

# MAANDBLAD VOOR ACCOUNTANCY EN BEDRIJFSHUISHOUDKUNDE

ONDER REDACTIE VAN: R. A. DIJKER, G. P. J. HOGEWEG, PROF. TH. LIMPERG JR., A. NIERHOFF EN H. R. REDER.

RUBRIEK REDACTEUREN: EXAMEN-VRAAGSTUKKEN: Drs. ABR. MEY EN Drs. J. PAARDEKOOPEL — LITERATUUR: Drs. A. ROBLES — BESLECHTE GESCHILLEN: Mr. P. J. DE KANTER — UIT DE FINANCIËLE HUISHOUDING DER OVERHEID: J. H. TEXTOR — UIT HET BUITENLAND: W. BEIJDERWELLEN, J. E. ERDMAN, Ch. HAGEMAN EN A. M. VAN RIETSCHOTEN — EFFICIENTIE: C. A. BLAZER EN L. POLAK — BELASTINGVRAAGSTUKKEN: P. K. NIEKERK — REPERTORIUM VAN TIJDSCHRIFT-LITERATUUR: Mej. Dr. R. PHILIPS, Drs. G. L. GROENEVELD, J. P. DE HAAN EN J. C. SPANGENBERG

MEDEWERKERS: PROF. Mr. Dr. H. W. C. BORDEWIJK, J. P. CROIN, Mr. P. J. DAM, E. VAN DIEN, W. H. ELLES, G. W. PRESE, PROF. Dr. Ir. — J. GOUDRIAAN Jr., S. KONIJN, JAMES POLAK, PROF. Dr. N. J. POLAK, J. E. SPINOSA CATTELA, Dr. A. STERNHEIM —

SECRETARIS DER REDACTIE - C. VERWEY  
TESSELSCHADESTR. 15 - AMSTERDAM, TEL. 82444

UITGEVER: J. MUUSSES - PURMEREND  
TELEFOON 77 - GIRO No. 15062

DE COPIE VAN INGEZONDEN BIJDRAGEN WORDT NIET TERUGGE-  
GEVEN. - NADRIJK IS GEORLOOFT. ZOO DE BRON WORDT GE-  
NOEMD. - BOEKEN TER RECENSIE EN ALLE ANDERE STUKKEN  
VOOR DE REDACTIE ZENDE MEN AAN DEN SECRETARIS. —

VERSCHEIJNT MAANDELIJKS. BEHALVE IN DE MAAND AUGUSTUS.  
ABONNEMENT PER JAAR F 10.—. FRANCO PER POST F 10.24. BUITEN-  
LAND F 10.60. MEN ABONNEERT ZICH VOOR DEN GEHEELEN  
JAARGANG —

## INHOUD

De invloed van tariefswijzigingen op den verkeersomvang bij het Amsterdamsche Trambedrijf . . . . .	Blz. 115
door Drs. G. L. Groeneveld en Ir. B. A. de la Houssaye	
Uit de financieele huishouding der overheid . . . . .	122
Red.: J. H. Textor Atavismen in en om de Gemeentewet II, door J. H. Textor	
Aftrek van dividend genoten op aandelen in andere naamlooze vennootschappen vóór de heffing der dividend- & tantiëmebelasting . . . . .	125
door Mr. J. H. Leenen	
Uit het Buitenland . . . . .	127
Red.: W. Beijderwellen, J. E. Erdman, Ch. Hageman en A. M. van Rietschoten Futility of the Balance Sheet and Report Certificate — Waardeering van patenten — De Geconsolideerde Groepsbalans — De waarheid in publiciteit — De Kreuger-affaire	
Repertorium van tijdschrift-literatuur op het gebied van Accountancy en Bedrijfshuishoudkunde . . . . .	129
Boeken-repertorium . . . . .	131
Federatief examen van het Nederlandsch Instituut van Accountants en de Nederlandsche Organisatie van Accountants . . . . .	132
Schriftelijk examen Accountancy B	
Ontvangen mededeelingen . . . . .	134

## DE INVLOED VAN TARIEF SWIJZIGINGEN OP DEN VERKEERSOMVANG BIJ HET AMSTERDAMSCH TRAMBEDIJF

In de periode van enorme prijsdaling die wij thans doormaken, waarin de goederenprijzen nog steeds afbrokkelen tot laagtepunten die men aanvankelijk voor onmogelijk zou hebben gehouden, waarin een aanpassingsproces van kosten en loonen

zich op alle gebied voltrekt en waarin productie, handel en verkeer onder zwaren deflatiedruk den omvang hunner omzetten zien terugloopen, zijn enkele trambedrijven hier te lande er toe overgegaan, hun tarieven te verhoogen, teneinde hun rekening van ontvangsten en uitgaven in evenwicht te houden.

Deze maatregel heeft veler verbazing gewekt; niet weinigen hebben zich afgevraagd, of dit nu de juiste prijspolitiek is, of niet door het verhoogen der tarieven het verkeer zoodanig zou terugloopen, dat daaruit een grooter tekort zou ontstaan en of niet veeleer door toepassing van verlaagde tarieven een zoodanige stimulans aan het verkeer zou kunnen worden gegeven, dat de belangen zoowel van het bedrijf als van het publiek daarvoor zouden zijn gediend.

Een doeltreffend antwoord is op deze vraag nog niet gegeven. Dr. Ing. N. A. Halbertsma ging in zijn prae-advies over „Verbruiksontwikkeling en bedrijfswinst bij overheidsbedrijven in crisistijd” voor het Reclame-congres te Utrecht wel deze richting uit. In zijn conclusie stelde schrijver, dat het monopolistisch overheidsbedrijf in crisistijd de financieele bedrijfsresultaten boven een zekere waarde niet kan verbeteren door verhoogde tarieven, dat men daarbij uitgaat van de verkeerde veronderstelling van een absoluut monopolie, dat in den regel een vermindering van verbruik het gewilde resultaat teniet zou doen, dat het oogmerk vooral gericht moet worden op verbruiksontwikkeling en dat tariefsverlaging als belangrijkste factor voor verbruiksontwikkeling zelfs in crisistijd kan leiden tot verbetering van de financieele resultaten van een overheidsbedrijf.

Halbertsma heeft in deze beshouwingen de principieele fout gemaakt, dat hij alle overheidsbedrijven over één kam heeft geschoren en zijn conclusie geldig acht voor tram-, gas-, waterleidings- en electriciteitsbedrijven. De vraag toch waar het om gaat is deze: welke is de elasticiteit van de vraag naar het goed, dus welke veranderingen treden er op in de gevraagde hoeveelheden als gevolg van een verandering van den prijs. En deze reactie ligt bij elk goed zeer verschillend, waarbij het voorloopig onverschillig is, dat die goederen en diensten in gemeenschapsproductie worden voortgebracht. De kernvraag blijft, welke de elasticiteit van de vraag is voor het bijzondere goed waarvoor de vraagstelling geldt.

De algemeene economie (hier gebruikt in tegenstelling tot bedrijfseconomie) gaat er sedert het ontstaan van de prijstheo-

rieën van de zeventiger jaren van uit, dat de prijs op de markt tot stand komt als resultante van de subjectieve waardeeringen van koopers en verkopers, waarbij tenslotte die prijs zich vormt waarbij de gevraagde en de aangeboden hoeveelheden met elkaar in evenwicht zijn. Denkt men zich een assenkruis, waarin op de ordinaat de prijzen en op de abscis de hoeveelheden zijn uitgezet, dan behoort bij een bepaalden prijs een bepaalde gevraagde hoeveelheid. Verandert de prijs, dan zal ook de gevraagde hoeveelheid een verandering ondergaan, er heeft dus een verschuiving plaats naar een ander punt van het veld. De lijn die deze beide punten verbindt, levert een voorbeeld van een vraagcurve. Ze loopt in het algemeen zoodanig, dat bij hogere prijzen, kleinere gevraagde hoeveelheden behoren en is, gansch algemeen, van de gedaante  $p = f(V)$ . (de prijs (p) is een functie van de gevraagde hoeveelheid (V). Naar gelang van haar verloop kan men de vraag aanduiden als elastisch of inelastisch. Elastisch, wanneer grotere hoeveelheden van het gevraagde goed worden opgenomen tegen geringe lagere prijs, en omgekeerd een geringe prijsstijging de vraag snel doet inkrimpen. Inelastisch wanneer de veranderingen in de vraag relatief minder belangrijk zijn tegenover de veranderingen in den prijs.

