

OFFENTLIG OG PRIVAT BANEDRIFT.

Af Dr. L. V. Birck.

I. Fra fri Konkurrence til Overenskomst.

1. For 100 Aar siden opfattede man Jernvejen som en almindelig Vej, kun at den bar Spor, og Drivkraften var mekanisk; som andre Veje skulde den staa aaben for hver Mands Vogn; for Skinnebrugen betaltes som ved Kanaler og Veje en „toll“; hvor Banen leverede Trækraft eller Vogn betaltes yderlig en „rate“. Parallelliseringen mellem Kanal og Bane finder sit Udtryk i, at en engelsk Jernbanelov hedder „*railway and canalact*“. Adskillelsen mellem at levere Skinnevej, at stille Vogn og Trækraft til Disposition og at transportere Gods er umulig, og Jernbanen bliver da offentlig Fragtmand („*common carrier*“). Først tillod man Fabriker og Miner at bygge Sidelinier („*sidings*“) og andre Selskaber fik Ret til at benytte Skinnerne, men ikke at gaa til Stationerne! En Overgang fra det gamle System er, at Ejeren af Materiellet forpagter Selskabets Linie. Privatvogne gaar nu kun som Specialvogne (tank- og Kølevogne); U. S. A.-*packing company* forsender Ladninger paa egne Godsvogne, men tjener mest paa sine Kølevogne p. G. a. delvis Monopol. De engelske Kulminer har egne Vogne, hvad der giver megen Tomgang og unødvendige Udgifter til Sporomstilling og Rangering. England kunde nøjes med det halve Antal Kulvogne, om de var ejede af Banerne.

2. Man gik ud fra, at fri Konkurrence var det naturlige: Der vilde blive anlagt flere Baner (ja, men sammenklumpede paa faa profitable Egne, medens store Dele af Landet som i England blev baneløse); man fik bedre Tjeneste (ja, men kun paa Hovedlinier og Iltog); man fik Rabatter og lavere Rater (ja, men det Oscilleringspunkt, Omkostningerne, hvorfra Banerne underbyder hverandre, ligger højere end Monopolselska-

bets Gennemsnitsrate). Rabat og Discriminationsrater er i hvert Fald vilkaarlige; ofte viser det sig tilmed, at lave Taxter opvejes af høje Extraafgifter for Oplag, demurage o. s. v.

Var Publikums Fordele illusoriske, saa havde Selskaberne kun Skade af Konkurrencen baade m. H. t. Anlæg og Drift: man fik en gal Fordeling af den i Banerne investerede Kapital; der anlagdes flere Baner mellem to givne Punkter, man fik for samme Trafikmængde dobbelt Oplag, Værkstedsrum og Materiel; en Bane, der fik sin Kapacitet udnyttet, maatte udvide, uagtet Konkurrentens Tog afgik halvtomme. M. H. t. Driften havde man Udgifterne ved Reklamekrig og den indbyrdes Chikane; Vognene afgik halvtomme og Toggangen var af Konkurrencehensyn sat saa absurd, at endnu i dette Aarhundrede afgik to Selskabers Tog samtidig mellem Birmingham og London. Endelig korresponderede Køreplanerne ikke, og der var mange Omladninger. Disse Mangler var afgørende, hvor Banerne forholdt sig supplerende eller konkurrerende til hinanden. Kampen om at tilrive sig mest Trafik var sikkert ikke mindre ødelæggende end Kampen mellem de første om at tilrive sig Maximum af det Fragtbeløb, begge Linier kunde opnaa tilsammen. Kun ved Baner, der stod indifferente til hinanden, viste Ulemperne sig ikke.

For at rationalisere Driften søgte man Overenskomst først om korresponderende Køreplan, saa om gennemgaaende Forsendelse uden Omladning, altsaa ogsaa om regelmæssig Vognudvexling og Ret til at føre Vogne over hinandens Linier, og endelig ensartet Klassificering af Godset.

3. Den simple Aftale bliver til en „*pooling agreement*“ eller til Kartel: 1) Man aftaler fælles Taxter for samme Godsklasse, fælles Persontarif og Rabatregler, fælles Taxt for „demurage“, for Oplag og Udlevering og for tomt Returgods. 2) Fælles Optræden overfor Funktionærer, det Offentlige og Publikum. 3) Man forpagter hinandens Linier og driver i Fællesskab Forbindelseslinier. 4) Man stiller den kortere og længere Afstand mellem to givne Punkter ens og forbeholder sig Ret til at bestemme Vejen, Godset skal gaa, for at begge Liniers Tog fuldt kan udnyttes. 5) Endelig enes man om at fordele Trafikens Volumen og Indtægt samt om Bøder for at overskride Kontingentet.

Overenskomsten førte til Fællesdriftens Fordele: a) Simplificerede Tariffer, b) Afsendelse af færre Godstog, men med flere Vogne, c) Indskrænket Vognspild og Tomgang, Inddragning af unødvendige Tog, og sparet Oplags- og Værksted-

plads. d) Vigtigst var det vel, at den enkelte Linie blev mindre afhængig af sit Distrikt med dettes eensidige Erhvervsliv; de contraherende Linier fik en mere blandet Kundekreds.

Dette medførte foruden større Effektivitet ogsaa, at Oscillationspunktet, hvorom Raterne kunde bevæges, nemlig Omkostningerne, sattes saa meget tilbage, at uforandrede, ja nedsatte Rater blev profitable, særlig da man rationaliserede Rabatsystemet.

Men Kartellet førte ogsaa til Udnyttelse af Lokalmonopolet, til overdreven Inddragelse af Tog, til Forsinkelse af Godsforsendelse og til den yderste Anvendelse af Principet: „What the trafic will bear“. I England førte Aftalen til højere Afgift for „split delivery“ (Gods, der skal afleveres forskelligt Sted) og alle Sideafgifter forhøjede. I U. S. A. førte Overenskomst til Discrimination dels overfor store interesseforbundne Afladere og dels overfor Folk, der intet Transportvalg havde, samt til Forhøjelse af de lokale og korte Afstands-rater: Paa Linien A-B-C hændte det ofte, at Raten for A-B var højere end Raten for A-C, at „short haul“ var dyrere end „long haul“. Discrimination kunde føre til meget lave og meget høje, men ofte irrationelle Rater; Anno 1900 var Raten for Støbejern til Liverpool mindre fra Ohio, U. S. A., end fra Bradford.

4. Hvor de forskellige Funktioner er splittede, kan man have følgende Selskaber: 1) Ingeniørselskabet, der anlægger Banen, 2) Selskabet, der lader dem anlægge og ejer Anlægget, 3) Selskabet, der forpagter det, ejer Materiellet og driver Banen, 4) Selskabet, der ejer visse Vogne (Spisevogne, Wagon-lits og Frysningstvogne), 5) Speditionsfirmaet, der samler Godset som Stykgods eller Partladning og lader det samlet gaa som Vognladning og 6) Express-Selskabet, som oplagrer, losses og lader, eller som afhenter Varen hos Afsender og udleverer den paa Modtagers Bopæl. Ogsaa her vil Kampen om det Beløb, Afsender kan give for alle disse Tjenester tilsammen, ende i Overenskomster.

Forholdene nødvendiggør da den frie Konkurrences Bortfald; men endnu vil Forbindelsen mellem to Punkter ofte besørge af flere Linier, og der kan være andre konkurrerende Transportmidler: Søen, Floden og Automobilruten. For Byer, der ligger ved Søen og ved Punkter, hvor to Jernbanelinier krydses, vil hver enkelt Linie møde Konkurrence; Automobilens Fremkomst har medført, at Mellestationernes Publikum ikke længere er paa Selskabernes Naade eller finder sig i Rater, som sluger de lokale Erhvervs Profit.

Staten har maattet tillade pooling og Amalgationer; i England kræves der dog Lov til Amalgationer; U. S. A. forbyder kun pooling, naar den er i „restraint of trade“; men saadanne Forbud var lidet virkningsfulde, fordi man ikke forbød Amalgation, som fuldbyrdedes snart ved at en Finanstrust fik Majoritet i flere Linier, snart ved, at den ene Linie opkøbte Majoriteten i den anden, og snart ved den rene Fusion. Efterkrigstidens Lovgivning i f. Ex. U. S. A. og England og delvis i Frankrig kræver, at Landets Baner skal ejes af ganske faa Grupper, hvis Virksomhed til Gengæld er underkastet Regulationer med Hensyn til Taxt og „service“. Man har anerkendt, at Jernbaner ikke skal konkurrere, med samarbejde i nationale Enheder.

