

Vore Sporvejsforhold.

Indledningsforedrag i Nationaløkonomisk Forenings
Møde den 12. Marts 1896.

Af

E. Lautrup,
Direktør ved Forstædernes Sporvejselskab.

De af os, der regne sig til de midaldrende, vil mindes den naive Glæde, med hvilken vi i vor Ungdom kørte i de gamle »Rumlekasser« herinde i Byen og med de gamle firsædede holstenske Kapervogne ud ad Skoven til. Omnibussernes Rolle udspilledes dengang, ved Indførelse af Sporvejsdrift. Nu synes denne at skulle afløses af Jernbanedrift i Byens Gader — thi hvad andet er i Virkeligheden mekanisk Drift af Vogne paa Skinnespor. Der hænder i saa Fald muligen det forunderlige — som vi forresten ikke saa sjældent endda opleve — at »Bøtten vendes«, og det Gamle kommer atter til Ære og Værdighed. Det formelig spørger jo, nu allerede, med nye Omnibusruter paa Kryds og Tvers af vor By.

Den første Sporlinje, der etableredes, var imellem Tivoli og Frederiksberg Runddel. Den gik snart over til Københavns Sporvejselskab, som saaledes er Selskabernes Stamfader. Der er saa efterhaanden

kommet 5 Selskaber til — foruden den salige Dampsporvogn — eller maaske burde jeg rettere sige »skindøde«, thi det lader jo til at der endnu er Kurs paa Selskabets Aktiebreve.

Det vilde være Overdrivelse at sige, at vi her hjemme ere naaede hurtig frem ad Fuldkommengørelsens Vej ved Driften af vore Sporveje; tværtimod, det er gaaet meget langsomt i de forløbne ca. 30 Aar. Vil man søge Aarsagerne hertil, da kan de vistnok findes hos de fire Faktorer: 1) Kommunalbestyrelsen, 2) hos selve Selskaberne, 3) hos Husejerne og 4) hos Publikum.

Hos Kommunalbestyrelsen: Lige indtil for en halv Snes Aar siden syntes det som om Sporvejsdrift snarest var Kommunalbestyrelsen en Torn i Øjet. Hovedaarsagen hertil maa kunne søges deri, at det Syn paa Sagen, som gjorde sig gældende i den daværende Ledelse af Magistratens tekniske Afdeling, var temmelig snevert. Den Omstændighed, at Sporvejsdrift var private Foretagender, bevirkede, at enhver Udvidelse af Sporvejsnettet eller andre Foranstaltninger til Fremme af Virksomheden, var sikker paa at møde Modstand. Hvad man bad om, blev betragtet som en privat Begunstigelse til Aktionærene, skønt, det turde dog være givet, at er der noget af den Art Forhold, i hvilke Publikums og Selskabernes Interesser løbe saa nogenlunde parallelle, saa maa det være her.

Glædeligt er det, at der heri er sket et fuldstændigt Omslag, som sandelig ogsaa har sat Frugt. Den nuværende Ledelse af omtalte Magistrats-Afdeling har aabent Øje for, at Hovedbetingelsen for en

god Drift er Anvendelse af Dobbeltspor i videste Omfang og er saaledes lydhør for en Betragtning, som jeg mindes at have gjort gældende — og som ingenlunde er en Paradox — den nemlig, at Sporvejsdrift paa Enkeltspor med sparsomme Skiftespor nærmest er en Art Bedrag imod Publikum, forsaavidt dette, ved Benyttelse af Sporvogne, tilsigter at indvinde Tid.

Hos Selskaberne: Det maa indrømmes, at ogsaa Selskaberne have Andel i den langsomme Fremgang. Ikke blot har det skortet paa tilstrækkelig Ihærdighed til at opnaa f. Ex. Dobbeltspor paa alle Linjer. Hvad der mest kan bebrejdes dem er dog, at der ikke igennem Samarbejden er søgt Belæring og Anspænding til Fremskridt. Dog, ogsaa paa dette Omraade er der i det sidste Aar sket en Bedring — vel i Kraft af dette, at naar Faren truer . . .