Zooals bekend, is het *Marshall's* verdienste geweest, dat hij de methode heeft aangegeven, om de elasticiteit te meten.<sup>1)</sup> Hij verstond onder elasticiteit de verhouding tussehen oneindig kleine relatieve veranderingen van de hoeveelheid en overeenkomstige oneindig kleine relatieve veranderingen van den prijs. Hij construeerde lijnen van constante elasticiteit, waarop in alle punten de elasticiteit, dus bovengenoemde verhouding, gelijk was. Is de elasticiteit groter dan 1, dan is de vraag elastisch, is de elasticiteit kleiner dan 1, dan is de vraag inelastisch. *Umberto Ricci*<sup>2)</sup> heeft onlangs een anderen grondslag voor de in-deeling van vraagcurven voorgesteld, het zou echter te ver voeren en het is ook voor het verband met hetgeen volgt, niet noodig om hierop nader in te gaan.

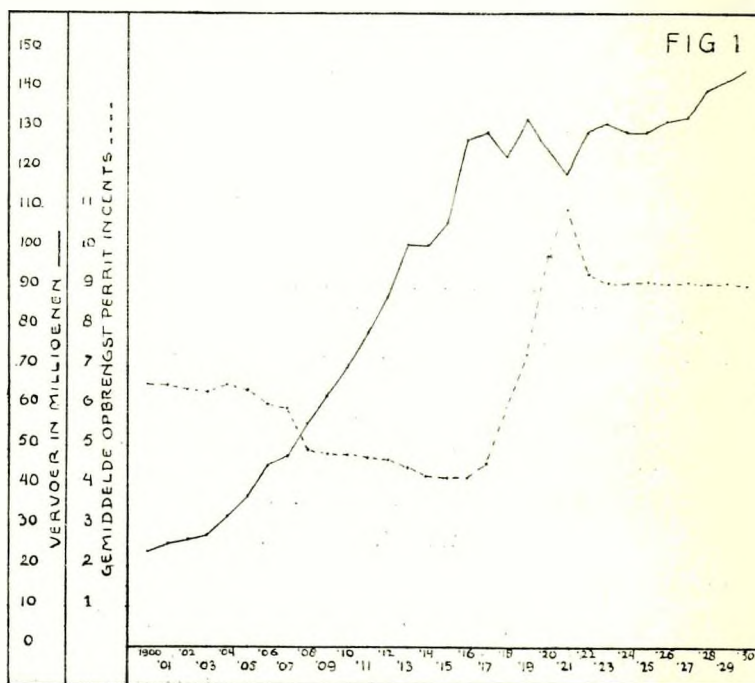
Bij de grenswaarde-theoretici maakte de conceptie van de vraag- en aanbodskrommen deel uit van hun beschouwingen over het statische prijsprobleem; het was een hulpmiddel voor verbetering van het inzicht in de werking van het marktmechanisme, in de verklaring van hoe en wanneer de statische evenwichtstoestand bereikt was. Eerst in de allerlaatste jaren is men gaan inzien, dat de daarbij aangewende methoden uitnemende elementen bevatten voor een analyse van de dynamische problemen van onzen tijd. Naast de algebraïsche of analytische methode van de Lausanner school heeft vooral ook de geometrische of grafische methode van *Marshall*<sup>3)</sup> de grondslagen gelegd voor de analyse van dynamische problemen, die na *Moore's* geschrift „A theory of economic oscillations”<sup>4)</sup>, snel verbreiding gevonden heeft. Het was echter noodig, om zooals *H. Schulz* het kernachtig uitdrukt: „to pass from a statical equilibrium to a moving equilibrium.”<sup>5)</sup>

Van de analyses, die tot nu toe hebben plaats gevonden, houden zich de meeste met de prijsvorming van agrarische producten bezig, om de eenvoudige redenen, dat hiervan gegevens bekend zijn omtrent productie, verbruik en voorraadvorming eenerzijds en prijsverloop en kwaliteiten anderzijds. Bovendien staat de prijsvorming, vooral bij producten van veeteelt, vaak met snelle reactie onder den invloed van gevraagde en aangeboden hoeveelheden. Daarnaast heeft in den allerlaatsten tijd het overheidsbedrijf de aandacht getrokken in deze categorie van

statistisch onderzoek. Te verwonderen is dit niet: de prijsvorming in de monopolies is van oudsher een capitulum selectum geweest in de theorieën van de prijsvorming. *Erich Schneider*<sup>6)</sup> kon in de Recherches van Cournot (1838) zijn uitgangspunt vinden. Voor het empirisch onderzoek heeft het monopolistisch overheidsbedrijf het voordeel, dat het de geheele markt omvat, waardoor de op het bedrijf betrekking hebbende cijferreeksen een uitmuntend onderzoekingsmateriaal vormen.

Een onderzoek naar de verhoudingen tussehen verkeers- en tariefswijzigingen bij het trambedrijf heeft dus een rationeele plaats temidden van de onderzoekingen van dit karakter. Van de trambedrijven in Nederland moest de Amsteramsche tram als terrein van onderzoek worden gekozen, omdat ons noch van de Rotterdamsche noch van de Haagsche tram cijfers ter beschikking stonden, die zich over een voldoende groot aantal jaren uitstrekken. Hierdoor ontbrak tevens de mogelijkheid, om de voor Amsterdam verkregen uitkomsten met die van andere groote Nederlandsche steden te vergelijken.

1	2	3	4	5	6
Jaar	Vervoerde passagiers in miljoenen	Opbrengst per passagier	Exploitatie-lengte v/h net op 31 Dec. in K.M.	Indexcyfer Kosten van levensonderhoud voor arbeidersgezinnen 1913=100	Kolom 3 gedeeld door Kolom 5 x 100
1900	23,74	6,54	84,6		
1901	25,58	6,55	88,3		
1902	26,51	6,43	88,8		
1903	27,77	6,40	86,7		
1904	32,25	6,55	100,7		
1905	37,28	6,42	116,8		
1906	45,10	6,09	129,-		
1907	47,17	5,97	130,-		
1908	55,76	4,93	137,7		
1909	62,44	4,85	131,7		
1910	70,79	4,81	138,2		
1911	78,52	4,75	141,2		
1912	87,52	4,68	141,5		
1913	100,99	4,50	168,7		
1914	100,92	4,30	168,7		
1915	106,52	4,26	184,1		
1916	127,64	4,26	189,5		
1917	129,25	4,6	186,-	137,-	3,36
1918	123,14	6,01	198,-	175,-	3,43
1919	133,01	7,33	203,7	194,1	3,78
1920	125,55	9,83	203,7	220,6	4,46
1921	118,79	11,01	228,2	201,8	5,46
1922	129,40	9,35	256,7	182,4	5,13
1923	131,4	9,16	244,8	174,2	5,26
1924	129,4	9,14	269,-	177,4	5,15
1925	129,4	9,19	312,-	178,6	5,15
1926	132,3	9,14	329,1	168,-	5,44
1927	133,4	9,17	346,6	167,6	5,47
1928	140,7	9,16	365,4	169,2	5,41
1929	142,9	9,16	394,7	167,9	5,46
1930	145,8	9,09	415,5	160,9	5,65



1) *A. Marshall*. Principles of economics. 1890.  
 2) *U. Ricci*. Klassifikation der Nachfragekurven auf Grund des Elastizitätsbegriffes. Archiv f. Soz. w. u. Soz. pol. 1931.  
 3) De tegenstelling is van *O. Kühne*. Die Mathematische Schule in der National Oekonomie. 1928.  
 4) Quarterly Journal of Economics 1926.  
 5) Statistical Laws of demand and supply. 1928.

6) *E. Schneider*. Ueber den Einfluss von Aenderungen der Nachfrage auf die Monopolpreisbildung. Archiv. f. Soz. w. u. Soz. pol. 1930.



De cijfers, waarvan bij dit onderzoek gebruikt is gemaakt, zijn in bijgevoegde tabel vereenigd. Daarvan is in fig. 1 een grafische voorstelling gegeven van het verloop van de gemiddelde opbrengsten per rit en van het aantal passagiers over de periode 1900—1930.