5. I U. S. A. anses det for lige saa forrykt at dele Banerne efter Statsgrænser som efter Breddegrader; men Grænsen udsletter man i Europa gennem den internationale Overenskomst, hvis Maal er at oprette en fælles Fragtret, og som har sin Oprindelse i „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen“, der igen fik Overenskomst med de andre Stater i Nord-, Mellem- og Vesteuropa. I Paris er der siden 1922 en „Union des chemins de fer“. Den internationale Aftale sattes i System i Bern 1878 og er stadig blevet fornyet og udvidet og medfører hyppige Fagmandskonferencer om Køreplan, Vognfordeling o. s. v. Med det Maal at hindre „Verkehrssperre“ er man enedes om 1) Transportvang, 2) korresponderende Køreplaner og gennemgaaende Fragtbrev og Billet, 3) Brug af hverandres Vogne, 4) Fragtbrevets Form, 5) fælles Leverings- og demurage- og Ansvarsregler, 6) Regler om Emballage og Retur, 7) Regler om Interessedeclarationer, 8) om hensynsfuld Bagageeftersyn, 9) og om Indtægtens Fordeling ved gennemgaaende Fragt og om fælles Afregningssted samt 10) om Luxusexpresser (som Paris—Konstantinopel) og om Sove- og Spisevogne. Overenskomsterne er sikrede ved Voldgiftsbestemmelser.

Overenskomsten udelukker ikke det enkelte Lands Tarifautonomi saa lidt som Handelstraktater dets Toldautonomi; dog maa Tyskland i Følge Versaillestraktaten ikke give Undtagelsestarifer for tyske Varer.

II. Trafikhøjhed.

6. Striden mellem den borgerlige Frikonkurrence og organiseret Korporationsdrift er afgjort i den sidstes Favør, Spørgsmaalet er nu, skal Korporationsdriften være offent-

lig eller privatkapitalistisk? Nogle af de Fordele, som Statsbaner har, opnaas ogsaa ved Samling af Privatselskaber i Grupper, ligesom nogle af de Fejl, Statsdrift lider under, ikke er Statens, men eo ipso den store bureaukratisk ledede Gruppens. En Bane, der er mere end en Sporvej, maa drives af en større Korporation, et privat Aktieselskab eller Stat og Kommune; vor Tid begunstiger Overgangsformer som, at Aktierne helt eller delvist ejes af det offentlige, men at Driften har en relativ Selvstændighed, uafhængig af den øjeblikkelige politiske Magtfaktor, eller at det vel er den private Kapital, der raader over Baneforbindelserne, men under indgribende Kontrol fra det offentliges Side.

Staten postulerer Trafikhøjhed (at ingen Bane kan anlægges uden dens Tilladelse og paa dens Betingelser); i Frankrig kom Banerne straks til at høre til „*la grande voirie*“ og var som saadanne „*domaine publique*“. I U. S. A. var i Enkeltstaterne Registrering tilstrækkelig, men mellemstatlige Baner fik et ret formløst „*federal charter*“. Men principielt er overalt Trafikhøjheden nu anerkendt og begrundet med: 1) at Banen er „*common-carrier*“, 2) at den bruger Veje, der skal skaffes ved Expropriation, 3) at hindre Spildet ved unødvendige Parallellinier, 4) at den koncentrerer økonomiske Magt, Banen har, griber ind i alle Varepriser og Produktionsforhold, og 5) Hensynet til Soliditet og Driftssikkerhed samt Forsvaret.

Trafikhøjheden udøves gennem Trafikministeriet, som koncessionerer og ved en kgl. Kommissær, der har Tilsyn med Anlæg og Drift. Til Lokaibaner giver Kommunalraadene ofte Koncession — i Frankrig efter et normalt „*cahier de charge*“, men Ministeriet kan give Koncession paa Linier indtil 20 km, i England giver „*board of trade*“ Koncessioner paa „*light railways*“.

I Forbundsstater giver snart Forbundet, snart Enkeltstaterne Koncessionen, i Schweiz er Retten i 1872 gaaet fra Kanton til Edsforbund. I Tyskland var Trafikhøjheden hos Enkeltstaterne, som efter Krigen overdrog den til Riget. I U. S. A. er Trafikhøjheden hos Enkeltstaten, men hos Unionen, naar Banen er „*interstate*“.

III. Stat eller Aktieselskab.

7. Spørgsmaalet om Stats- eller Privatdrift maa besvares for hver af de 4 Opgaver: 1) driftsherremæssigt Anlæg og Eje af Banen a) af Linie og b) af Materiel, 2) det tekniske Anlæg (Entreprenørvirksomheden), 3) Finansiering og 4) Driften. Den,

der skal være Ejer af Linien, bør selv lade den anlægge; Staten bør ikke lade private anlægge Linien og købe den af dem, idet Anlægsomkostningerne erfaringsmæssigt af Anlægs-selskabet bliver forhøjede og udvandede. Erfaringerne fra Øst-rig og Frankrig viser, at private Baner, naar de overtages af Staten, er rovdrevne (sidst Frankrigs Vestbane). Lige saa slemt er det, naar Staten anlægger Banen og sælger Anlægget til private Selskaber, jfr. Salget omkr. 1880 af paabegyndte fran-ske Statsbaner og Østrigs Salg i 1855 af dets Statsbaner for 40 pCt. af deres Anlægssum; Østrig har jo gjort sørgelige Er-faringer i begge Retninger. Staten bør dog opkøbe bestaaende private Anlæg, naar det er Linier, der forbinder Statslinier eller der er rige Udviklingsmuligheder (jfr. Estrups Køb af de sjællandske Baner og Bismarcks af de preussiske og den rus-siske Regerings af Hovedlinierne) eller naar Staten derved kan slippe for en kostbar Garanti.

Statsanlægget lider baade af Ødselhed og Knaphed; man bygger for dyrt i Forhold til, hvad man faar, men ogsaa, — for at Bevillingen ikke skal være for stor paa en Gang —, kun med Øjeblikkets Trang og ikke med sikre Udviklings-muligheder for Øje (Københavns Banegaard).

Med Hensyn til det tekniske Anlæg bør Staten, hvis den har uafhængige og overlegne Ingeniører, som kan kontrollere, foretrække Entreprenørsystemet, idet der mangler et Kontrol-element, naar Statsingeniørerne selv anlægger.

8. Statsdrifts Fejl er følgende: 1) Publikums fordringsfulde Utaalsomhed overfor Statsvirksomheder, 2) Bureaukratismen har mange Fejl: manglende Paapasselighed overfor Udgifterne, Mangel paa Evne til at sætte Taksterne rigtigt efter Monopol-principet, kommerciel Stillestaaen og Forglemmelse af, at Baner selv maa skaffe sig sine Kunder og udbygge sit Opland, 3) Svaghed overfor Funktionærer og overfor Publikum, 4) flere Tog end nødvendigt (Tomgangstog), og paa trafikerede Linier for faa Tog, 5) Banedrift i tyndtbefolkede Egne, 6) Rigsdags-mændene forlanger flere Tog, 7) for lave og irrationelle Rater, unødvendige Stationer, Linier uden Opland og Omvejstrasse-ring. I Belgiens Finansdebat før Krigen talte over $\frac{1}{3}$ af Med-lemmerne om nye Tog eller Jernbanefunktionærer; jvf. en en-gelsk Statsmands Ord: „Statsbanesystemet gør Rigsdagen til Sæde for en confus og larmende Strid mellem forskellige Agenter for lokale Interesser“.

Funktionærhensynet kan føre til „Overstaffing“ og Svækkelse af Disciplinen. Funktionæren glemmer, at selv om han er bun-

den ved Arbejdskontrakt til Statsbanen, ophører han ikke dermed at være Undersaat. Ved Valgene optræder Funktionærerne som Tungen paa Vægtskaalen; i nogle australske Stater kom man herudover ved at give dem en til deres Tal svarende forlods Repræsentation, saaledes at de ikke deltager i Valget af andre Rigsdagsmænd. Til Beskyttelse mod Vilkaarlighed fra Overordnedes Side bør man give dem Forhandlingsret, bl. a. for at ikke Hensynet til deres Tjenestes Betydning skal forlede de andre Stænder til at gøre dem til Statsslaver. I vore Dage har man givet de underordnede Funktionærer Embedsmandsstilling, som man i Tyskland igen har frataget dem. Den højere Embedsstand er udsat for Knopskydningssygen (for at skaffe Avancement) samt for Mangel paa Vilje til Initiativ og Ansvarstagen, ligesom de ofte svigter kommercielt, f. Ex. ved Leverancer og Kontrol med Garantier, naar de møder den agtede Borgers Vilje til at forurette Statskassen. Dertil kommer, hvor de højere Embedsmænd er Jurister, at disses Mangel paa økonomisk og teknisk Forstaaen og stive Formalisme fører til Reglementer, der, hvis man rettede sig efter dem, vilde sinke Driften. Overfor Privatbaner maa Undersaatsargumentet afløses af et „Almenvellet kræver Trafikkens Opretholdelse“ eventuelt suppleret med tvungen Voldgift.

