ontvangsten der stations, wordt het gebruik van plaatskaarten met onbepaalden prijs zooveel mogelijk beperkt. Het spreekt echter vanzelf, dat het niet mogelijk is op alle stations plaatskaarten met gedrukten prijs in voorraad te houden voor alle stations in Nederland in de verschillende klassen en tariefgroepen. Vooral naar ver verwijderde plaatsen, waarvoor slechts een zeer geringe afgifte bestaat, moet gebruik gemaakt worden van geschreven biljetten. De norm voor de invoering van biljetten met gedrukten prijs is toch reeds zeer laag gesteld, want indien een station gemiddeld maandelijks 8 biljetten van een bepaalde klasse voor een bepaalde bestemming verkoopt, worden in het algemeen reeds gedrukte kaartjes aangemaakt.

De door de stations geschreven biljetten zijn nog nader te onderscheiden in twee groepen, nl. die biljetten, die in duplo worden gemaakt, de z.g. biljetten met stamblad en de kartonnen kaarten en kaartjes, waarop de prijs en het bestem-

1) I in de Juni-aflevering 1939, blz. 87 ev.

mingsstation met inkt door het station worden ingevuld. Deze laatste groep wordt niet in duplo gemaakt, daarvan is dus geen stamblad aanwezig.

Ook alle geschreven biljetten zijn doorlopend genummerd en voor zoover het betreft biljetten met stamblad kan de verantwoording van het station zich beperken tot een vermelding van de prijzen der afgegeven biljetten in doorlopende nummervolgorde op een daartoe ingerichten verantwoordingsstaat, welke staat dan, vergezeld van de stambladen, naar de centrale administratie wordt ingezonden. Van de biljetten, waarvan geen stambladen worden gemaakt, b.v. de trajectkaarten en weekkaarten geldig op trajecten met weinig intensief verkeer, moet op den verantwoordingsstaat een gedetailleerde beschrijving van de nummers van aankomststation, klasse, kilometerafstand e.d. worden opgenomen. Bij de centrale administratie worden de gegevens van de biljetten met stamblad ontleend aan de stambladen zelf, van de overige biljetten worden zij ontleend aan deze gedetailleerde verantwoordingsstaten, die dus verder eigenlijk dezelfde functie vervullen. De grondgegevens van deze biljetten, die in de verdere administratie worden verwerkt zijn:

1. station van afgifte
2. station van bestemming
3. route, waarlangs gereisd wordt
4. kilometerafstand
5. tarief, volgens hetwelk het biljet is afgegeven
6. aantal volwassen personen en kinderen, waarvoor het biljet geldig is
8. nummer van het afgegeven biljet.

Van elk stamblad, resp. van elke regel van den hierboven bedoelden gedetailleerden verantwoordingsstaat wordt een ponskaart gemaakt, waarin die gegevens zijn opgenomen. Wij zullen verder geen onderscheid meer maken tusschen de biljetten met en zonder stamblad, omdat de ponskaart van beide soorten in wezen volkomen gelijk is, alleen het grondgegeven waaruit de ponskaart gemaakt wordt, verschilt.

Ook bij de controle van dit gedeelte van de reizigersontvangsten zijn weer meerdere fasen te onderscheiden. In de eerste plaats moet zekerheid verkregen worden, dat elk station de ingezonden stambladen alle, voor de daarop vermelde bedragen heeft verantwoord en den verantwoordingsstaat juist heeft geteld. In de tweede plaats moet een controle worden uitgeoefend op de aaneensluiting van de nummerverantwoording der ingezonden stambladen, terwijl tenslotte ook nog een verificatie van de berekende prijzen noodzakelijk is. Bij deze verschillende verificaties baseert de centrale controleinstantie zich voorloopig op de gegevens die op de stambladen zijn vermeld. Het is natuurlijk denkbaar, dat plaatsbewijzen zouden zijn afgegeven, waarvan geen doorschrift is gemaakt, terwijl later op het in te zenden stamblad andere gegevens zouden zijn opgenomen. Als een station een plaatsbewijs van Amsterdam naar Eindhoven afgeeft en op het stamblad valschelijk Utrecht als bestemmingsstation invult en den lageren prijs die voor een biljet naar Utrecht geldt, verantwoordt, wordt daardoor fraude gepleegd, die bij de hieronder beschreven controle niet aan het licht komt. In de techniek van de nieuwe passe-partout biljetten is dit reeds eenigszins bemoeilijkt, de plaatsbewijzen worden nl. sinds kort op aan de achterzijde blauw gecarboniseerde formulieren doorgeschreven, dit bemoeilijkt de hiervoren gesignaleerde vervalsching reeds in menig opzicht, doch bovendien worden op ongezette tijden groote aantallen ingenomen plaatsbewijzen gecontroleerd met de oorspronkelijke stambladen en een eventuele fraude moet daarbij dus zeker aan het licht komen.