Hos Husejerne: Den Kamp, Selskaberne har ført mod Fordomme imod Dobbeltspor, har været stridt ogsaa med Husejerne. Hvor Forholdene ere saaledes, at Gaden ikke er bred nok til at Dobbeltsporet kan anbringes i dens Midte, vil almindelige Køretøjer ikkun kunne have Holdeplads i Gadens ene Side. Ligesom man nu skulde tro, at Ejendomme stige i Værdi, ved at faa en Sporvognslinje forbi Døren, saaledes synes det, at denne Værdi maatte voxte ved den hurtige og regelmæssige Kørsel, som af sig selv fremkommer ved Dobbeltspor. Ikke desto mindre kan man ved slig Lejlighed gøre sikker Regning paa Protest fra Husejernes Side til Kommunalbestyrelsen imod saadanne Anlæg. Ja, man møder endog det Særsyn — som fornylig forefaldt

ved Behandling i Borgerrepræsentationen af et Andragende om Dobbeltspor i Blaagaardsgade — at Medlemmer af Forsamlingen talte imod Sagens Gennemførelse ud fra det Hovedsynspunkt, at Flyttefolk, de to Gange om Aaret vi lufte ud, vil faa saa meget haardere Arbejde ved, at Flyttevognen kommer til at holde den halve Snes Alen længere fra Ejendommen i Gadens anden Side. Naar man nu ret betænker, i hvilken Grad vi herhjemme besvære disse stakkels Flyttefolk ved vor Mani, at medtage alt gammelt Skrammel fra det ene Pulterkammer til det andet — indtil det endelig ikke kan holde denne omflakkende Tilværelse ud — saa synes denne Omhu overfor ovenmeldte Medmennesker at være noget malplaceret — i ethvert Fald ikke at tyde paa noget »stort Syn« paa, hvad der er til Bedste for mere end Enkeltmand.

Hos Publikum: Saa tillod jeg mig at nævne, at ogsaa Publikum i Almindelighed — jeg skal strax tilføje ubevidst — snarere modvirker end hjælper til en god Drift af vore Sporvognslinjer. Det er jo et noget kildent Punkt at berøre — jeg forudsætter nemlig, at at der er ikke saa faa, ogsaa af mit Selskabs Kunder her til Stede — men skal da ogsaa søge at komme saa forsigtig over det, som mulig. Det er nu snurrigt, at Benyttelse af Sporvogne synes at give den menneskelige Egenkærlighed Væxt. Hvor ofte hænder det ikke, at vi som Passagerer paa Linjer, endog de med hyppig Kørsel, sidder og ærgrer os over at Vognen holder stille for at optage et Medmenneske, der kommer løbende et godt Stykke borte bagud, og ved ivrige Fagter, med en Para-

ply eller Stok svingende rundt i Luften, kujonerer Konduktøren til at tage ham med — og saa viser det sig paa en eller anden Maade ved Udstigningen, at Vedkommende har saa god Tid, at han meget godt kunde have afventet den næste Vogn. Der viser sig ofte endnu det, at vi efterat have forvundet Ærgrelsen selv bærer os ad paa samme Maade. Dette er kun et af mangfoldige Exempler.

Det mest generende er dog den langsomme Ind- og Udstigning i og af Vognene, der synes at vise, 1) at herhjemme er Tid ikke Penge, og 2) at Kravet paa en hurtigere Kørsel mere er et Ønske end en Nødvendighed. At den Part, Kvinderne har i berørte Henseende, ikke er den mindste, lader sig næppe fordølge, men paa den anden Side maa fremhæves den opdragende Virkning, som Kvinderne have paa vore Konduktører i Retning af Taalmod og Sagtmodighed.