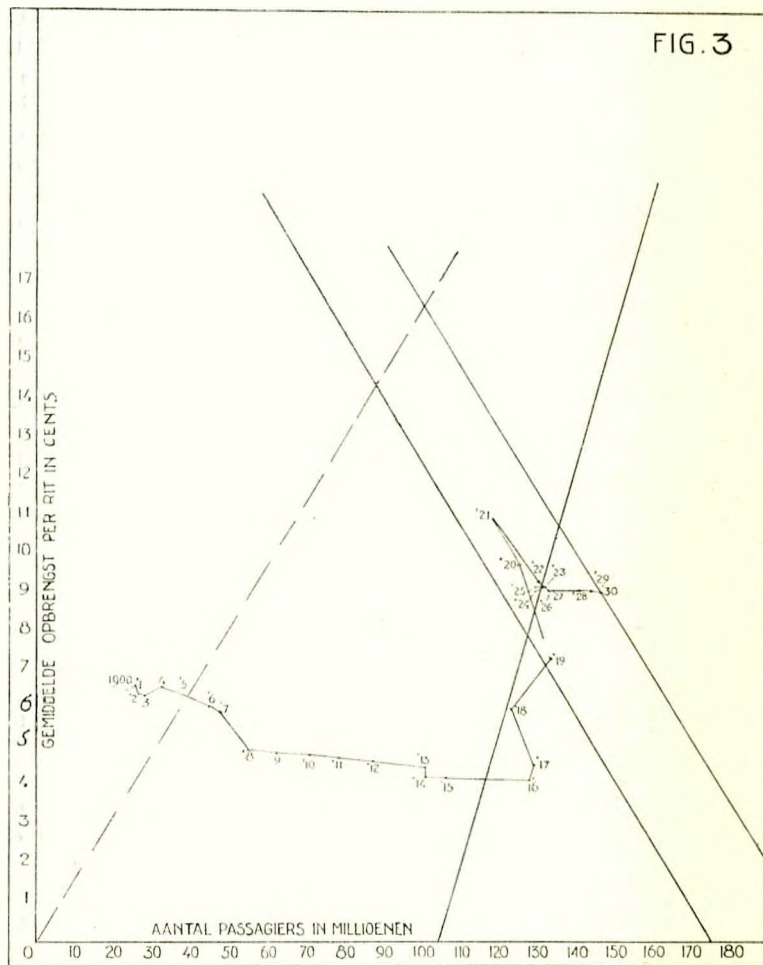
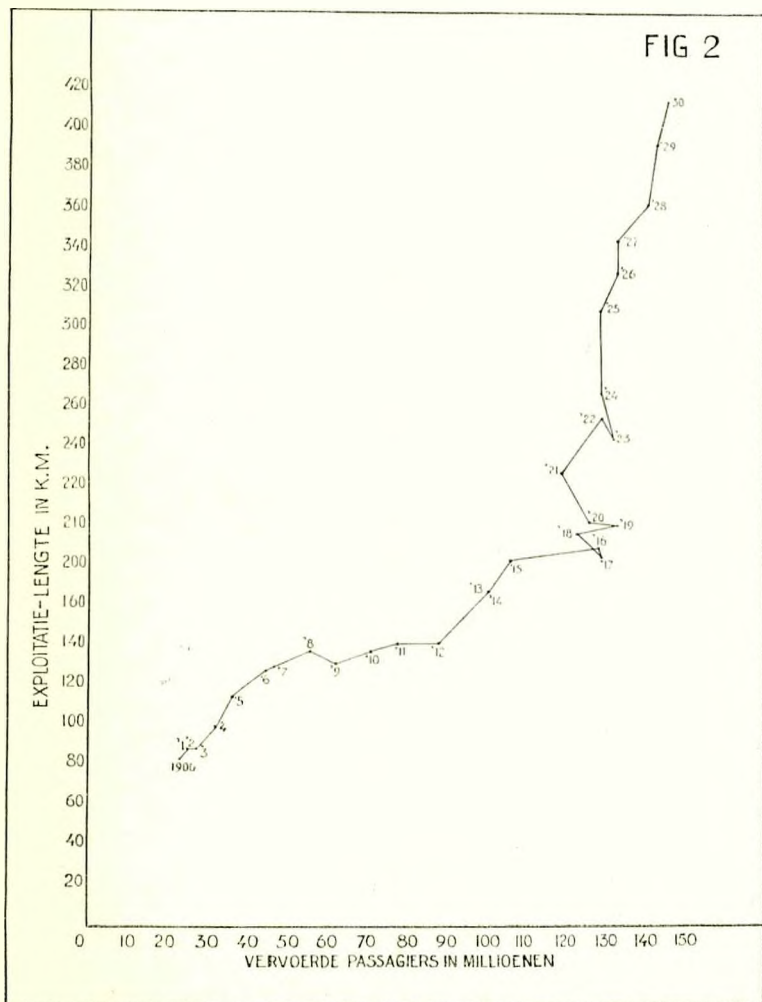
Beziet men de lijn van het vervoer, dan valt op, dat daarin klaarblijkelijk de invloed van de conjunctuur geen, of althans geen groote rol speelt. Dit geldt zoowel voor de jaren van vóór als na den oorlog. De twee korte golven van de conjunctuur die zich tusschen 1900 en 1913 voordeden, waarvan het kentings-hoogtepunt in 1907 lag, vinden we in de cijfers van die jaren nauwelijks terug. Hetzelfde kan gezegd worden van de periode na 1918, al zou men geneigd zijn, het hogere niveau der drie laatste jaren tegenover de voorafgaande jaren aan de gunstiger algemeen-economische omstandigheden toe te schrijven. Als geheel leken deze invloeden niet voldoende belangrijk, om te trachten een nitschakeling van de invloeden van de conjunctuur te ondernemen.

Bij vergelijking van de beide gegeven lijnen blijkt, dat terwijl tot 1916 de prijs, op een groote verandering in 1907/1908 na, langzaam daalt, het vervoer snel grooter wordt. Men zou hier uit een groote elasticiteit van het vervoer willen afleiden: een geringe verlaging van den prijs zou een groote toename van het aantal passagiers geven. Echter is het beeld na 1917 geheel anders: de algemeene duurte heeft invloed op de kosten ook van het trambedrijf en noopt tot opeenvolgende verhoogingen van tarief. Tot 1923 zien we een periode van groote prijsveranderingen, met betrekkelijk kleine reacties in het aantal passagiers, hetgeen weer de gedachte wekt van een geringe elasticiteit. Na 1923 blijft de gemiddelde opbrengst vrijwel constant, terwijl het aantal passagiers langzaam toeneemt.

Gaan we na, wat ter verklaring van dit lijnenverloop kan

worden aangevoerd. Tot de factoren welke naast de tarief-hoogte den omvang van het vervoer zullen beïnvloeden, behooren in de eerste plaats de uitbreiding van het tramnet en de toename van het aantal inwoners. Bezien we echter fig. 2, waarin de gemiddelde exploitatie-lengte en het bijbehorende vervoer per jaar zijn uitgezet, dan blijkt, dat in de jaren waarin het aantal passagiers sterk stijgt, de exploitatie-lengte weinig toeneemt. De groote toename van de exploitatie-lengte inclusief autobuslijnen valt in de jaren, waarin het vervoer slechts matig stijgt. Er kan dus niet een zoodanig verband tusschen beide grootheden worden aangetoond, als in overeenstemming is met de voorstelling, die men zich van de werking van een uitbreiding der exploitatielengte zou willen maken.

Het aantal inwoners van Amsterdam kan uit de ontwikkeling van het verkeer worden uitgeschakeld door het aantal passagiers te deelen door het aantal inwoners. In de grafiek wordt dan het totaal vervoer vervangen door het aantal ritten per hoofd der bevolking. Dit geeft echter geen noemenswaardig resultaat: de figuren veranderen betrekkelijk weinig. Ook de methode van meervoudige correlatie, waarbij het totale vervoer wordt beschouwd als functie van den prijs, het aantal inwoners en de lengte van het net, geeft geen bevredigende uitkomst: de verschillen tusschen werkelijk en berekend vervoer zijn te groot om hieraan eenige waarde te kunnen toekennen.