9. Opregner vi Privatsystemets Fordele, noterer vi samtidig de til dette knyttede drawbacks, uundgaelige, fordi det eneste Ledemotiv baade for Anlæg og Drift er Profit, ja ikke sjældent Kursgevinster: a) Det private Initiativ er stærkt; (ja men kun naar der er kommerciel Fordele). b) Banerne har lettere Adgang til Pengemidler; (ja men Højkonjunktorens Spekulation giver gal Investering, hvorfor de mange Jernbanekriser). c) Tarifen er bøjelig og sættes efter „what the traffic can bear“; (ja men dog saaledes, at største Gevinst og ikke største Samfundsnytte er Maalet). d) Privatbanen betaler sig bedre end Statsbanen (ja fordi den ikke tager Hensyn til Banernes indirekte Nytte, for Egnens Opkomst og for Erhvervene). e) Man er fri for politisk Tryk paa Funktionærernes store Klasse (men denne er til Gengæld miserabelt stillet, særligt i Frankrig. Samfundet har virkelig Interesse i som f. Ex. i Danmark, at en Snes Tusind Funktionærfamilier faar rimelige Vilkaar). f) Privatbanen er sparsommelig (men ofte ogsaa overdrevent og paa gale Steder). g) Privatbanen er ikke bureaukratisk styret (jo, naar den bliver tilstrækkelig stor). h) Det maa indrømmes, at Privatdriften har sin Fordel i kommerciel og teknisk Bevægelighed hos Ledelsen (dog Favoritisme overfor Leverandørfabri-

ker, hvori Direktionen er interesseret, og overfor visse Kunder, ligesom Materiellet ofte er i miserabel Forfatning). i) Raten kan sættes kommercielt rigtigt (dog udnyttes Monopol gennem „Discrimination“: Naar U. S. A.'s Rater i Gennemsnit synes billige, er det fordi Trafiken er i Masseartikler og gaar over lange Strækninger; paa korte Rejser er Betalingen ofte urimelig høj. Jernbaneaktier bliver et Spekulationspapir). j) Man er fri for de politiske Baner, der er som Faraos magre Køer (ja men der bliver store banetomme Rum). k) Man er fri for Parlamentets Indblanding; (ja men har til Gengæld Børsmændenes). l) Den enkelte Bane anlægges rationelt; (ja, men det nationale System kommer til at mangle Ensartethed og Plan; skal saadant naas ved Amalgation eller Overenskomst mellem flere Baner, sker det for sent og med store Omkostninger.) m) Undertiden kan Kapitalen skaffes billigt, og Omkostningerne ved Anlægget indskrænkes; (men til Gengæld er der ofte grov Overkapitalisering).

10. For Statsbanesystemet er der tilmed meget, der taler: langtidigt Overblik over Anlægget, som ikke sker efter øjeblikkelige Profithensyn (men det parlamentariske System sprænger ofte Overblikket; den politiske Studehandel medfører, at nødvendige Baners Anlæg betinges af skadeliges og hindres af uvedkommende Grunde som Storstrømsbroen i 1910). Staten kan (paa godt og ondt) anvende sine Baner i sin Erhvervs-politik, og kan lade Underskud ved Linier gennem Egne, hvor Opland kan oparbejdes, dækkes ved profitable Liniers store Overskud; endelig kan den føre en Taxtpolitik efter hvad „trafic can bear“ paa en samfundsgavnlig Maade efter et samfundsmæssigt Nyttehensyn.

Banens Betydning m. H. t. visse Egenes eller Erhvervs Op-hjælpning eller for Statens militære og sociale Formaal er saa store, at en blot Rentabilitetsberegning som Nyttemaalestok bliver misvisende; og de store Privatbaneselskabers Ledelse bliver i Kraft af deres Kapitalstyrke og Transportens Nødvendighed saa mægtige, at de danner Stater i Staten; af disse Grunde holder de fleste paa, at et Lands Hovedlinier bør ejes af Staten. Men Statsbanesystemet forudsætter finansiell Sundhed, en myndig Regering, en hæderlig og effektiv Embedsstab og en resignerende Rigsdag.

Ejer Staten ogsaa Fødelinjer, bør disse i al Fald udskilles fra Statsbanernes Ledelse, fordi de ofte hverken kan have Taxter eller Funktionærlønninger fælles med disse, og fordi deres Trafik er lokal og egenartet.

11. En Forbindelse mellem Statseje og privat Drift foreligger, naar Staten forpagter sin Linie ud til et Driftsselskab, hvem af dem, der saa end ejer Materiellet. Systemet kender vi fra Holland, hvor de to Driftsselskaber ikke levner Staten mere end 1 pCt. af Anlægskapitalen, og hvor der har været mange Klager fra Publikum som fra Funktionærernes Side. Italien bortforpagtede sine Statsbaner i 1885, Forpagterne maatte skaffe Materiel, men Staten laante dem Pengene og maatte selv vedligeholde og udvide Linien gratis; da Selskaberne førte en skarp Dividendepolitik og ovenpaa Aktiekapitalen lagde et Obligationslaan, opspistes det betingede Reservefond hurtigt og Staten fik intet. Baade i Italien og Frankrig viste det sig, at Staten, om den vil opnaa Dobbeltspor, Fragtindrømmelser eller bedre Stilling for Funktionærerne, maa betale Selskaberne. Forpagtningssystemet betyder, at Staten intet Udbytte faar for sit Anlæg og heller intet for sit Materiel. Forpagtningsselskabet fristes til ikke at gennemføre sin Vedligeholdelsespligt og at ende med Rovdrift af Linie, Materiel og Folk.

Hvor Staten af trafikale Hensyn forpagter Privatlinier, maa den selvfølgelig svare Rente og vedligeholde bedre, end Selskabet selv vilde, og desforuden straks sætte Linien i Stand.

IV. Kapitalens Anskaffelse.

12. Staten faar sine Midler i det aabne Laanemarked; men dens Kredit kan til Tider (Sydamerika og Balkan) være saa rystet, at den maa laane af Entreprenøren — til Aagerrente.

Statens Jernbanelaan forrentes af de almindelige Statsindtægter, naar da ikke Banens Overskud assigneres dertil (regnskabsmæssigt rigtigt). Undertiden opkræver Staten Tilskud fra interesserede; det rigtigste er altid at lade Egnen dække f. Eks. Expropriationsudgiften; thi har en Egn ikke saa megen Interesse i Banen, bør den ikke anlægges; Kommunerne faar deres Udgift refunderet af Grundejerne gennem en Grundskat eller en Bettermentsafgift, der opkræves efter Grundens Afstand fra Station og andre særlige Forhold. Staten kan ogsaa kræve en egentlig Jernbaneskyld, der i en Aarrække rammer den Værdistigning, de private Ejendom undergaar som Følge af Jernbaneanlægget. Tilhængere af en Grundskyld er Modstandere af saadan ensidig Beslaglæggelse af denne Skattekilde. I Norge kræves et Distriktsbidrag (15 à 20 pCt. af Anlægskapitalen), for hvilket Distriktet ikke faar noget Kapital-Andelsbevis.

I Danmark brugte vi før Krigen at lade de interesserede Kommuner give en rund Sum engang for alle varierende fra 25—80,000 Kr. pr. Banemil.

13. Helst skal Privatbaner skaffe sig Midler paa Kapitalmarkedet; Smaabaner, der ikke kan henvende sig til det aabne Marked, giver en Finanstrust sine Forskrivninger og modtager til Gengæld dennes Omniumspapir, der kan vente Afsætning paa det større Marked (Kreditforeningsprincippet, der er anvendt ved Anlægget af de tyske Kleinbahnen). 1) Staten giver principielt intet Tilskud (England); 2) Ofte refunderes Banen erlagt Told og Skat eller den fritages for Formue- og Grundskatter og Stempelafgifter af Dokumenter, der vedrører Anlægget; 3) det offentlige betaler Expropriationen helt eller delvist (f. Ex. Rusland og Danmark, samt under visse Betingelser ved de tyske Kleinbahnen); 4) Staten giver et Tilskud engang for alle a) med en rund Sum som i Østrig, Bayern, Frankrig og Rusland, b) pr. Kilometer eller c) i Forhold til Aktiekapitalens Størrelse; 5) Staten tegner almindelige Aktier, fra 25—75 pCt. i Danmark; det samme System bruges ved preussiske, østrigske, hollandske og belgiske Lokalbaner; 6) Staten tegner Aktier, der gaar bag efter de almindelige Aktier; 7) Fyrsten tegner Aktier eller giver Tilskud af sin private Kasse (de første hollandske Baner og i Bulgarien før Krigen). 8) Staten yder et langt Laan rentefrit eller mod lav Rente; Staten kan ogsaa staa i Forskud for Anlægssummen; 9) U. S. A. har givet Banerne *landgrants* med et Areal saa stort som Tyskland; lignende System i Canada og i gamle Dage i Australien; 10) Staten giver aarlig eller engang for alle et Tilskud til „fonds perdue“ eller Afskrivningsfonds; 11) Staten bygger Linien (Frankrig 1877—83) og giver den billigt eller som i Zar-Rusland gratis til Selskaberne; Staten betaler Dobbeltspor og andre Udvidelser, ofte i Rusland, Østrig og Italien samt et Par Gange i Frankrig, eller betaler for at faa Selskabet til at overtage uprofitable eller militære Linier; herunder kan ogsaa nævnes de mange Tilfælde, hvor Staten har bortforpagtet sine egne Linier billigt til et privat Selskab; 12) Staten giver aarlige Subsidier, en rund Sum eller pr. Kilometer, for en begrænset Tid eller altid (Østrig, Italien og asiatisk Tyrki); eller som i Frankrig, hvor Staten i Form af Annuiteter refunderer Selskabet en Del af Anlægssummen. Herunder kan regnes en rigelig Betaling for Postførelse, for Brug af Selskabets Telegraflinie og for militære Transporter.