Med alt dette maa det dog kunne siges, at vor Sporvejskørsel har taget sig betydeligt op i de seneste Aar — Skade kun at det er kommet saa sent — nu det synes snart at være forbi med Selskabernes Existens. Thi, saavidt det kan skønnes, tilsigtes der en Revolution i disse Forhold. Jeg tillader mig at benytte denne Betegnelse, fordi en Overgang fra vor nu anvendte Drift med Hestekraft til mekanisk Drift og med Stationer for Passagerer, i Virkeligheden er en Afskaffelse af Sporvejskørsel, og Indførelse af Jernbanedrift heri Byen.

Det karakteristiske ved Sporvejskørsel ligger nemlig deri, at vi blive befordrede fra Dør til Dør, kan staa af og paa hvor vi lyste. Hvilken Betyd-

ning dette har for ældre og svagelige Folk, for enligstillede Kvinder og Børn, kræver ikke nogen nærmere Motivering. Der køres — som berørt — herhjemme næppe saa meget for at vinde Tid, som af Bekvemmeligheds- og Behagelighedshensyn. Den Erfaring, der siges indhentet fra Udlandet, at elektrisk Drift vil forøge Passagerantallet med noget som 33 pCt. — og derved dække de store Udgifter ved Anlægget — holder neppe Stik under vore Forhold. Det ser næsten ud til, at jeg ikke staar ene med min Opfattelse af, at Sporvejsdrift synger paa sit sidste Vers. Mærkeligt er i alt Fald Fremkomsten af de berørte Projekter om Omnibusrouter her og der og allevegne. Det manglede blot, at det paatænkte Fremskridt, elektrisk Jernbanekørsel i vore Gader, skal bringe os tilbage til den Tid, i hvilken Rumlekasserne var Idealet af Kørsel.

Af de bestaaende Selskaber løber Nørrebro Sporvejselskabs Koncession ud med indeværende Aar. Navnlig i den Anledning har vi faaet en ny Sporvejslov. Der fejles neppe stort, naar det antages, at det ved Lovens Forelæggelse for Rigsdagen — i og udenfor denne — var den almindelige Opfattelse, at Selskaberne skulde have Koncessionerne fornyede, om end paa andre Vilkaar, navnlig det, at Kommunen blev delagtig i Overskudene. Hvorledes det er gaaet til, at Loven foreligger som Resultat af et Kompromis, o: som værende hverken Fugl eller Fisk, vil jeg senere faa Lejlighed til at antyde. Hvor vanskelig Loven er at anvende, det føles vistnok i første Række af det Udvalg, som Kommunalbestyrelsen har nedsat til Ordning af

Nørrebros Sporvejselskabs Fremtidsforhold. Hvor langt Udvalget er kommet i sine Overvejelser, vides ikke endnu.

Det siger sig imidlertid selv, at dets Arbejde maa samle sig om de tre Hovedpunkter: 1) Hvem bør have Koncessioner, 2) Skal der fordres Centraldrift og 3) Skal Driften være mekanisk.

Hvem bør have Koncessioner: Af den Betænkning, som Folketinget afgav den 1. Marts 1895, lyder Flertalsudtalelsen saaledes: »Udvalget erkender, at det er nødvendigt saa snart som muligt ad Lovgivningsvejen at fastslaa ny Regler for Meddelelsen af Eneret til Drift af Sporveje, da adskillige af de ældre Sporvejskoncessioner løbe ud inden forholdsvis kort Tid, nogle omkring Aaret 1902, en enkelt endog allerede med Udgangen af næste Aar, medens ingen af de nugældende Love om Sporveje, Loven af 23. Januar 1862 saa lidt som Loven af 20. Februar 1875, indeholder Bestemmelser for, hvorledes der skal forholdes ved Udløbet af de meddelte Koncessioner, eller tillægger vedkommende Minister nogen Myndighed til at forny disse. Loven af 1862 foreskriver kun, at det hele Anlæg ved Enerettens Udløb uden Vederlag skal tilfalde Staten, men giver ingen som helst Hjemmel til at forlænge Eneretten, og Loven af 1875 indeholder vel med Hensyn til Sporveje, der drives ved Lokomotiver, en saadan Hjemmel for Ministeren under den Forudsætning, at vedkommende Vejbestyrelse anbefaler en Forlængelse af Eneretten, men i modsat Fald mangler der ogsaa her Regler for Forholdets Ordning. Naar der saaledes af Hensyn til de bestaaende ældre Sporvejskoncessioner,