Om tot de constructie van de vraagcurve te komen, zijn in fig. 3 dezelfde gegevens als in fig. 1 in een vervoer-gemiddelde opbrengst-diagram uitgezet. Zooals reeds is opgemerkt, daalt de gemiddelde opbrengst van 1900 tot 1916 langzaam. Dit is blijkbaar een tendens van dit gemeenschapsbedrijf, dat zijn gebruikers kleine tegemoetkomingen verleent; misschien ook dat de gebruikers langzamerhand meer bekend raakten met de mogelijkheden van goedkoop vervoer (b.v. vroegritten) en deze



steeds meer gingen benutten, waardoor de gemiddelde opbrengst daalde. Anderzijds is de groei in het vervoer te sterk, om daaruit alleen te kunnen worden verklaard en moet zeer zeker worden gedacht aan de toenemende behoefte aan een snel en goedkoop verkeersmiddel. De sterke groei van die jaren is dan vooral een verschijnsel van „Erschliessungsbedarf”, van de ontsluiting van een nieuwe behoefte. Deze suppositie wordt wel zeer sterk ondersteund door het feit, dat na 1900 de electricatie werd doorgezet (in 1900 was 8.5 %, in 1903 39 % van het net geëlectriceerd). Dit beteekent, dat de beweging in de prijzen en die in de hoeveelheden in groote lijnen onafhankelijk van elkaar zijn, dat het dus niet juist zou zijn, direct uit deze gegevens een elasticiteit af te leiden, daar elasticiteit een direct verband tusschen prijs en omzet veronderstelt.

Als het zou gelukken in deze periode dien groei uit te schakelen, dan zou ongetwijfeld het verband tusschen prijs en hoeveelheid te voorschijn komen.

In de jaren 1917—1922 is de groei geheel tot stilstand gekomen, het aantal passagiers in 1917 is gelijk aan dat in 1922. De eenige reden die hiervoor is aan te geven, is de sterke stijging in de gemiddelde opbrengst, waardoor de ontwikkeling van de voorafgaande jaren wordt gestuit. Na 1922 blijft de gemiddelde opbrengst vrijwel onveranderd in tegenstelling tot de ontwikkeling in de jaren hieraan voorafgaande. Evenals voor 1917 treedt wederom een gelijkmatige, een „trend-matige” ontwikkeling van het vervoer in. Deze is weliswaar minder sterk dan die voor den oorlog: van 1922—1930 neemt het aantal passagiers toe met 16 miljoen, of per jaar met twee miljoen, terwijl van 1901 tot 1916 het vervoer groeit met 102 miljoen, of met ruim zes miljoen per jaar. Een verklaarbare constellatie: de periode van ontsluiting is voorbij, de ontwikkeling schrijft verder in een meer gematigd tempo, dat in de eerste plaats door de uitbreiding van de bevolking wordt bepaald. <sup>7)</sup>

Het resultaat van de voorafgaande overwegingen is, dat wij meenen de meest juiste benadering van de vraagelasticiteit te verkrijgen door bij de berekening uit te gaan van de beweging van prijzen en omzetten in de jaren 1917 tot en met 1922, omdat wij meenen, de vraagelasticiteit in deze periode te mogen aanzien voor de werkelijke reactie van het publiek op prijsveranderingen.

Voor de berekening van de vraagelasticiteit werd gekozen de methode die *Leontief* <sup>8)</sup> in het *Weltwirtschaftliches Archiv* heeft gepubliceerd. *Leontief's* methode wordt gekenmerkt door het pogen, in één berekening de vraag- en aanbodcurve tegelijk te bepalen. Hij gebruikt daarbij steeds niet-geadjusteerde gegevens. Voor kettingcijfers, trendafwijkingen, enz. is in zijn systeem geen plaats. *Leontief* gaat uit van de neo-klassieke vraagwet, dat iedere koop en verkoop het snijpunt voorstelt van twee lijnen, een vraag- en een aanbodcurve. De vorm en de het niveau van de lijnen worden bepaald door in wezen verschillende economische factoren. Het totaal van de „vormbepalende” factoren noemt hij de „structuur” van de vraag of van het aanbod. De „niveau”-bepalende factoren noemt hij de „Nachfrage-Bedingungen” e.g. „Angebotsbedingungen.” Het niveau van de curven wordt bepaald door die factoren die voor alle gebruikers of aanbieders economisch gelijk zijn. Op dit niveau bouwen de structurele factoren op. B.v. de absolute hoogte van het inkomen van de consumenten is een „Nachfrage-Bedingung” en bepaalt mede het niveau van de vraagcurve, terwijl de inkomstenverdeling een structurele eigenschap is. *Leontief's*

methode is er op gebaseerd — en hij toont aan dat dit waarschijnlijk is — dat de structuur van vraag en aanbod ten opzichte van de „Nachfrage-Bedingungen” relatief constant is. Prijs-hoeveelheidsveranderingen zijn als regel niveauverschuivingen, die veelvuldiger optreden dan structuurveranderingen. Zijn elasticiteit is dezelfde als die van *Marshall*, zij verandert dus in het verloop van den tijd niet. Dit veronderstelt een evenwijdige verschuiving van de aanbods- en de vraagcurve in een tweezijdig logaritmisch prijs-hoeveelheidsdiagram. *Leontief* gaat dus uit van een bundel vraagcurven, zooals in fig. 4a is aangegeven: in alle punten van alle vraaglijnen is de elasticiteit gelijk. Dat dit zoo is, volgt direct uit de definitie van de elasticiteit: in wiskundigen vorm gebracht is deze

$$\eta = \frac{\frac{dV}{V}}{\frac{dp}{p}} = \frac{d(\log V)}{d(\log p)} \quad (1)$$

waarin  $\eta$  de elasticiteit voorstelt.  $V$  den omzet (het vervoer) en  $p$  de prijs per rit.

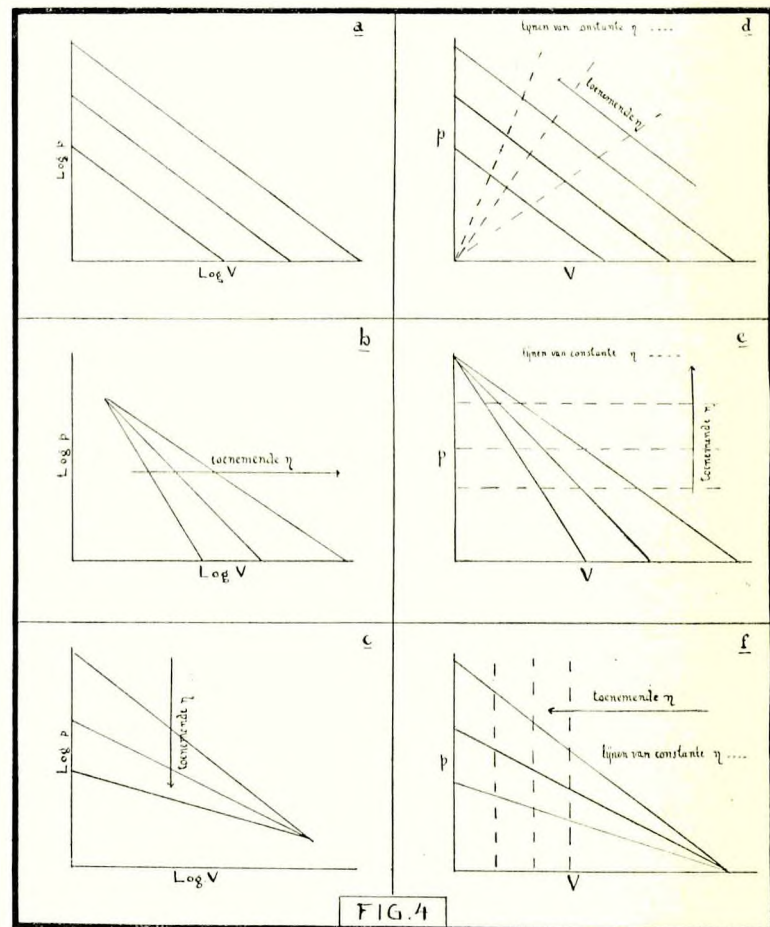


FIG. 4

De formule voor de rechte lijn in een dubbel logaritmisch  $pV$ -diagram is:

$$\log V = a \log p + b \quad (2)$$

$$\frac{d(\log V)}{d(\log p)} = a = \text{de richtingscoëfficiënt van de lijn.} \quad (3)$$

De elasticiteit is dus langs elke rechte in het  $\log p$ - $\log V$ -diagram gelijk aan de richtingscoëfficiënt van de lijn. In het geval van fig. 4a, waar in alle lijnen uit den bundel evenwijdig zijn, dus dezelfde richtingscoëfficiënt hebben, is de elasticiteit langs alle lijnen dezelfde.