Ook de Hollerithkaarten, die voor dit doel geponst wor-

den, kunnen drie maal gebruikt worden, het te ponsen aantal gegevens is 26, zoodat de 80 rijige kaart een drievoudig gebruik mogelijk maakt. In een bepaalde kaart komen hierbij echter niet, zooals bij de plaatsbewijzen met vastgestelden prijs, de gegevens van drie opeenvolgende maanden van dezelfde soort kaart. De drie delen, waarin de kaart is ingedeeld worden in de opeenvolgende maanden geheel onafhankelijk van elkaar gebruikt. Ook dit ponswerk wordt niet gevolgd door een controleponsing, op dezelfde gronden, als die welke gelden voor de plaatsbewijzen met vastgestelden prijs, nl. dat de gegevens, die door het station zijn vermeld toch geheel gecontroleerd moeten worden, zoodat eventuele ponsfouten bij die controle eveneens aan het licht zullen moeten komen, als die controle althans afdoende is. Ook hier worden door het meervoudig gebruik van de ponskaart en het wegvallen van het controleponswerk de kosten per ponskaart sterk gedrukt.

In verband met het feit, dat de Spoorwegen niet beschikken over vermenigvuldigende ponsmachines, worden van de passe-partout-biljetten, waarop door meerdere personen gereisd is evenveel ponskaarten gemaakt, als er personen vervoerd zijn. Door gebruik van de reproducer is het mogelijk gebleken in die gevallen slechts één kaart volledig te ponsen, daarna voor elk van de overige personen een blanco ponskaart door de ponsmachine te laten loopen, waarin dan later door de reproducer machinaal de aanvullende gegevens uit de eerste, volledige kaart worden bijgeponst. De vermenigvuldiging van aantal en prijs, die anders noodzakelijk zou zijn voor biljetten, waarop meerdere personen vervoerd zijn, wordt daardoor overbodig.

Het eerste controlewerk, dat met behulp van de geponste kaarten wordt verricht is de controle op de juistheid en volledigheid van den door het station ingezonden verantwoordingsstaat. De stambladen worden door de stations ingezonden, gevouwen in den verantwoordingsstaat en als alle stambladen geponst zijn, wordt direct een afzonderlijke ponskaart gemaakt, waarin het stationsnummer volgens dien staat en het totaal verantwoorde bedrag wordt opgenomen. Die kaart wordt voorzien van een speciale ponsing, die oorzaak is, dat zij in de volgende bewerking aftrekkend werkt. Totaliseert men nu de ponskaarten, die uit de stambladen gemaakt zijn en laat men daarbij de totaalkaart aftrekkend meeloopen, dan moet het totaal een nul aangeven. Is dat niet het geval, dan heeft het station een fout gemaakt in den verantwoordingsstaat, of anders is bij het ponsen van de bedragen een cijfer verkeerd overgenomen. Hier komt dus reeds een groep van ponsfouten aan het licht.