14. Endelig har vi Garantisystemet: a) Rentegaranti for

Obligationsgæld, b) for Anlægskapitalen, c) for Aktiekapitalen, helt eller delvist; d) Garanti for Udbytte for en Del af Nettet eller for Indtægten pr. Kilometer (anatoliske Bane) og endelig e) Garanti for Tilstedeværelsen af et synkende Fond eller for Tilbagebetaling af Obligationsgæld (Frankrig og Østrig). Undertiden gives Garantien for at sikre Banens Anlæg eller rettere Aktiekapitalens Tegning — undertiden for at bevæge Selskabet til Udvidelser, Elektrificering eller lign. Garanti, Aarssubvention og Tilskud indrømmes, naar Banen anlægges saa vel som paa et Tidspunkt af dens Eksistens; hvad *Hirsch* og *Rotschilderne* har presset Regeringerne for gennem Rentegaranti, Kilometergaranti og Aarssubsidier i Balkan, Lilleasien og Sydamerika er Millioner og Millioner.

I Danmark har vi følgende Regler: Rentegaranti (den øst-sjællandske og lolland-falsterske Baner, hvor den er bleven effektiv). Da de sjællandske Baner var private, var der Garanti for Obligationsgælden; ved en Mængde Baner garanterer Kommunerne Banens Laan. Ved andre Baner tegner Staten Aktier af 3die Gruppe, Kommunerne af 2den og private af 1ste Gruppe. Iøvrigt har Staten givet halv eller hel Expropriation, fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{3}{4}$ af Anlægskapitalen eller har overtaget en Del af Aktiekapitalen ofte som sekundære Aktier. Staten driver Sorø—Vedde, Orehoved—Gedser og Viborg—Aalestrup og har til Gengæld bortforpagtet Nyborg—Ringe—Faaborg for mindre end 2 pCt. af Anlægskapitalen.

Rentebærende Laan og en begrænset Aktietegning er det mindst fordærlige; sekundær Aktietegning er ligesom rentefri Laan tilsløret Subsidie; Subsidier kan forsvares, naar de kun gives engang for alle, og naar Selskabet paatager sig ikke strengt nødvendige Udgifter som at gaa Omveje, bygge Broer og Viadukter.

Garantier er altid uheldige; de frister til Rovdrift, en gal Dividendepolitik samt til Sløseri, naar Selskaberne balancerer paa Udbyttegrænsen. Ulykkelig har Resultatet af en konstrueret Politik af Forpagtninger, Garantier, Aarsunderstøttelser, Opkøb af private og dels af Statslinier været i Østrig, Tyrkiet, Italien og særlig i Frankrig, hvor man ved nogle Baner garanterede Selskabet en 7 pCt.s Dividende, og hvor Staten indtil Anno 1900 havde betalt en Milliard Francs i Garantier for Udbytte og for Henlæggelse til de synkende Fond, Aktionærene skal have udbetalt ved Koncessionens Udløb. I Italien garanterede man før Krigen to Kompagnier, som konkurrerede med hinanden og hvem den garanterede Dividende gjorde ligeglade for Omkostningerne herved.

Staten stiller Betingelser for Garanti: 1) de ydede Beløb skal tilbagebetales, naar der bliver tilstrækkeligt Overskud, hvad der sjældent bliver, 2) Staten faar Del i Overskud, naar Garantien er tilbagebetalt, endvidere 3) skal der være synkende Fond til Sikring af Tilbagebetaling af optagne Laan. Hvor Staten ogsaa garanterer de synkende Fond, garanterer den faktisk baade Kapital og Renter. 4) Endvidere kræves et Udbytteudligningsfond og paa den anden Side et Maximum for Dividenden, der maa ydes. 5) Foruden Reserve- og Pensionsfonds kræves ofte Henlæggelse til Fornyelses- og Forstærkelsesfonds til Sikring af de nødvendige Udvidelser og Vedligeholdelser. Men det er kun sjældent, at disse Henlæggelser finder Sted. Ejendommeligt er det, at man ved garanterede Baner kun sjældent sikrer sig mod Kapitalens Udvanding.

Med Hensyn til Privatbaner maa man — ikke blot i denne Forbindelse — sondre mellem rent kapitalistiske Baner og saadanne, som kun formelt er Privatbaner, idet Aktionærerne væsentlig er de Kommuner, Banerne berører. Danmark startede med kapitalistiske Baner, hvortil Kapitalen kunde lokkes ved Rentegaranti, men gik over til Statsbaner og „Kommunalbaner“.

V. Koncessionen.

15. Koncessionen indeholder Tilladelse til at lade expropriere Areal (hos os i Henhold Frd. $\frac{5}{3}$ 1845), til at anlægge og drive Banen, samt Koncessionshavers Rettigheder og Pligter; nogle af disse følger af almindelig Lovgivning, andre staar i selve Koncessionen, som kan være meget forskellig og indeholde flere eller færre af nedenstaaende Bestemmelser:

a) Ministeriet approberer Banens Retningslinie, Byggemaade, Skinnevægt og Materiel samt paaser, at de af Telegraf- og Postvæsenet og Militæret stillede Krav sker Fyldest. Anlægget kontrolleres af Statens Kommissær eller tilsynshavende Ingeniør, der under Appel til Ministeren kan forlange Ændringer, standse Arbejdet og kassere Materiel; Regeringen kan straks eller senere forlange Dobbeltspor, oftest dog mod selv at betale eller garantere Forrentningen. Koncessionæren maa ikke beskadige Veje og kan være pligtig til at sikre Niveauoverkørsler og bygge Viadukter.

b) For rettidig Paabegyndelse og Fuldendelse samt ordentlig Udførelse stilles et fortabeligt Depositum. Aktiekapitalen skal være til Stede inden en vis Tid. Obligationer, Pantsætningsdokumenter og Præferenceaktier maa kun udstedes med

Ministerens Tilladelse. I U. S. A. og England maa den nominelle Kapital ikke være større end den faktisk anvendte(!)

c) Arbejdet skal bortliciteres og saa vidt muligt skal bruges indenlandsk Materiel og indenlandsk Arbejdskraft; Selskabet skal respektere Arbejderbeskyttelseslovgivningen; det skal have indenlandsk Domicil og Bestyrelsens Flertal samt Funktionærerne Indfødsret; Militærpersoner har ofte Fortrinsret til Ansættelse. Lønningsreglement approberes af Ministeren, der dog ikke kan forlange Lønforhøjelser men vel modsætte sig Nedsættelser. Der er Regler om Voldgift ved Strid mellem Funktionærer og Direktion. I Danmark skal Kommissarius bifalde vigtige Embedsbesættelser og deres Aflønning saa vel som Tjenesteinstrukser.

d) Koncessionens Varighed er fra 25 til 99 Aar; i mange danske Bevillinger er der ikke fastsat nogen Begrænsning.

16. e) Banen kan faa Ret til trods for Postvæsenets Eneret at besørge Smaapakker med Vægt indtil 11 kg; i Danmark har vi J. B.-Frimærkepakker paa indtil 25 kg, der endog udbringes. Banen skal give Post-, Telegraf- og Toldvæsen Adgang til at udøve deres Funktioner, holde Postvogne løbende og indrette Post-, Telegraf- og Toldkontor, hvor det kræves.

f) Der kan undertiden forlanges Fangekupeer og Sygevogne, nedsatte Taxter for Militærpersoner, Rigsdagsmænd og Statsbanernes Personale; Militæret kan forlange Extratog og ved Mobilisering beslaglægge Banen, principielt uden Erstatning for Beskadigelser i Krigstid. I Belgien skal Vælgere beforders billigt til Valgstedet.

g) Banen skal rette sig efter Lovgivning med Hensyn til Skatter, Politi (ogsaa Banepoliti under Anlægget) og Hygiejne.

h) Den kgl. Kommissær har ogsaa under Driften Ret til at færdes paa Banen, udsørge Personalet og gennemgaa Bøgerne.

i) Hvis Linie og Materiel ikke holdes i god Stand, kan Regeringen ofte lade det gøre paa Jernbanens Regning. Driften skal være teknisk forsvarlig og med lagttagelse af Sikkerhedsregler. Ofte kan Ministeriet forlange Materieludvidelse.

j) Ministeren skal bifalde Køreplanen og kan forlange Togtilslutning. I Tyskland skal alle Privatbaner under Bødestraf rette sig efter Statsbanernes „Betriebs- und Verkehrsordnung“.

k) Regnskabet skal indrettes i Former, approberede af det offentlige, der kan forlange Regnskab for Sektioner og Enkeltlinier; strenge Regler kan der være for, hvad der skal føres paa Drifts- og hvad paa Kapitalkontoen; der maa ikke udstedes Friaktier; der kan være Regler om Vedligeholdelses- og Af-

skrivningsprocenter og Henlæggelser til Reserve-, Udbytte-, Udlignings- og Forstærkningsfonds, samt til „fonds perdue“, fordi Kreditor kun sjældent kan gøre Udlæg i en Bane og de til Driften nødvendige Ejendele.

l) Staten godkender Direktionen og har Repræsentanter i Bestyrelsen og forbyder undertiden interlocking directorates.

m) Selskabet betaler foruden almindelige Skatter undertiden en Afgift, varierende med Overskudet eller med Bruttoindtægten, undertiden udtrykt gennem den befordrede Godsmængde. Yderligere indestaar Privatbanerne for Trafikskatter, „Verkehrsteuer“, der indregnes i Billetpriis og Fragttax.

n) Der er Transportpligt overfor Personer og Ting i samme Omfang som ved Statsbanerne. Der skal daglig være mindst eet Persontog i begge Retninger, i det kejserlige Tyskland skulde mindst eet Tog indeholde 4de Klasse og mange Steder 2den Klasse, noget der dog nu bortfalder. Koncessionen fastslaa Princippet om *equal service*.