Men zou ook kunnen veronderstellen, dat de vraaglijn in den loop van den tijd haar stand verandert, dat er, b.v. zooals in

<sup>7)</sup> Inderdaad komen de punten meer dooreen te liggen, indien men het vervoer deelt door het aantal inwoners. Geheel dekken doen de punten elkaar uiteraard ook dan niet, omdat tal van bijzondere factoren (Olympische Spelen, weersgesteldheid, congressen, enz.) ook elk hun invloed uitoefenen.

<sup>8)</sup> W. *Leontief*. Ein Versuch zur statistischen Analyse van Angebot und Nachfrage. *Weltwirtschaftliches Archiv* 1929.

fig. 4b of c, een bundel vraaglijnen is, waarvan alle lijnen door hetzelfde punt gaan. Wat voor het voorafgaande geval werd opgemerkt, geldt ook hier. De elasticiteit langs een lijn is gelijk aan de richtingscoëfficiënt van die lijn. Daar echter nu de richtingscoëfficiënt voor elke lijn een andere is, zal ook de elasticiteit — weliswaar langs elke lijn constant zijn — voor elke lijn echter een andere waarde hebben. De richtingscoëfficiënt neemt toe met den hoek tussehen de lijn en de log-p as. In de richting van den pijl zal in deze figuren de elasticiteit toenemen. *Schulz*<sup>9)</sup> en ook anderen maakten de veronderstelling dat het verband tussehen prijs en hoeveelheid door een rechte lijn steeds nauwkeurig te omschrijven is. Zij werken dan ook niet met logaritmische diagrammen, maar met de werkelijke prijzen en hoeveelheden in natuurlijke getallen. Ook bij dezen kunnen wij dezelfde bundels beschouwen als hierboven voor de logaritmische diagrammen is geschied. Bezien wij eerst het verloop van de elasticiteit langs een willekeurige rechte. De formule voor de elasticiteit is

$$\eta = \frac{\frac{dV}{V}}{\frac{dp}{p}} = \frac{p}{V} \frac{dV}{dp} \quad (4)$$

De formule voor de rechte lijn is

$$V = ap + b \quad (5)$$

en voor de richtingscoëfficiënt

$$\frac{dV}{dp} = a \quad (6)$$

de elasticiteit is dus:  $\eta = \frac{pa}{V} \quad (7)$

Deze laatste verandert dus langs de rechte van punt tot punt.

In fig. 4d is een bundel evenwijdige vraagcurven onderzocht en de vraag gesteld of ook in dit diagram lijnen van constante elasticiteit kunnen worden getekend, behoorende bij den bundel. We vonden voor de elasticiteit

$$\eta = \frac{pa}{V} \quad (7)$$

Nu is voor een bundel evenwijdige lijnen a, (de richtingscoëfficiënt) voor alle lijnen gelijk. Stellen we de voorwaarde, dat  $\eta = \text{constant}$ , dan moet dus ook  $\frac{p}{V}$  constant zijn. Dit beteekent, dat de lijnen waarlangs de elasticiteit niet verandert (lijnen van constante elasticiteit) — behoorende bij den bundel evenwijdige lijnen — een bundel lijnen vormen, die alle door den oorsprong gaan. Alle punten op de evenwijdige lijnen waarin de elasticiteit dezelfde is, liggen dus op een rechte door den oorsprong.

In fig. 4e is aangenomen, dat alle vraaglijnen door hetzelfde punt op de p-as gaan. Dit beteekent, dat er een bepaalde prijs voor het goed of den dienst, in casu de prijs per rit bestaat, waarbij de vraag, in casu het vervoer, geheel verdwijnt. Belangrijker is echter, hoe in dit geval de elasticiteiten zich gedragen. De elasticiteit langs een rechte met richtingscoëfficiënt a is, zooals we zagen,

$$\eta = \frac{pa}{V} \quad (7)$$

De bundel rechten die wij hier beschouwen, heeft als formule

$$p = \frac{V}{a} + b \quad (8)$$

In beide vergelijkingen stelt a de richtingscoëfficiënt van de verschillende exemplaren uit den bundel voor. Deze is dus

variabel van lijn tot lijn. Lossen we a op uit vergelijking (8) en substitueeren we deze in vergelijking (7), dan is

$$a = \frac{V}{p - b} \quad (9)$$

en

$$\eta = \frac{p}{p - b} \quad (10)$$

Stellen we de voorwaarde, dat  $\eta = \text{constant}$ , dan moet dus p constant zijn (b is een constante). D.w.z. de lijnen van constante elasticiteit, behoorende bij dezen bundel, vormen een bundel lijnen, evenwijdig aan de V-as. In fig. 4e is verder nog aangegeven, in welke richting  $\eta$  toeneemt.

In fig. 4f is gesteld, dat alle vraaglijnen van den bundel door hetzelfde punt op de V-as gaan, dat er dus — als de prijs gelijk aan 0 wordt — een verzadigingspunt is, een vervoer dat nooit grooter kan worden. Ook hier valt economisch de nadruk op het verloop der elasticiteiten. De vergelijking voor de elasticiteit (7) geldt ook hier, terwijl de vergelijking van den bundel deze is:

$$V = ap + b \quad (11)$$

waarin a weer voor elke lijn uit den bundel een andere waarde heeft.

Substitueeren wij a uit (7) in (11), dan vinden wij

$$a = \frac{V - b}{p} \quad (12)$$

en

$$\eta = \frac{V - b}{V} \quad (13)$$

Stellen wij weer de voorwaarde, dat  $\eta = \text{constant}$ , dan moet dus ook V constant zijn, d.w.z. de lijnen van constante elasticiteit, behoorende bij dezen bundel, vormen een bundel rechten evenwijdig aan de p-as.

Wij zien dus, dat wanneer men, zooals *Leontief*, uitgaat van de logaritmen van prijzen en hoeveelheden, of wanneer men, zooals b.v. *Schulz*, uitgaat van de prijzen en hoeveelheden in natuurlijke getallen, het verschil tussehen beide hierin bestaat, dat het één in geheel ander verloop van de elasticiteit impliceert dan het ander.

Zooals reeds is opgemerkt, verdedigt *Leontief* zijn veronderstelling van constante elasticiteit hiermede, dat elasticiteitsveranderingen betrekkelijk zeldzaam zijn, want dat zij alleen kunnen ontstaan door structureele veranderingen van productie- of consumptieverhoudingen van het goed zelf. Bij toepassing van deze methode zal men dus moeten nagaan, of men met eenigen grond kan veronderstellen, dat de elasticiteit in de beschouwde periode constant is gebleven.

Nu meenen wij te mogen concludeeren, dat zulks bij het trambedrijf niet het geval is geweest. Uit de cijfers van 1900 tot 1916 zien wij een groei van het tramvervoer, betrekkelijk onafhankelijk van den prijs. De werking van het „Erschliessungsbedarf” van het trambedrijf beteekent ook ongetwijfeld een wijziging in de behoefte-ordening van het individu, een verschuiving van luxe-voorziening naar eerste levensbehoefte, bevorderd door de vorming van afzonderlijke zaken- en woonwijken. Dit is dan een structuurverandering van het goed in den zin van *Leontief*, een veranderende elasticiteit. Dat in dit geval de elasticiteit zal afnemen, is, meenen wij, niet aan twijfel onderhevig. Bezien we in dit verband de figuren 4a tot en met f en gaan we na, hoe in het geval van de Amsterdamsche tram de elasticiteiten zich zullen gedragen.