Direct daarna vindt de controle van de aaneensluiting van de nummers plaats. Die controle is noodig, om te voorkomen, dat een station een stamblad niet zou verantwoorden en ook niet zou inzenden, zonder nummercontrole zou dat niet bemerkt kunnen worden. Die nummercontrole vindt ook plaats op de checking tabulator, die hierbij een geheel andere functie verricht dan die, welke in het vorige artikel is besproken. De machine tast hierbij de nummers, die in de ponskaarten voorkomen af telt automatisch bij elk afgetast nummer het cijfer 1 en brengt dit totaal naar het telwerk over, inmiddels is de volgende kaart reeds in de machine gevoerd en als het daarin voorkomende nummer overeenstemt met het vorige nummer plus 1, loopt de kaart normaal door de machine. Bestaat echter geen overeenstemming, dan wordt de kaart terzijde gelegd. Men noemt deze controle „missing number” controle en deze term geeft de beteekenis zeer goed aan. Voor stations met geringe afgifte wordt ook wel een andere controlemethode toegepast, waarbij het aantal afgegeven biljetten machinaal wordt geteld en wordt vergeleken met het verschil

tusschen begin- en eindnummer, dat door het station moet woden opgegeven in denzelfden staat, waarin ook de plaatskaarten met vastgestelden prijs maandelijks worden opgevoerd.

De controle op den berekenden prijs is in twee deelen gesplitst, nl. een controle op de juistheid van de kilometerafstand en een controle op de juistheid van den prijs, die voor die kilometerafstand volgens de bestaande tarieven geldt.

In de spoorwegadministratie noemt men de verbinding tusschen twee plaatsen een relatie en de beschrijving van de techniek van de bovenbedoelde controlewerkzaamheden, wordt vergemakkelijkt indien wij die term ook hier invoeren. Over de eerste maand, waarvoor deze nieuwe administratie gold, zijn door middel van de totaalponskaartenmachine totaalkaarten van het vervoer voor iedere relatie gemaakt. Daartoe zijn alle ponskaarten, die deze administratie vormen gesorteerd op vertrek- en aankomststation en daarna op de tabelleermachine, met aangekoppelde totaalponskaartenmachine getabelleerd. De machine was daarbij zoo geschakeld, dat telkens een totaal werd afgedrukt en dus ook een totaalkaart werd geponst, als er een verandering kwam in één van de kolommen, waarin de codenummers van vertrekstation, aankomststation of kilometerafstand was geponst. Indien er dus tusschen de kaarten van een bepaalde relatie kaarten voorkwamen met een afwijkenden kilometerafstand, hetgeen dus onjuist moest zijn, dan drukte de tabelleermachine daarvan een afzonderlijk totaal af. Alle afgegeven kaarten werden op die wijze dus reeds onderling met elkaar vergeleken op den kilometerafstand, maar bovendien zijn alle kilometerafstanden per relatie nog eens afzonderlijk geverifieerd aan de hand van de afstandstabellen. Van die kaarten zijn daarna met behulp van de reproducer stamkaarten gemaakt, waarin alleen is opgenomen de omschrijving van de relatie en de kilometerafstand. Voor de verdere toekomst dienen die kaarten om de in de latere maanden geponste kaarten te verifiëren. Ook dit werk geschiedt met behulp van de collator de machine, waarvan in het vorig artikel ook reeds gesproken werd en die in staat is de overeenstemming tusschen twee stel kaarten, die principieel in dezelfde volgorde gesorteerd zijn, te constateeren. Als in een ponskaart een kilometerafstand voorkomt, die afwijkt van de afstand, die in de stamkaart is opgenomen, wordt de kaart automatisch in een afzonderlijk aflegmagazijn gelegd. Alle foutieve kaarten worden dus op die wijze automatisch afgescheiden. Komt er een ponskaart voor, voor een relatie, waarvoor nog geen stamkaart bestaat, hetgeen mogelijk is indien voordien nog nooit een passe-partout voor die relatie was afgegeven, dan behandelt de machine die kaart als een foutieve kaart en legt deze dan dus ook terzijde. Dit is doelmatig, want de in die kaart opgenomen afstand moet dan ook nog geverifieerd worden. Van alle goede kaarten, die zich bevinden tusschen de als foutief afgelegde kaarten, wordt na verificatie een nieuwe stamkaart gemaakt, die aan de bestaande set stamkaarten wordt toegevoegd. Op die wijze groeit het aantal stamkaarten regelmatig aan en wordt de volledigheid daarvan steeds grooter.