17. Koncessionen bortfalder, naar Banen ikke aabnes rettidig, naar den ikke holdes i Drift, naar Koncessionen groft krænktes, naar den udløber, hjemfalder eller tilbagekøbes.

a) En Bane kan exproprieres efter de almindelige Regler eller tilbagekøbes efter frivillig Overenskomst. b) Den kan „hjemfalde“ med eller uden Erstatning og i første Fald efter en Vurdering, hvis Regler er fastsatte i Koncessionen: 1) Efter uvildige Mænds Skøn, 2) efter Udbyttet, efter Gennemsnittet af 7, 5 eller 3 Aar, efter de tre bedste af sidste 7 Aar, alt under Hensyn til Fremtidsmuligheder og altsaa under, hvor mange Aar, der er tilbage af Koncessionstiden. 3) Fra Udbytteværdien drages ofte Slitage. 4) Anlægs- eller Reproduktionsværdien med eller uden Slitage. 5) Undertiden hjemfalder Anlægget gratis, men Materiellet skal betales. 6) Efter Værdien af den nominelle Aktiekapital + Obligationslaan til Pari, ofte med et Tillæg af Profit, alt efter, hvor mange Koncessionsaar, der er tilbage. 7) Aktiekurs, Dagskurs eller Gennemsnittet for et vist Antal Aars eller Gennemsnittet af de to bedste og to daarligste Aars Kurs i en Periode. Ofte tillægges til Aktiens Kurs 10 eller 20 pCt. Undertiden fradrages i Overtagelsessummen ydede Subsidier, men kun undtagelsesvist ydede Garantisummer. Ved Koncessionens Udløb skal Banen være i god Orden. I Belgien skal Banen henlægge af sit Overskud en Fond, der garanterer Staten mod slet Vedligeholdelse; det kan være praktisk at forbyde Dividendens Udbetaling de sidste 5 Aar. Ofte vil der være stipuleret en Tid indenfor hvilken An-

lægget ikke kan tilbagekøbes, samt i Reglen Procenttillæg til Vurderingssummen, der varierer med hvor mange Aar, der er tilbage af Koncessionstiden; man vil sikre Selskabet en vis Nydelsestid. For de lange Koncessioner er Reglen: Hjemfald uden Erstatning ved Koncessionens Udløb. Har udenlandske eller indenlandske Kapitalister misbrugt Statens Nød, kan en Voldsexpropriation forsvares med Erstatning af de faktisk hafte Udgifter, endda fradraget hvad udbetalte Dividender har oversteget 5 pCt.

Vurderingen implicerer vanskelige Spørgsmaals Løsning, f. Ex. hvorledes skal Erstatningen beregnes for et fast Anlæg, der kan leve 20 Aar, naar der kun er forløben 10? skal der da gives 50 pCt. af Anlægsværdien og skal der da tages Hensyn til, at Erstatning udbetales straks, medens Amortisationskvoterne først successivt vilde indtjenes?

Efterkrigstiden har rejst Spørgsmaalet om Statens Stilling, hvis Banen ikke opfylder sin Trafikpligt. I mange Tilfælde vil Banen vedblivende kunne betale sin Drift og vedligeholde, men ikke forrente sin Kapital; i saa Fald lider vedkommende Selskab Skæbne med andre Erhvervsselskaber, hvis Materiel et teknisk Fremskridt har forældet før Tiden; er der en ikke-garanteret Obligationskapital bør Staten tillade denne at indtræde i Aktiekapitalens Plads. Vil den ikke dette, er Spørgsmaalet Lukning eller Statstilskud. Bogholderimæssigt set vil Lukning være det rigtigste; men Forholdet angaar ikke blot Stat og Selskab; thi Egnen med dens Erhvervsmuligheder er direkte afhængig af Transportmuligheden bortset fra, at en lukket Banes Materiel nærmest vil være værdiløst. Derfor vil i nogle Tilfælde den rette Løsning være en Forhandling mellem Kreditorer og Staten og Egnen om Præferenceaktier (til Ommontering) eller et midlertidigt Driftstilskud. Endvidere maa Takster og Lønningsforhold for en saaledes rekonstrueret Bane muliggøre, at Driftens Indtægt dækker dens Omkostning.

Staten benytter sig sjældent af sin Genkøbsret, men — hvad vi ogsaa gjorde ved de sjæll. Baners Overtagelse — forhandler sig til Rette. Tilbagekøb er derfor oftest en slet Finansoperation; kun i Schweiz tjente Staten, idet den havde Ret til ensidig ved Lov at fastsætte Taxationsreglerne, og hvorledes Regnskabet skulde opstilles.

VI. Taxtregulering.

18. Det simpleste Princip, at Selskabet har Taxtfrihed, brydes i angelsachsiske Lande af *common laws* Regel „just rates, no

undue preference and no restraint of trade"; a) I „*undue preference*« inkluderer Rabatter, der ikke er tilgængelige for alle, Byer eller Firmaer. Denne *common laws* Regels Anvendelse paa Banerne sker allerede i England ved en Lov af 1847 og skærpes ved Jernbane- og Kanalakten af 1888, hvorefter en Jb.-Kommission skal afgøre ved Voldgift, om Fortrinsstillingen er „undue“. I Italien, Frankrig og Belgien var „Favører“ forbudt i de ældre Love. Men hvad er „undue“? Er det urimeligt, at en stor Befragter, der kan fylde et Tog, faar Moderation, eller at der er lave Rater for Specialtog, overhovedet at man bryder den éns store Rates Princip. Derimod maa „agent tickets“, man i U. S. A. rundt i Byen køber til nedsat Pris, betragtes som urimelig. Særlig har man ved „long and short-haul-clausulen“ vendt sig mod det Misbrug, at der kræves mere for en kortere Afstand end for en længere; jfr. en Lov i U. S. A. af 1887. b) Raten skal være *fair, just and reasonable* (undertiden defineret som ikke *unjust*). I U. S. A. kan I. St. C. (Interstate Commerce Commission) erklære en Taxt for *unjust* og forlange Ændring, og den engelske Lov af 1888 bestemmer, at Regeringen kan kræve „reasonable facilities“. c) Endelig betyder „no restraint of trade“, at man ikke maa underbinde den frie Handel, dog er nu „restraint of trade“ kun utilladelig, naar den er „obnoxious and unreasonable“.

Disse tre Begrebers Indhold er ikke defineret i nogen Lov, men er Genstand for Domsafgørelse, snart ved de almindelige Domstole, snart ved særlige Jernbanekommissioner med eller uden Appel til Regering eller Domstole.

„Just“ skal være til begge Sider; altsaa Produktionsomkostningerne skal dækkes, heri fair Forrentning og Profit. Der skal tages Hensyn til „*earning capacity*“. a) Hvad er Produktionsomkostninger? Meget forskellige, eftersom Banen ledes; høj Taxt, lille Omsætning eller omvendt? b) Produktionsomkostningerne for den enkelte Tjenesteydelse kan ikke findes, højst ved en skønsmæssig Tilregning, c: Fordeling af Generalomkostningerne over de enkelte Tjenester? c) Hvad er fair Rente? Meget faa Selskaber kan opgive den virkelige indskudte Kapital, ofte er den udvandet og dens Størrelse er afhængig af Afskrivningsreglerne. Faren er, som Praksis viser, at man accepterer en Kapitalisation, der er for stor, og urigtige Afskrivningsregler, og at man derfor indrømmer forlangte Rater uden at indse, at lige saavel som Stykomkostninger kan bestemme Priser, kan Priserne bestemme Stykomkostninger ved deres Indflydelse paa Trafikvolumen. Endelig kan det reelt

være „just“, at fordele Generalomkostningerne forskelligt, og Gennemsnitsudgiften kan ofte nedsættes ved at erhverve ny Trafik, der ikke kan bære sin Andel af „Generalen“. Undertiden maa, naar en Vare kan transporteres ad to Veje, den billigste Vejs Rate vælges, ad hvilken Vej den end føres (Frankrig). d) Raterne maa ikke være vilkaarlige eller overrumplende (skal offentliggøres 1 à 3 Maaneder i Forvejen). e) Ofte forlanges særlige Rater, Arbejdertog, Sæsonbilletter, nedsat Taxt for visse Næringsdrivende fra Hjem til Markedet, samt lav Fragt for Fødemidler og for visse Raastoffer; i England skal nu de fire Hovedlinier sætte op mod 10 pCt. af Fragtindtægten til Side til Fragtreduktion for visse Fødemidler og særligt for Kul. Ratefastsættelsen omfatter ogsaa Extraafgifter („demorage“, Vognleje, private Sidespor, Losning, Udbringelse o. s. v.).