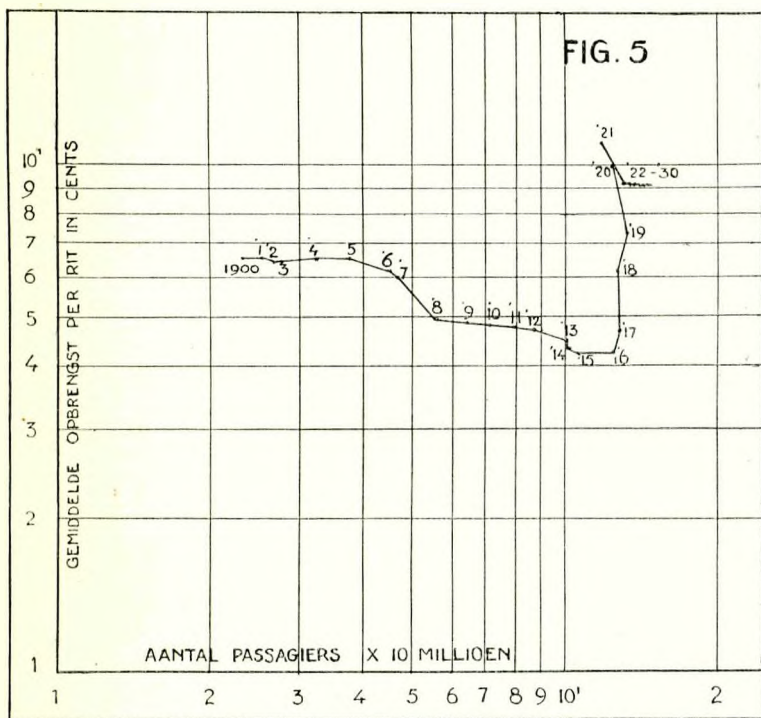
Fig. 4a, waarin de elasticiteit overal gelijk is, kan dus niet voldoen. Fig. 4b zou voor deze periode juist een toenemende elasticiteit geven, fig. 4c kan voldoen, fig. 4d eveneens. In fig. 4e is de elasticiteit constant, als de prijs

<sup>9)</sup> H. Schulz. Statistical laws of Demand and supply. 1928.



constant is en voldoet dus ook niet, er werd immers opgemerkt, dat ook bij constanten prijs het vervoer zou zijn gestegen. Fig. 4f kan voldoen. De keuze is dus tussehen de figuren e, d, en f. Om hier tussehen te kunnen kiezen, betrekken we een belangrijke tariefsverlaging die buiten de periode 1916—1922 valt in de beschouwing, n.l. die van 1906/1907. Zou men fig. 4e willen toepassen dan is het noodzakelijk, het snijpunt van den bundel te bepalen (Vergelijk hiertoe fig. 5). Dit te doen op grond van één enkele tariefswijziging, waarin alle mogelijke factoren werkzaam kunnen zijn, is zeer precair, te meer omdat, zooals we reeds opmerkten, in de periode 1900—1916 het directe verband tussehen prijs en hoeveelheden door den structureelen groei van het vervoer wordt overwoekerd. Wat fig. 4f betreft, kan worden opgemerkt dat de vraaglijn volgens deze figuur van 1907 op 1908 een veel sterkere toeneming van het vervoer zou uitwijzen dan die volgens figuur 4d. Aangezien fig. 4d meer overeenkomt met de werkelijkheid zooals deze is afgebeeld in fig. 3, werd fig. 4d voor de verdere beschouwingen aangehouden.

Het is uiteraard ondenkbaar, dat tot op een bepaald jaar b.v. de veronderstelling van fig. d doorgaat, daarna gedurende enkele jaren die van fig. e, dan die van fig. f. enz. Dergelijke veronderstellingen leiden echter slechts tot een gekunsteld geheel en dragen niet bij tot de oplossing van het probleem.



Berekend is dus de gemiddelde vraaglijn over de periode 1916—1922. Haar formule luidt als volgt

$$V = -6,07 \cdot 10^6 p + 175,21 \cdot 10^6 \quad (14)$$

De formule voor de aanbodcurve is dan

$$V = 2,87 \cdot 10^6 p + 103,54 \cdot 10^6 \quad (15)$$

Voor de vraagecurve komt deze uitkomst hierop neer, dat een tariefsverandering van 1 cent een wijziging in het vervoer betekent van 6,07 miljoen passagiers. Verder kan nu de vraag beantwoord worden, hoe groot de elasticiteit van de vraaglijn is in het punt dat door prijs en vervoer van 1930 wordt bepaald. Hiertoe wordt in fig. 3 door punt „1930” een lijn getrokken evenwijdig aan die welke voor de periode 1916—1922 wordt gevonden. De formule van deze lijn is

$$V = -6,07 \cdot 10^6 p + 201 \cdot 10^6 \quad (16)$$

We vinden dan voor de elasticiteit:

$$\eta = \frac{-6,07 \cdot 10^6 \cdot 9,09}{145,8 \cdot 10^6} = -0,38 \quad (17)$$

De vraag is dus inelastisch, d.w.z. dat een stijging van den prijs een relatief geringe daling in het vervoer geeft. Een tweede vraag die beantwoord kan worden is deze: in welk punt van de vraaglijn van het jaar 1930 zal de elasticiteit gelijk aan  $-1$  worden? D.w.z. hoever kan de prijs stijgen voordat de prijs elastisch wordt? De voorwaarde hiervoor is

$$\frac{p}{V} \frac{dV}{dp} = -1 \quad (18)$$

Lossen we nu uit de vraaglijn voor 1930 (16) en (18)  $p$  en  $V$  op, dan vinden we, daar  $\frac{dV}{dp} = -6,07 \cdot 10^6$ ,  $p = 16,55$  en  $V = 100,5 \cdot 10^6$ .

Welke beteekenis hebben deze resultaten voor de totale opbrengst van het trambedrijf? De totale opbrengst van het bedrijf is de gemiddelde prijs per rit, vermenigvuldigd met het aantal passagiers per jaar, dus  $p \cdot V$ . Met de gevonden formule voor de vraaglijn voor 1930 (16) wordt dit dan

$$pV = -6,07 \cdot 10^6 p^2 + 201 \cdot 10^6 p \quad (19)$$

Voorwaarde voor het maximum is dan:

$$2 \cdot -6,07 \cdot 10^6 p + 201 \cdot 10^6 = 0 \quad (20)$$

Hieruit kan dan  $p$  worden bepaald en daarna door substitutie in (19) ook  $V$ . We vinden dan  $p = 16,55$  en  $V = 100,5 \cdot 10^6$  d.w.z. hetzelfde punt waarvoor de elasticiteit gelijk aan min 1 is. Reeds Marshall heeft dit algemeen aangetoond.

Is de vraagfunctie  $V = f(p)$ , dan wordt de totaal-opbrengst dus

$$pV = pf(p) \quad (21)$$

Voorwaarde voor een maximale totaal-opbrengst is dan

$$pf'(p) + f(p) = 0 \quad (22)$$

of wat hetzelfde is

$$p \frac{dV}{dp} + V = 0 \quad (23)$$

en hieruit volgt dan

$$\frac{p}{V} \frac{dV}{dp} = -1 \quad (24)$$

De vraaglijn waarvoor de elasticiteit constant en gelijk aan min 1 is, is in figuur 3 geteekend. Deze lijn bevat dus de punten, waarvoor de opbrengst in het bedrijf maximum is. Nu is deze lijn van de maximale opbrengsten wel een zeer belangrijke, echter is het resultaat op zich zelf nog niet voldoende om bij uitsluiting normatief te kunnen zijn voor het beheer van het bedrijf. Immers, de kern van het financieel beheer ligt meer verschoven naar de verhouding tussehen totaalopbrengst en kosten dan bij de totaal-opbrengst alleen. Naast het vraagstuk van de elasticiteit van de vraag ligt het vraagstuk van het juiste tarief, van den meest gunstigen verkeersomvang met betrekking tot de daarbij optredende kosten van productie. In theoretisch opzicht is dit vraagstuk reeds ver uitgesponnen (Cournot, Marshall, Edgeworth, Erich Schneider), in praktisch bedrijfsbeheer is deze materie ook in Nederland voorwerp van onderzoek. Voor het oogenblik mogen wij echter hiermede volstaan.