Het voordeel van de werkmethode, om eerst de kilometerafstanden en daarna afzonderlijk de prijzen te verifiëren ligt in de sterke beperking van het stamkaartenmateriaal, die daardoor bereikt wordt. Bij dit stelsel kan men alle kaarten van alle klassen en van elk tarief met één stamkaart per relatie controleeren. Zou men direct de in de ponskaarten opgenomen prijzen willen verifiëren volgens deze methode, dan zou men voor elke klasse en elke tariefgroep afzonderlijke stamkaarten per relatie moeten gebruiken, het aantal stamkaarten zou dan dus veel grooter zijn. Reeds bij de thans bestaande methode is te verwachten, dat het aantal stamkaarten geleidelijk zal aangroeien tot 25.000 stuks. Dat wil dus zeggen, dat

de geschreven plaatsbewijzen betrekking hebben op 25.000 verschillende relaties. Er zijn maandelijks op den duur, als het stelsel voor alle geschreven plaatsbewijzen met inbegrip van die afgegeven door de conducteurs, zal zijn doorgevoerd, ongeveer 200.000 plaatsbewijzen van deze soort te verwachten en het spreekt dus wel vanzelf, dat een verificatie met de hand bij die aantallen practisch onmogelijk zou zijn. De collator verricht die verificatie echter met een snelheid van 14.400 kaarten per uur zoodat voor 200.000 geponste kaarten en 25.000 stamkaarten de theoretische doorlooptijd slechts 16 uur bedraagt.

Na de verificatie van de kilometerafstanden van iedere relatie worden de ponskaarten gesorteerd op klasse, tariefgroep en kilometerafstand. Zij worden in die sorteering nogmaals door de collator gevoerd, tezamen met stamkaarten, waarin voor elken kilometerafstand, voor iedere klasse in elke tariefgroep de prijs is opgenomen. Op geheel dezelfde wijze als bij de vorige bewerking controleert de machine nu, of het verband tusschen kilometerafstand en prijs in de geponste kaarten overeenstemt met het verband tusschen deze beide, dat in de stamkaarten is vastgelegd. Als dus in de stamkaart voor derde klas retourbiljetten met een afstand van 100 km de prijs van f 3,25 is opgenomen, worden, nadat die stamkaart uit het eerste magazijn van de machine is aangevoerd naar het aftastmechanisme, uit het tweede magazijn alle kaarten met denzelfden kilometerafstand en klasse doorgevoerd, die in den loop van de voorafgaande maand zijn afgegeven. Als zich daartusschen een kaart bevindt, waarin een prijs van bijv. f 3,10 gepost is, wordt die kaart afzonderlijk afgelegd en daarmee als fout gesignaleerd.

Het ponskaartenmateriaal, dat voor de controle wordt gebruikt wordt ook hier dienstbaar gemaakt aan de bedrijfsstatistiek. Van het totale ponskaartenmateriaal worden namelijk totaalkaarten per relatie gemaakt, waarbij in de verschillende velden van deze totaalkaart de gegevens van het aantal reizigers en de opbrengst van iedere tariefgroep worden opgenomen. In deze eene totaalkaart per relatie vindt men dus naast elkaar het aantal reizigers enkele reis, retour, avondretour, het aantal houders van weekkaarten, trajectkaarten enz met de daarbijbehorende opbrengscijfers per groep. Dit totaalponskaartenarchief is van de grootste waarde, omdat het de mogelijkheid biedt alle inlichtingen te geven over het vervoer in elke relatie. Ook van de plaatskaarten met vastgestelden prijs zijn namelijk gelijksoortige ponskaarten gemaakt en deze beide groepen van ponskaarten geven dus een volkomen gedetailleerd en volledig beeld van het geheele vervoer. De totaalponskaarten zijn uit den aard der zaak veel kleiner in aantal, dan de individueele ponskaarten, die aanvankelijk uit de stambladen zijn gemaakt, door dit meer beperkte aantal, is het mogelijk de gegevens over meerdere maanden van eenig onderdeel van het vervoer, binnen redelijken tijd te verstrekken.