I Danmark som i Norge skal Taxterne bifaldes af Regeringen, altsaa Banen kan ikke begynde, før dens Taxter er godkendte; i det gamle Rusland kunde Regeringen ensidigt gennem Trafikraadet, hvori Statsbanerne havde Flertal, sætte Taxter.

En Maximalrate kan sættes — jfr. Gladstone „penny a mile“ — men det er ofte uheldigt, da den maa sættes efter ugunstigste Forhold; Princippet er dog trængt igennem lige som Princippet om ensartet Klassifikation af Godset; i Tyskland sattes Maximalraten af Regeringen hvert femte Aar.

Angaaende Bevægelsen indenfor Maximalraten skulde Selskabet have fri Bevægelighed nedad; dog skulde i Mellem-europa Regeringen bifalde Ændringer — for at hindre unfair Konkurrence mod Staten og i Frankrig af Hensyn til Kanaler. (Af samme Grund Minimalrater). Kan en engang nedsat Rate forhøjes uden Regeringens Tilladelse? Kan den det ikke, er der Fare for, at man ikke vil nedsætte. I England kan ingen Rate igen sættes op uden Tilladelse og uden god Grund kan præsteres, dog kan man indenfor et kortere Tidsrum hæve en engang nedsat Rate. Reglen for Nedsættelser er, at Bordet fanger; i nogle Lande kan Regeringen forlange Nedsættelse, om Dividenden overskrider en vis Højde.

19. Organer for Ratesættelsen er enten Ministeriet, de ordinære Domstole eller en judicial Jernbanekommission, undertiden med Appel til Højesteret. I England kan Parlamentet principielt efter Regeringens Indstilling sætte de Rater, det vil; i Praxis følger man Reglen efter Lov af 1888, at Kompagniet eller „Board of trade“ kan foreslaa Maximalrater, som Parlamentet giver Lovkraft. I 1914 garanterede Staten de

engelske Baner deres hidtidige Fortjeneste og maatte for at følge Priseniveauet i 1917 tillade en Rateforhøjelse af 50 pCt. To Aar efter nødvendiggjorde en Lønstigning paa 250 pCt. (siden 1913) en yderligere Forhøjelse. Er en Rate fikseret, kan Selskabet ikke ændre den, dog kan „*Rail road tribunal*“ efter 1921 tillade en „*exceptional rate*“, som ligger 40 pCt. under Normalraten. Det nævnte Tribunal skal efter Transportloven af 1921 acceptere Tarif og Klassifikationer og har tilladt en Rate, der nu ligger 60 pCt. over den af 1913 og synes at have accepteret en Personrate af $1\frac{1}{2}$ d. pr. mile paa 3. Kl.

Nogle Steder er Erhvervene repræsenteret i et raadgivende „*Verkehrsrath*“, „*advisory council*“, ogsaa Danmark, i hvis Jernbaneraad der tilmed sidder Repræsentanter for de 4 Partier.

Typisk for en judiciel Domstol er „*Interstate Commerce Commission*“. Den blandt Farmerne i Begyndelsen af 70'erne fremstaaede „*Granger-bevægelse*“ havde fremkaldt Krav om fair Rater, „*short and longhaul*“-Klausulen og Forbud mod Discrimination.

Banerne var anlagte med størst Dividendemulighed for Øje og af Pionerer, der i Virkeligheden var Fribyttere; Overkapitalisering, Svindel og Rovdrift var Reglen; og naar de store Linier opkøber Lokallinier, sker det til forrykte Priser, fordi Køberselskabets Direktør i Forvejen havde faaet Lokalliniernes Aktier i Hænde. Under Børssvindel føres Kampene mellem Jernbanekongerne: Vanderbilt, Gould, Harrimann, Hill og Morgan. I disse Kampe mellem Baisse og Hausse kunde Aktierne, naar Baissen var i Klemme, stige til 10 Gange deres Paa-lydende. Disse Kampe medvirkede til Kriserne af 1847, 57, 73, 93, 1900 og 1907. Fra 1889—95 gik 400 Baner Fallit, i 1907 gik igen Baner med en Kapital af 4 Milliarder Dollars Fallit. Disse Kampe endte med overkapitaliserede Sammenslutninger. De Punkter, hvorpaa Kritikken mod Jernbanekongerne satte ind, var: 1) krisehidførende Spekulation, 2) Rovdrift, hvorved man afvekslende fedede og sultede Selskabets Aktivside, 3) det dyre Anlæg, der skyldtes, at Banens Ledere sad i Entreprenørselskaberne (Leland-Standford), 4) Udvanding og Overkapitalisering, 5) permanent Svindel ved Konsolidering, 6) Bestikkelse, 7) Monopolpolitik overfor Byer og Regioner, der ikke havde andre Ruter. Her nævnes altid de berygtede Overenskomster mellem Standard-Oil og New-York-Central og Pennsylvania-R. R. om Underbinding af Til- og Fraførsel for Rockefellers Konkurrenter og Leverandører.

Stater som Illinois og Wisconsin havde oprettet Trafikkom-

missioner, men forgæves, da Domstolene stod modvillige. 1887 accepterer Unionen imidlertid de af Farmerne hævdede Principper og føjer til et Forbud mod Karteloverenskomster; en „Interstate Commerce Commission“ faar for Baner, der gaar gennem mere end een Stat, en Domstols Ret til at paalægge Vidnetvang, den skal udarbejde Rapporter og kan paa Befragters Ønske anlægge Sag om Princippernes Krænkelse. Ligetil 1903 var Kommissionen nærmest et statistisk Kontor p. G. af Domstolenes Sabotering; Sager førtes i Langdrag i en evig Strid, om Forbunds- eller Statsdomstole var ret Værneting. Trods Shermanlovens Forbud (1890) mod „restraint of trade“, kom man ingen Vegne heller ikke med Overenskomsterne; Elkinsloven af 1903, forstærket ved Hepburnloven af 1906 a) forbyder Rabatter, b) lægger al Transport, ogsaa Landevej og pipelines, ind under Loven, c) Kommissionen faar Initiativ til Sagsanlæg, d) faar Ret til at erklære en Rate for unjste, men ikke til selv at sætte Rate, e) alle Sager skal i Appel for Forbundsdomstolene, ikke for Staternes; f) Regler for Bogholderiernes Indretning gives efter Kommissionens Beslutning, og g) det forbydes endeligt et Baneselskab at transportere saadanne egne Varer, som det selv sælger, en Regel Domstolene erklærer for forfatningsstridig. Roosevelts Agitation fører til en Ændring i 1910, hvorefter Kommissionen faar Ret til at suspendere en Rate i 6 Maaneder, medens den undersøger den. Herefter erklærede Kommissionen en Række Rater for uretfærdige. Jernbanerne truede med at gaa fallit og afskedige Personale, medens Wallstreet lavede Deroute i Baneaktier; Regeringen maatte da indgaa paa et Kompromis. 1916 gennemføres 8 Timers Loven. Da Regeringen i 1920 gav Banerne tilbage til Ejerselskaberne, ophævedes Forbudet mod Overenskomst, og Kommissionen fik Ret til ensidig at sætte hvilke Rater, den vil, under Betingelse af, at Selskaberne faar „fair return“: da Selskaberne alle er overkapitaliserede, er denne Indrømmelse farlig og indskrænker Kommissionens Aktionsfrihed; efter en Lov af 1929 er Reglen den, at Taxten skal sættes saaledes, at Aktionærene faar $5\frac{1}{2}$ pCt., samt desuden $5\frac{1}{2}$ pCt. for det Beløb, der er anvendt til Forbedringer, selv om disse er sket ved Anvendelse af Driftsoverskud; ved at anvende dette til Nyinvestering kan Aktionærene praktisk faa meget mere end $5\frac{1}{2}$ pCt. af deres Kapital; i Kraft af denne Regel rationaliseres U. S. A.'s Baner med Skærpelse af deres Evne til at give Udbytte og Direktørlønninger (der nu for de store Selskaber er oppe paa $\frac{1}{4}$ Mill. Kr.). Men naar der som

nu er Krise, kan da Banerne af et svækket Erhvervsliv forlange, som de har gjort, at faa 15 pCt. Forhøjelse for fremdeles at være i Stand til at høste „fair return“?

1919 oprettes et „Railroad labourboard“ ($\frac{1}{3}$ valgt af Regeringen, $\frac{1}{3}$ af Funktionærerne og $\frac{1}{3}$ af Banerne), men dets Voldgiftskendelse støttes ikke af noget Magtmiddel.

VII. Principper før Verdenskrigen.

20. Det var den private Kapital, der tog Initiativet til Baneanlæg, og selv om i 50'erne Staten lægger enkelte Hovedlinier, saa er i 70'erne Privatbanen Reglen, men i Slutningen af dette Tiaar og Aarhundredet ud er det paa Kontinentet i hvert Fald Staten, der anlægger Hovedlinierne, medens de sekundære Anlæg overlodes private. Omkring 1905 opstaar der Tvivl om Statsprincippet.