Ongetwijfeld zal men zich afvragen, welke conclusies voor de praktijk men dan wél aan de hand van de verrichte analyse mag trekken. En dan moeten we dadelijk tot groote voorzichtigheid manen, vooral omdat de wiskundige gedaante der formuleringen een groote mate van nauwkeurigheid der uitkomsten doet veronderstellen, die bij toepassing op economische verschijnselen echter eum grano salis moeten worden opgevat.



Bovendien moet nog een groot aantal factoren in rekening worden gebracht, voordat de gevonden uitkomsten pasklaar zouden zijn voor de praktijk.

In de eerste plaats deze: de gevonden formule geeft de elasticiteit niet zuiver weer, immers men mag aannemen, dat evenals in de jaren voor 1916 en na 1922 het tramvervoer ook van 1916 tot 1922 een zeker normaal aeceres, een „trend” zou hebben uitgewezen, indien geen tariefswijzigingen zouden zijn ingevoerd. Denkt men zich dezen invloed uitgesehaked, dan zou het vervoer van 1916 tot 1922 sterker zijn teruggelopen, de elasticiteit (streng opgevat als direct verband tusschen prijs en hoeveelheid), grooter zijn.

Voorts moet in het oog worden gehouden, dat het tarief slechts een der factoren is, welke den omvang van het vervoer bepaalt, doch dat ook andere invloeden zooals veranderingen in de exploitatie den verkeersomvang kunnen wijzigen. Tot deze laatste behoort het systeem van overstapjes. Een wijziging in de opbrengst per passagier brengt dit weliswaar niet, de werking kan het best worden vergeleken met een sterke toeneming van de exploitatie-lengte van het net: de afstand van A naar B waarvoor vroeger twee tramritten noodig waren, wordt nu als het ware met één exploitatie-lijn afgelegd. Dat de invloed van dezen factor gering zal zijn, blijkt wel uit het verband tusschen aantal passagiers en exploitatie-lengte; terwijl de exploitatie-lengte van het net de laatste jaren een krachtige uitbreiding onderging, hield de toeneming van het vervoer daarmede in geenen deele gelijken tred, zooals naar aanleiding van fig. 2 reeds werd opgemerkt.

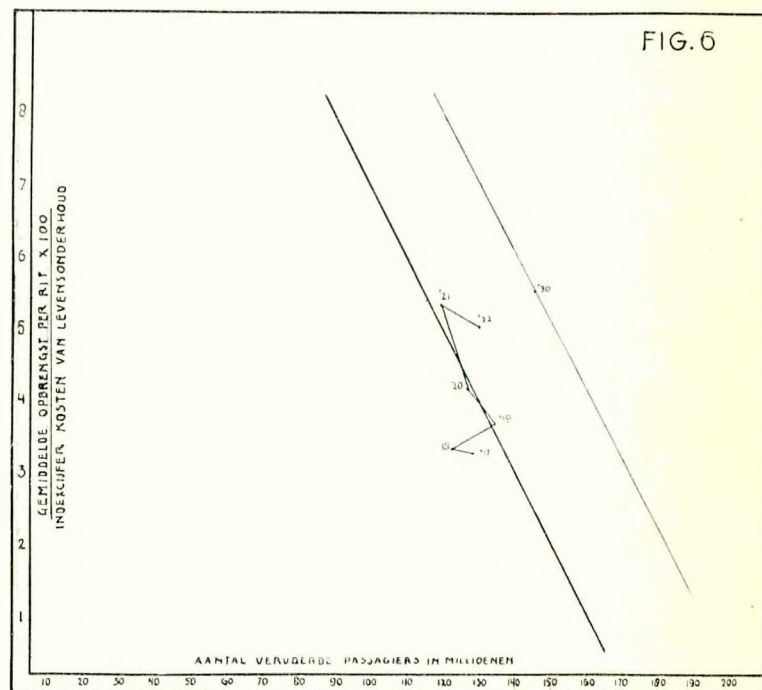
Ook moge worden gewezen op een tweetal factoren, welke beide een plaats vinden in het systeem, dat *Leontief* heeft opgebouwd. De een is 'n niveauverschuiving die aan de zijde van de vraag is gelegen, de andere een structuurverandering, welke *Leontief* aan de aanbodzijde rangsheikt. Zooals reeds globaal is opgemerkt, verstaat *Leontief* onder de structuur van vraag resp. aanbod de differentiatie van de economische mogelijkheden aan vraag- resp. aanbodzijde. Nu was bij het trambedrijf de structuur van het aanbod niet van overwegend belang, het bedrijf had een monopolie voor het tramvervoer en behoefde slechts te rekenen met concurrerende vervoersmogelijkheden, die voor het meerendeel geen belangrijken invloed op zijn verkeer uitoefenden. Hieruit volgt, dat de aanbodscurve van het stedelijk trambedrijf een neutrale lijn moet zijn met geen of slechts een flauwe helling. Uit de voorstelling in fig. 3 kan worden geconstateerd, dat aan deze voorwaarde bij de aldaar gevonden aanbodscurve inderdaad is voldaan.

Het is waarschijnlijk, dat in deze positie verandering komt door de ingrijpende verlagingen der taxi-tarieven, waardoor het concurrerend karakter, dat in het taxi-bedrijf toch altijd min of meer latent aanwezig was, scherper naar voren zal treden. De structuurverandering die hiervan het gevolg is, gaat gepaard met „Bedingungsanderungen,” te verwachten is dus dat de ligging van de aanbodlijn zich zal wijzigen en wel zoodanig dat zij een meer horizontalen stand zal gaan innemen.

Met den anderen factor werd bedoeld de daling van de absolute hoogte van het inkomen der verbruikers als gevolg van de ongunstige conjunctuur. Zooals uit het voorafgaande bekend is, zal de daaruit voortvloeiende niveauverschuiving in het algemeen plaats vinden volgens een van de gevallen van de figuren 4d, e en f, in het hier behandelde geval geldt het een verschuiving naar den oorsprong toe, evenwijdig aan de geconstrueerde vraagcurve; een druk op het vervoer derhalve, die ontstaat door een optredende verandering in de verhouding tusschen tarief en absolute hoogte van het inkomen der verbruikers.

Voor de beoordeeling van de huidige positie van het trambedrijf is deze factor van bijzondere beteekenis. Het zij vergund er aan te herinneren, dat de uit het voorafgaande onderzoek re-

sulteerende cijfergrootte, een elasticiteit van  $-0,38$  voor het jaarpunt „1930”, gevonden is als aangevende het rechtstreeksch en geïsoleerd verband tusschen hoeveelheid en prijs. Bij nadere beschouwing van het verloop der gemiddelde opbrengst per rit in de periode 1916 tot 1922 zal blijken, dat de tariefsveranderingen van die jaren in algemeene lijn in harmonie waren met de ontwikkeling van de conjunctuur, althans met die van het prijsniveau en met de golfbeweging van het totaal-inkomen der verbruikers. Van de tariefswijziging van het jaar 1931 kan men dit laatste niet zeggen, ze heeft plaats gehad als verhooging van het tarief in een periode waarin algemeen prijsniveau en inkomenshoogte zich in sterk dalende richting bewegen. *Leontief* kon in het algemeen stellen, dat een algemeene beweging van de inkomenshoogte een niveauverschuiving veroorzaakt, hij had bij zijn betoog echter geen monopolie-goederen op het oog, of althans geen goederen, waarvan de prijs eenzijdig en tegengesteld aan de algemeene prijsbeweging kon worden bepaald. Tariefswijzigingen, die tegen de beweging van het algemeen prijsniveau of de algemeene inkomenshoogte ingaan, verschillen hierin met tariefswijzigingen die daarmede meegaan, dat in eerstgenoemd geval een geheel andere verhouding wordt geschapen tot de andere goederenprijzen, men zou kunnen zeggen, dat er een dispariteit ontstaat tusschen den prijs van het monopolie-goed en dien van de andere goederen. Het is waarschijnlijk, dat dan de werking der tariefswijziging een andere zal zijn dan wanneer aan de bestaande pariteit meer tegemoetgekomen wordt. Getracht is, ook hiervoor een kwantitatieve uitdrukking te vinden. In fig. 6 is de voorstelling, in fig. 3 gegeven, herhaald, met dit verschil dat de gemiddelde opbrengst per rit is gedeeld door het indexcijfer kosten van levensonderhoud te Amsterdam.