De in de practijk gevolgde werkmethode wijkt, voor wat betreft de opeenvolging van de verschillende werkzaamheden eenigzins af van de volgorde, die hier beschreven is, maar principieel levert dit uit den aard der zaak geen verschil op. Ook bij dit onderdeel van de controle op de stationsontvangsten is de visueele controle geheel uitgeschakeld en ook deze, tot het alleruiterste versplinterde, opbrengstverantwoording wordt voor de volle 100 % iedere maand gecontroleerd. Erkent men de gerechtvaardigheid van de eisch van een volledig gedetailleerd overzicht van de ontvangsten uit het reizigersverkeer, dan zijn de speciale kosten van dit controlewerk slechts zeer gering, omdat men ook zonder die controle denzelfden weg zou moeten gaan, om over de noodige bedrijfsgegevens te kunnen beschikken. Bovendien heeft men op deze

wijze het voordeel, dat alle bedrijfsgegevens en statistische gegevens, die uit dit cijfermateriaal zijn afgeleid voor de volle 100 % correct zijn, want een fout van één kaartje zou ook hier bij de financiële controle niet onopgemerkt gebleven zijn.

De controle van de reizigersontvangsten door middel van ponskaarten op de wijze, als in dit en in het vorig artikel is beschreven biedt nog een belangrijk ander voordeel, dat zoowel voor de plaatskaarten met vastgestelden prijs, als voor de plaatskaarten met onbepaalden prijs geldt, nl de mogelijkheid om deze zelfde ponskaarten te gebruiken voor de samenstelling van de afrekening met andere ondernemingen, in samenwerking waarmee gecombineerde biljetten zijn afgegeven. Dit geldt natuurlijk in de eerste plaats voor de plaatsbewijzen naar het buitenland, waarin de buitenlandsche spoorwegen een opbrengstaandeel verkrijgen. Daarnaast worden echter ook in het binnenlandsche verkeer verschillende gecombineerde biljetten met boot-, tram- en busondernemingen afgegeven, terwijl ook nog tal van spoorkaartjes met aangehecht toegangsbewijs voor tentoonstellingen, natuurbaden e.d. worden uitgegeven. De beschikbare ponskaarten maken het mogelijk deze afrekeningen geheel machinaal samen te stellen. De maatschappij waarmee moet worden afgerekend wordt door een speciale ponsing aangegeven. Op die ponsing wordt uitgesorteerd en per maatschappij worden de ponskaarten vervolgens op soort gesorteerd, alleen de vermenigvuldiging van het aantal afgegeven kaarten met het aan de vreemde maatschappij toekomende aandeel per kaartje, gebeurt met behulp van vermenigvuldigmachines, omdat een vermenigvuldigende ponsmachine voor dit werk alleen, niet voldoende emplot zou vinden.

Wij hebben in het voorafgaande opzettelijk niet gesproken van de verantwoording van de opbrengsten van de plaatskaartendrukmachines, die op de groote stations veel gebruikt worden. In de eerste plaats is dit gedeelte van de controle thans nog niet gemechaniseerd, dit onderdeel van de mechanisatie zal in de komende maanden worden doorgevoerd, in de tweede plaats is de controle op deze ontvangsten principieel volkomen gelijk aan die op de plaatsbewijzen, die wij hiervoor en in het vorige artikel hebben besproken. De bedoelde drukmachines zijn namelijk zoo ingericht, dat intern in de machine voor de drukte relaties in telwerken wordt geteld het aantal kaartjes, dat per relatie is afgegeven. De stand van die telwerken in het begin en aan het einde van de maand, stemt dus feitelijk geheel overeen met de opgave van begin- en eindnummers, die voor de plaatswijzen met vastgestelden prijs door de stations wordt opgemaakt. Dit geldt echter alleen voor de drukte relaties. Van de relaties met gering vervoer wordt op een papierband, die in de machine loopt bij iedere afgifte het codenummer van het kaartje en de prijs afgedrukt. Deze minder drukte bestemmingen worden met de hand geturfd en van het totaal van elke relatie, die tot deze categorie behoort wordt een ponskaart gemaakt van het aantal stuks dat afgegeven is en de opbrengst daarvan. Die gegevens worden geponst in een kaart, die geheel gelijk is aan de ponskaart voor de biljetten met vastgestelden prijs. Het totaalbedrag van deze ponskaarten, vermeerderd met het totaalbedrag van de ponskaarten, die zijn gemaakt van de relaties, waarvoor in de machine telwerken zijn ingebouwd, moet sluiten met de totaalstelling van de band, waarop de prijzen van alle afgegeven kaartjes zijn afgedrukt. De nieuwste machines van dit type zijn uitgerust met automatisch schrijvende telwerken, die het mogelijk maken het totaalbedrag van de verkochte kaartjes af te drukken, doch tot op heden zijn machines van dit type bij de Nederlandsche Spoorwegen nog niet in gebruik. De totalisatie van de opbrengst van de afgegeven kaartjes moet dus thans nog met de hand geschieden.