U. S. A. og England er rene Privatbanelande, hvor Selskabernes egne Interesser gennemtvang Samling i Grupper. I England er det private Initiativ nogenlunde hæderligt; Staten sikrer sig en relativ Kontrol og giver intet Tilskud; men U. S. A. begynder uden Kontrol og med mægtigt Tilskud (Jorddonationer) og først op mod Aarhundredeskiftet begynder en effektiv Kontrol. I Canada, der begynder som U. S. A., trænger Statsbanesystemet efterhaanden ind for Hælvten af Liniere; noget lignende gælder Australien og Sydafrika. I Indien er der en Del Statsbaner og de ægyptisk-sudanske Baner drives for Khedivregeringens Regning.

I Asien, Sydamerika og Tyrkiet er Baner anlagte af indbyrdes kæmpende europæiske og amerikanske Konsortier under Vilkaar, der maa karakteriseres som kolonial Rovpolitik. Dog har Chile Statsbane og Peru og Brasilien er naaet til et blandet System. Pyrenæerhalvøens Baner er ejede, drevne og financierede af udenlandske Kapitalister.

Preussen og det øvrige Tyskland startede med private Baner. Efter 1870 sejrede Statsbanepincippet. Østrig fulgte dette Princip fra 1844—55; derefter sælges Statsbanerne for 40 pCt. af Anlægssummen til private; Privatbanerne anlægges og drives ofte under Statsgaranti; 1877 opkøber Regeringen de garanterede Privatbaner (Sekvestrationsloven), men hjælper stadig Nyanlæg af Privatbaner med Statsgaranti og Støtte; efter 1905 opkøbes en Mængde af de store Privatbaner, der er tilbage, saaledes at der ved Krigens Udbrud er 5 Gange saa meget Stats- som Privatbane. I Ungarn var indtil 1880 Banerne

anlagte som private med Statsgaranti; derefter opkøbte Staten Hovedlinien og supplerede den.

Ogsaa i Belgien havde Privatbaner Overvægten indtil 1870. Hovedlinierne blev efterhaanden Statsbaner, idet Belgien opkøber og nyanlægger Hovedlinier. Privatselskaber, hvori Kommunen og Staten er Aktionærer, driver de lette Baner.

I Rusland begynder Staten ogsaa i 50'erne at anlægge Baner, men de fleste Baner anlægges af private Selskaber med udenlandsk Kapital, hvis Rente er statsgaranteret; da Garantien er ødelæggende for Statskassen, begynder Staten at opkøbe (meget dyrt) de private Baner og selv at anlægge nye Baner, særlig i Asien.

Det ny Kongerige Italien startede med at opkøbe de private Jernbaner, oite anlagte med Statsgaranti. I 80'erne overdroges Driften til Privatselskaber, som fik Laan af Staten til Materiefornyelse og til hvem nogle af de mellem 1900 og 1915 anlagte Statslinier bortforpagtes. I Subsidier og Garantier til disse Selskaber har Staten indtil 1915 givet $2\frac{1}{2}$ Milliard Lire. Ogsaa i Holland blev Statslinierne givet i Forpagtning til (2) Privatselskaber og det paa for Staten ufordelagtige Betingelser.

Udviklingen var den samme i Schweiz, hvor først i 1872 Trafikhøjheden overgik fra Kantonerne, der havde givet Privatkoncessioner, til Edsforbundet. Fra 1897 opkøber dette Hovedlinierne.

I 1842 giver Frankrig Koncession til 9 private Linier (Rothschildgruppen), der supplerer hverandre. De er dyrt anlagte, Aktierne udvandede; Staten betaler hele Expropriationen samt Tilskud. Napoleon III tilstaar nye Linier Rentegaranti. I 1877 vil Freycinet købe private Linier og planlægger nye Linier, men tvinges af Selskaberne til i 1883 at opgive at bygge for at sælge de fleste af Statens Linier. En Række nye Linier skal Privatselskaber anlægge, men skal have Anlægssummen tilbage af Staten. Staten skal yde en Række Tilskud og Garantier. Resultatet af Statsgarantien er et Milliontab for Fiscus, forstørret ved at Garantien ogsaa omfatter det synkende Fond, der ved Koncessionens Udløb tilfalder Aktionærerne. Af Statsbaner er der foruden de elsass-lothringske Linier, Versaillesfreden gav Frankrig, kun Vestbanen, der i 1908 overtoges i en forfærdende Forfatning og hvorfor der i 98 Aar aarlig betales 16,000 g. fr. pr. løbende km.

Vi har saaledes før Krigen Hovedbanerne i Statseje i Danmark, Sverrig, Norge, Rusland, Tyskland og Habsburgermonarkiet og i Bulgarien og delvist og i voksende Grad i de en-

gelske Domminions. Statseje og Forpagtningsdrift i Holland og Italien, privat Eje i England, U. S. A. og Frankrig, kolonial Udnyttelseseje (den europæisk-amerikanske Højfinans) i Spanien, Balkan, Asien, fransk Afrika og Sydamerika.

VIII. 1914—30.

21. Krigen tvang de Krigsførende til at overtage de private Baners Drift, delvist under militært Styre. Driften blev hensynsløs og dyr; Selskaberne fik i Reglen fair Forrentning, om end i depreciert Valuta. Vilde Staterne beholde Banerne efter 1918? Den internationale Kapital organiserede en Pressekampagne og henviste til det finansielt slette Resultat af Statsdriften. I de krigsførende Lande var dette uretfærdigt, thi Banerne havde præsteret en Transportevne ud over en Fantasts Drømme. I de neutrale Lande havde man ikke forhøjet Tarifferne i Forhold til Omkostningerne, der jo med Valutaens faldende Købeevne fordobledes, medens Trafikministre, der hverken forstod det økonomiske eller tekniske, og som var under Presset af Parlamenterne, hverken tænkte paa eller vovede at foreslaa adækvate Forhøjelser.

Efter Krigen slog Centralmagterne ind paa samme Politik, at lade Valutaen falde i Købeevne med stigende Omkostninger i Følge uden at vove at forhøje Taxterne ret meget, og samtidig gennemførtes 8-Timers Arbejdsdagen tilmed meget doktrinært. I 1919—22 besørgede de tyske Baner — maalt i Guldpenge — Trafikken ret gratis, og de franske Baners Taxter var ogsaa for smaa; Staten betalte sine egne Baners Underskud og de garanterede Baners Rente. Kritikken naaede jo delvist sin Hensigt: i første Omgang tilbageleverede de krigsførende Stater Banelinierne til de gamle Ejerselskaber, endda med mægtige Erstatninger for Krigstidens Slid.

22. Det krigende Tyskland rodvrev sine Linier. 1920 overdrog Enkeltelskaberne Riget deres Baner, der stod dem i 15 Milliarder Guldmark, for 40 Milliarder Papirmark, der da var 4 værd; Rigsbanerne gav mægtigt Underskud: 1) Man bragte dem først op til Standard ved omfattende Reparationsarbejder, hvortil Udgifterne for en Del gik paa Driftskontoen. 2) Man forhøjede kun svagt Tarifen, saaledes at man en Tid næsten fragtede gratis. 3) Fra 850,000 Funktionærer var man gaaet op til 1 Million, uagtet man, efter at have afstaaet Statsbaner til Polen og Frankrig og solgt til Danmark, kun skulde bruge 650,000; her virkede dels 8 Timers Arbejdsdagen, og dels

Nødvendigheden af at beskæftige Arbejdere og Funktionærer fra alle Etater; de var dog saa slet lønnede, at Forholdet mellem Løn og Banernes Totaludgift, der var 6:10 før Krigen, nu blev 3:10.

1924 dannes i Henhold til Dawesplanen „Deutsche Reichsbahngesellschaft“, der i 40 Aar overtager Driften af de 53,000 km lange Banelinier.

Banernes Kapitalbyrde blev a) 11 Milliarder G.-Mark i 5 pCt.s Hypotheksobligationer, der stilles til Raadighed til Forrentning og Afbetaling af Reparationsgælden (hertil henlægges ogsaa en „Verkehrsteuer“, der opkræves som Tillæg til Billet og Fragtbrev). b) Riget faar 13 Milliarder i Stamaktier. c) Hertil lægges 2 Milliarder 7 pCt.s accumulative Præferenceaktier, hvoraf Riget overtager en Halvdel (som man gaar ud fra, at Riget sælger til private), medens Selskabet bruger Resten til Materiel og Udvidelse; desforuden faar Præferenceaktier $\frac{1}{3}$ af, hvad der bliver tilovers, efter at de selv aarlig har faaet 140 Mill. og Obligationerne 660 Mill. \therefore 5 pCt. Rente og 1 pCt. Amortisation. Med et Overskud af $5000 \div 4100 = 900$ Mill. Mark (Gennemsnit af 1926—29, før Krigen var det 1000 Mill.) vil der, efter at Præferenceaktier og Obligationer har faaet 800 Mill., være 100 Mill. tilovers, som tilfalder Præferenceaktierne i Extra-dividende.