De gevonden vraaglijn door het zwaartepunt van het in fig. 6 gegeven systeem is

$$V = - 10,1 \cdot 10^6 p + 169,8 \cdot 10^6 \tag{25}$$

d.w.z. een verhooging van het prijsgegeven, dat in deze formule is gebruikt, met 1 punt, geeft een vermindering van het aantal passagiers met 10,1 miljoen. Zeer globaal en niet geheel juist zou men dus kunnen zeggen, dat het verschil met de vorige uitkomst hierin bestaat dat in laatstgenoemde reactie de invloed van niveauverschuivingen is inbegrepen.

De beteekenis van deze uitkomst zou men als volgt nader kun-



nen definiëren. Aannemende, dat het niveau van de vraaglijn niet verandert, kan men zich afvragen tot welk peil de kosten van levensonderhoud kunnen dalen voordat de totaal-opbrengst van de Amsterdamsche tram, (uitsluitend onder invloed van dezen factor!) afneemt; hierbij baserend op een gemiddelde opbrengst die voor 1930 9,09 cent bedroeg en dus voor 1932 ongeveer 10,09 cent zal bedragen. Wil men dezelfde opbrengst verkrijgen als onder het oude tarief, dan moet worden voldaan aan de vergelijking

$$p_1 \times V_1 = p_2 \times V_2 \quad (26)$$

waarin  $p_1$  = de prijs onder het oude tarief,  $V_1$  het vervoer onder het oude tarief,  $p_2$  de prijs onder het nieuwe tarief en  $V_2$  het vervoer onder het nieuwe tarief. Dus

$$9,09.145.10^6 = 10,09V_2 \text{ en } V_2 = 131,3.10^6.$$

Op de vraaglijn voor 1930 in fig. 6 komt een vervoer van  $131,3.10^6$  met een prijsindex van 7 overeen. Het indexcijfer kosten van levensonderhoud dat daarbij behoort is  $10,09 : 7 = 144$ . Zooals bekend mag worden verondersteld, is dit eijfer voor het eerste kwartaal van 1932 reeds in benedenwaartsche richting overschreden.

Nogmaals moge worden herinnerd aan de overige, hiervóór genoemde invloeden, die tegenwoordig een druk op het tramvervoer uitoefenen, bovendien mag, bij eventueele beoordeeling van de huidige positie, de invloed van de ongunstige algemeen economische omstandigheden niet buiten beschouwing worden gelaten. Het is immers buiten twijfel, dat een teruggang van de algemeene bedrijvigheid als in deze depressie plaats vindt, een ongunstigen invloed op het plaatselijk verkeersbedrijf moet uitoefenen, ook al hebben soortgelijke invloeden zich in het verleden niet duidelijk gemanifesteerd.

Drs. G. L. GROENEVELD en  
Ir. B. A. DE LA HOUSSAYE

## UIT DE FINANCIËLE HUISHOUDING DER OVERHEID

Red.: J. H. TEXTOR

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

### VII

#### Atavismen in en om de Gemeentewet II

In ons artikel in het Maartnummer stelden wij in uitzicht, dat wij zouden pogen het begrip „Tak van dienst” nader te omlijnen.

Gaan wij daartoe eerst na, op welke wijze men vroeger den inhoud van dit begrip heeft trachten te bepalen.

Het door het eerste-kamerlid, Mr. van Nierop, zoo juist betitelde artikel 114bis (thans 122) der Gemeentewet als een „vrij leuk artikel” beoogde andere regelen voor het kasbeheer mogelijk te maken dan de artikelen 113 en 114 (thans 120 en 121) voor het door den gemeenteontvanger te voeren beheer voorschreven. Het werd dus de basis en van het financieel beheer van de „bedrijven” en van het financieel beheer van de zogenoemde „sub-ontvangers”, als bruggeldgaarders, marktgeldgaarders e.d., die, sinds de inwerkingtreding van dit artikel in 1911, onder rechtstreekse verantwoording aan B. en W. gelden konden innen.

Niettegenstaande de Heer van Nierop er o.i. terecht op wees, dat het toch niet aanging om het kasbeheer der bedrijven, dat in vele groote gemeenten veel gewichtiger en omvangrijker was dan het kasbeheer van ontvangers en sub-ontvangers, slechts te

baseeren op de feitelijk negatieve regeling, welke in artikel 114bis was neergelegd, terwijl aan den ontvanger een geheele titel van de wet was gewijd, ging de eerste kamer toch tenslotte accoord met de verdediging van Minister Heemskerk, die, op grond van het feit, dat ook voor andere gemeentebambtenaren dan den Burgemeester, den Secretaris en den Ontvanger geen uitvoerige voorschriften in de Gemeentewet waren opgenomen, het voorschrijven van meer uitvoerige wetsregelen voor comptabele ambtenaren van bedrijven niet noodig achtte. Hij meende deze materie veilig aan het toezicht van Gedeputeerde Staten der provinciën te kunnen overlaten. Strikt genomen waren echter de door den Raad op grond van het meergenoemde wetsartikel vastgestelde regelen, in de practijk „bedrijfsverordening” genoemd, slechts aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten onderworpen, voor zoover betrekking hadden op het kasbeheer. In feite hielden de verschillende colleges van provinciaal bestuur zich echter niet aan deze beperking; zij eischten opneming van regelen, het geheele financieele beheer betreffende, en onthielden goedkeuring aan de bedrijfsverordening, indien deze bepalingen bevatte, die zij met een juist financieel beheer in het algemeen in strijd achtten. Dat de Kroon bij de huldiging van deze opvatting van hun taak nog al eens tusschen beiden moest komen en Gedeputeerde Staten menigmaal terugwees naar de door de wet gestelde grenzen, is te begrijpen. Veel interessants zou hierover te vertellen zijn.

En passant vermelden wij, dat de inhoud van de tweede alinea van artikel 252 der Gemeentewet thans aan Gedeputeerde Staten het vroeger zoo begeerde toezicht verleent. Immers nu is voor alle beheersregelen de goedkeuring van deze colleges vereischt.

Van de bevoegdheid, om artikel 114bis toe te passen, werd door de gemeenteraden een ruim en zeer verschillend gebruik gemaakt.

Ontvangsten en uitgaven van diensttakken, die men in engen zin niet als bedrijven zou beschouwen, zooals reinigingsdiensten, geneeskundige diensten, diensten van openbare werken, plantsoenen e.d., werden in financieel opzicht geheel afgescheiden van de overige ontvangsten en uitgaven der gemeente op grond van regelen, gebaseerd op het „leuke artikel”. Was er maar een zoodanige regeling, dan sprak men van een „bedrijf”. En daarmee uit. Het begrip „bedrijf” had bij de gemeente dus een geheel anderen inhoud dan in het particuliere leven; het werd een uitsluitend *juridisch* begrip.

Men ging zelfs heel ver. De gemeente Hilversum heeft inder tijd den geheelen bouw van haar raadhuis als een bedrijf op grond van het aangehaalde wetsartikel behouwd.

De gemeente 's-Hertogenbosch poogde nog verder te gaan. De decentralisatiegedachte had daar zoo postgevat, dat het gemeentebestuur in 1921 probeerde om ten aanzien van elk hoofdstuk der gemeentebegrooing, waarbij veel uitbetaling van arbeidsloon en veel aanschaffing van materiaal te pas kwam, artikel 114bis toe te passen. Een consequente doorvoering van dit beginsel zou geleid hebben tot een volledig uiteengooien van het financieel gemeentebestuur. Dit was Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te bar. Zij onthielden goedkeuring aan de desbetreffende raadsbesluiten. Toen de Raad daartegen bij de Kroon in beroep kwam, stelde deze laatste Gedeputeerde Staten in het gelijk. De Kroon overwoog daarbij, dat toepassing van artikel 114bis alleen kon geschieden bij uitzondering op de regelen, in de Gemeentewet voor het comptabel beheer in het algemeen gesteld, en dat de motieven voor afwijking van die regelen alleen aan den bijzonderen aard van den diensttak konden worden ontleend. Voorts gaf zij te kennen, dat het streven naar vermindering van onnoodigen bureaucratischen omslag en de bevordering van een vlugge afdoening van zaken niet voldoende waren om het goed recht van de uitzonderingsregelen aan te nemen.