De mechanisatie van de controle op de reizigersontvangsten is thans zoover gevorderd, dat 160.000 soorten kaartjes met vastgestelden prijs en 100.000 afgegeven passe-partoutbiljetten maandelijks onder deze controle vallen, voor de overige deelen voltrekt zich de omschakeling van de oude op de nieuwe methode geleidelijk. De totale personeelsterkte van de afdeling, waar deze administratie wordt gevoerd en de geheele bedrijfsstatistiek van dit onderdeel van het bedrijf wordt gemaakt, bedraagt 16 personen. Hieronder is niet begrepen het werk, dat verricht wordt voor correspondentie met de stations in verband met de oplossing van de geconstateerde verschillen. Voor het mechanische werk is de capaciteit van één tabelleermachine geheel in beslag genomen, terwijl verder 5 à 6 ponsmachines en drie sorteermachines benodigd zijn. De overige machines, zooals collator, reproducer en interpreter zijn voor dit werk slechts gedeeltelijk bezet. Dit is ongetwijfeld een groote en kostbare installatie, doch het werk, dat daarop verricht wordt is ook van een enormen omvang. Als merkwaardigheid kan tenslotte nog vermeld worden dat de Nederlandsche Spoorwegen de eerste spoorwegmaatschappij in Europa is, die de controle op de stationsontvangsten heeft gemechaniseerd, of er buiten Europa andere maatschappijen zijn, die de mechanisatie van dit onderdeel volgens het ponskaartenstelsel hebben doorgevoerd is uit de publicaties, die op dit gebied verschenen zijn, niet af te leiden.

A. M. GROOT.

BOEKBESPREKINGEN

Dr E. Frank, Vraagstukken der theoretischen economie. Deel I, J. B. Wolters, Groningen, Batavia.

Aan het geschrift van 65 bladzijden, dat *Dr Frank* onder den titel: *Vraagstukken der theoretische economie, Deel I*, het licht heeft doen zien, gaat een inleiding vooraf, die zekere verwachtingen opwekt. Er is daar sprake van ernstige bezwaren tegen de methode der klassieke en neo-klassieke economie, van een nieuw gebouw, dat op de plaats van het oude moet worden gezet en van den dringenden eisch voor de economie zich op de grondslagen, het uitgangspunt en de methode te bezinnen. Geeft echter des schrijvers eigen arbeid, die op die inleiding volgt, nu ook van die noodzakelijk geachte bezinning blijk? Het antwoord kan moeilijk anders dan ontkenkend luiden. Na de slechts losse opmerkingen, eerst over de economische wet, daarna over het gebruik van de wiskunde in de economie en vervolgens over de doelmatigheid van het productie-begrip, die den inhoud van de eerste drie hoofdstukjes vormen, houdt de schrijver zich in het vierde hoofdstuk met de theorie der pachtwaarde bezig. Een positieve beschouwing omtrent dit vraagstuk geeft hij niet; zijn verhandeling bepaalt zich tot eenige critische bemerkingen naar aanleiding van enkele theorieën, die omtrent de pachtwaarde bestaan. Die bemerkingen zouden van beteekenis kunnen zijn geweest, indien zij werkelijk de nieuwe beschouwingswijze tot grondslag hadden gehad, waarvan de inleiding gewaagt. Maar dat is niet zoo. De schrijver verwijt den beoefenaren der economie, dat zij slechts met de methode der deductie werken en zich om de empirie niet voldoende bekommeren. In zijn critiek op de theorieën der pachtwaarde gaat hij echter — en niet steeds op gelukkige wijze — geheel volgens de bestreden methode te werk. Daardoor stelt zijn arbeid teleur. Bedenklijk is het vooral dat hij de theorieën, die hij bespreekt, niet steeds met juistheid weergeeft. *Von Wieser's* theorie der specifieke toerekening zou gegrond zijn op het standpunt van dezen econoom dat