Banerne styredes af en (tysk) Generaldirektør, der for 3 Aar er valgt af et „Verwaltungsrath“; han indstiller Afdelingsdirektørerne; baade hans og disses Valg skal bekræftes af Rigspræsidenten. Det øverste Raad („Verwaltungsrath“) fik 18 Medlemmer, hvor 9 valgtes af den saakaldte „trustee“ (tysk Treuhändler), som Reparationsgældens Repræsentant, 5 direkte af den tyske Regering og 4 af de andre Præferenceaktionærer. Ingen Parlamentariker eller Embedsmand kan være Medlem af Forvaltningsraadet, som med $\frac{3}{4}$ af Stemmerne vælger sin Formand, der tages blandt Præferenceaktiernes Repræsentanter. „The trustee“ repræsenterer Reparationsgældens Kreditorer og virker som en Blanding mellem en Bank og en Skifteret. Desuden vælger Udlændingene i Forvaltningsraadet en udenlandsk Kommissær, som kan forlange alle Oplysninger om Drift og Anlæg og skal vide alt, hvad der kræver Generaldirektionens Billigelse. Han kan forlange Generaldirektøren afskediget, Tarifen ændret og Udgifterne indskrænkede (nemlig hvis der ikke er Penge nok til Reparationsbetalingen), overtage Driften, ja forpagte Banerne bort, alt til Sikkerhed for Obligationsgælden og Præferenceaktierne. Selskabets Ba-

lance, Anlæg af flydende Pengemidler, Lønningsreglement og Kapitalanlæg vedtages af Forvaltningsraadet og bekræftes af Rigsregeringen. En Voldgiftsdommer, udnævnt af Præsidenten for den staaende internationale Domstol, afgør Strid mellem Regering, „trustee“ og Baneselskab.

Selskabet er ikke et almindeligt Aktieselskab, men har offentlig-retlige Beføjelser og er dyrt styret; det er fritaget for mange Regler, der gælder for Privatbanerne og har Skattefrihed; det er ikke forpligtet til at anlægge urentable Baner, men har Ret til at købe Baner, Fabrikker og Materiel og har da Ret til at udvide Præferencekapitalen. Riget har Ret til at anlægge og give Koncession paa nye Banelinier, dog ikke i Konkurrence med Rigsbaneselskabet, hvis Funktionærer ikke har Embedsmandsstilling. Rigsregeringen skal billige Ændringer i Verkehrssystemer og Tarifer, samt kan forlange Taxtændringer, dog under Appel til Voldgiftsretten, idet den udenlandske Kommissærs Beføjelser først træder i Kraft, naar Banerne ikke svarede internationale Forpligtelser. Der er ogsaa i Tyskland et „advisory-council“, der bestaar af Repræsentanter for Erhvervene, Partierne og Statseembedsmænd.

Ved Lov af 1930 ændres i Henhold til Young-Planen Reglerne: Ved Salget af Præferenceaktierne skal $\frac{1}{4}$ tilfalde Riget, $\frac{3}{4}$ Selskabet; de 11 Milliarder i Hypotekobligationer ombyttes med „Bescheinungen“, der sikrer en Betaling af 660 Mill. Mark aarlig indtil 1966. Til Forvaltningsraadet vælger Rigsregeringen 14 og Præferenceaktierne kun 4. Raadet har alle en Ejerdirektions Beføjelser, men Regeringen har samme Ret til Indsigelse og Kontrol som overfor private Baner og skal bifalde Ændringer i Tarifer og Lønninger. Den udenlandske Kommissær er afskaffet og den internationale Bank tager Trustee'ens Plads som Repræsentant for Reparationsgælden og modtager 660 Mill. aarlig foruden Afdrag, men uden dennes Ret til Indgreb. Hvad der er sket ved Loven af 1930, er, at Rigets Regering atter har faaet Haand i Hanke med Banerne, men at Parlamentets Ret til Kontrol og Indblanding er bortfalden, og at Banerne staar som Pant for Hovedstol og Rente af en Del af Reparationsgælden — den eneste Del af denne, Tyskland efter mit Skøn vil respektere. Under Forudsætning af, at Præferenceaktierne er indløst, vil Banerne i 1966 gaa tilbage til Riget. Sker Indløsningen inden 1955 skal betales 20 pCt. i Overkurs.

23. Ved Protokollen i Génève af 4. Okt. 1922 garanterede Italien, Frankrig, Czekoslovakiet og England den østrigske

Republiks Laan af 650 Mill. Frcs. En Generalkommissær, ansat af Nationernes Forbund, fik stor Indflydelse med Hensyn til de Panter, Østrig maatte stille for Gældens Afbetaling, deriblandt flere af Finansregalerne samt de 6200 km Statsbaner, der styres som et selvstændigt Aktieselskab. Ungarn har faaet en lignende Ordning. De af Østrig til Czekoslovakiet og Polen afstaaede Baner er gaaet ind i disse Staters Net, som de har suppleret ved Opkøb af mange Privatbaner.

I Belgien er Banerne blevne tvungne ud af Statens Haand, idet man har tvangsindløst Milliarder løbende Gæld med Aktier et nyt Selskab „Société nationale des chemins de fer belges“, hvis Aktionærer forudsættes at skulle have 7 pCt., og som har Driftskoncession i 75 Aar.

Endelig har ogsaa Facismens Italien afløst løbende Gæld og givet deres Baner ind under en Art Privatstyre.

Efter Krigens Afslutning gav Frankrig med en stor Erstatning Banerne tilbage til de private Ejere; efter at have overgivet sit Tobaksmonopol til en særlig Direktion og anvist dets Provenu til Forrentning af Konverteringslaanene fra 1926, kom Turen til Tændstikmonopolet (som Kreuger i anden Omgang fik mod et hurtigt tilbagebetalt Laan). En Agitation for at lade Vestbanen og de elsass-lothringske Baner overgaa til „det private Initiativ“ strandede paa den Uvilje, de private Selskabers forfærdende Administration havde skabt mod dem, men Frankrig har endnu korte Laan løbende, der skal konverteres.

24. Ogsaa England leverede Banerne tilbage („Transportation-act af 1921“) (en tilsvarende irsk Lov af 1924). Ønsket om at nationalisere Banerne sloges ned, og de private Selskaber fik 60 Mill. £ for Tort og Spilde, der ikke helt benyttedes efter Hensigten — Vedligeholdelse og Istandsættelse. Derimod gennemtvang Staten en Gruppetannelse — 4 Systemer, Syd, Store Vest, London—Midland og Nordøst — ialt 32,000 km — foruden Caledoniansystemet. Mellem 1880 og 1914 var 1000 Selskaber blevne ophævede, og i 1920 var der 120, i Dag 5. Udenfor Systemerne staar Londonerdistriktets Undergrundsbaner og Metropolitan RR, der ogsaa ejer „Tuben“.

Den slette Vedligeholdelse og Kulkrisen førte til et slet Resultat; var end Indtægten vokset med 70 pCt., var Udgiften mere end fordoblet, saaledes at Nettoindtægten blev den samme. De sidste Aar har de private Selskaber imidlertid forbedret deres Signalsystemer og anskaffet større og bedre Vogne og nedsat Lønningerne. Om Statskontrollen er talt i § 18. Ligesom i U. S. A. er der Arbejdsret til Afgørelse af Stridigheder mellem Selskab og Funktionærer.

25. I 1880 overgik U. S. A. i Jernbanelængde (150,000 km) Europa; men ved Krigens Udbrud var Længden vokset til 410,000 km, kapitaliseret til 24 Milliarder, hvoraf 40 pCt. i Obligationer, der kun i ringe Grad repræsenterer reale Aktiver. Siden da er der nedlagt nogle Linier og bygget andre, saaledes at der næppe i Dag er større Skinnelængde end for 16 Aar siden. Ogsaa i U. S. A. overtog den krigsførende Stat Banerne, for hvilken Wilsons Svigersøn *Mc. Adoo* blev Generaldirektør. Ved „Transportation-act af 1920“ gav U. S. A. Banerne tilbage til Selskaberne med en Erstatning for Slid paa Materiel af 2 Milliarder Dollars. Under Jernbanekommissionens Ægide sammen sluttedes Selskaberne i 35 Grupper, der hver ledes som en Driftsenhed. Hvad et Selskab giver over 6 pCt. deles mellem Selskabet og et Fællesfond, hvoraf Hælvten fordeles mellem Gruppernes mindre givtige Selskaber. Under Overvejelser i Ist. C. C. om yderlig Sammenlutning af de 35 Grupper, indvendes, at ét System for et saa stort Omraade vil svigte m. H. til det organisatoriske, ligesom de velstillede Baner vægrer sig ved at overtage de urentable Linier. Som i Europa var Statens Drift af Privatbanerne kun en Krigsepisode.

I Rusland er Statsbanenettet bragt i Orden og sidst udvidet med den 1500 km lange Bane mellem Turkestan og Sibirien. 1500 km er meget (30 pCt. af Danmarks Banenet); man huske dog, at U. S. A. i 80'erne byggede 5000 km aarlig; ialt er der i Dag c. 80,000 km Bane — $3\frac{2}{3}$ km pr. 1000 □ km og 0,5 km pr. 1000 Indbyggere — mod 60,000 km i 1913. Sammenlign hermed, at Tysklands 58,000 km i Dag repræsenterer 120 km pr. 1000 □ km og op mod 1 km pr. 1000 Indbyggere. Og saa har Tyskland endda 700,000 Automobiler (60,000 i 1913), medens Rusland i Dag ikke har 30,000! Transporten er atter Ruslands Achilleshæl, og Materiellets Udvidelse og Vedligeholdelse 5-Aarsplanens svageste Afsnit.