for hvis Vedkommende Udløbet af Eneretten er nær forestaaende, i høj Grad er Trang til ny Lovregler, vil det sikkert findes naturligt, at man ikke begrænser sig til at give Forskrifter alene om dette enkelte Forhold, men at Spørgsmaalet om Ordningen i det hele af Sporvejsforholdene samtidigt optages til Overvejelse og Løsning, og det saa meget mere, som det under den stærke Udvikling, Sporvejstrafiken i en Aarrække har haft, noksom har vist sig, at den Ordning af disse Forhold, der uden tilstrækkelige Erfaringer derom blev fastslaaet ved Loven af 1862, paa ikke faa Punkter er temmelig mangelfuld. Man havde den Gang heller ikke tilstrækkelig aabent Øje for den Indflydelse, der ved Meddelelsen af en Sporvejskoncession med Rette tilkommer vedkommende Vejkommune, og Udvalget er enigt i at erkende, at den Hovedregel, der nu tilsigtes indført ved Lovforslaget, hvorefter det er Gade- eller Vejbestyrelsen, der under Ministerens Approbation bestemmer, om og paa hvilke Betingelser en Sporvejskørsel maa etableres, er i bedre Overensstemmelse med den Kommunerne tilkommende Raadighed over deres Gader og Veje, og at Lovforslagets Bestemmelser paa dette Punkt, der ogsaa ville komme til Anvendelse, hvor der ved Udløbet af de vedkommende Koncessioner bliver Spørgsmaal om Forsættelse af de nu bestaaende Sporvejes Drift, betegne et væsentligt Fremskridt fra den nugældende Tilstand.

Udvalget tiltræder saaledes Lovforslaget i dets Hovedtræk, og det er kun med Hensyn til Enkeltheder, at det eller nogle af dets Medlemmer stille Ændringsforslag.«

Man behøver ikke juridisk Uddannelse for at forstaa Meningen heraf; den er klar og tydelig. Hensigten er »af Hensyn til de bestaaende Selskaber« 1) at afhjælpe den Mangel ved de gældende Love, at disse ikke give Ministeriet Ret til at forny de bestaaende Koncessioner, og samtidig 2) at forandre det tidligere unaturlige Forhold, at Ministeren var eneraadende — idet man, imødekommende Tidens Krav paa kommunal Selvstyre, ønskede at give Kommunen Hovedindflydelse ved Koncessionernes Affattelse. At Koncessionerne skulle gives af Ministeren, skulde være blot en Formsag, med det reelle, at han skal beholde Retten som Dommer i Tvisttilfælde, hvorom Bestemmelser findes i Lovens § 3. Og har man nogen Tvivl om, at Hensigten var den fremsatte, læse man Mindretalsudtalelsen, der lyder saaledes:

»Et Mindretal (P. Holm) har ønsket Lovforslaget affattet saaledes, at Eneretten til Drift af Sporveje i Fremtiden kun skulde meddeles Kommuner. Da denne Tanke imidlertid ikke har fundet fornøden Tilslutning i Udvalget, og den saaledes ikke i Øjeblikket har nogen Udsigt til at kunne gennemføres, har Mindretallet ikke stillet Ændringsforslag i den nævnte Retning. Undladelsen heraf er tillige begrundet i, at Lovforslaget ved de stillede Ændringer nu giver Kommunerne Fortrinsret ved Meddelelsen af Koncessioner, hvorved der er gjort et ikke uvæsentligt Skridt i Retning af den Løsning af Spørgsmaalet, som Mindretallet anser for den principielt rigtigste og den for Samfundet mest formaalstjenlige.«

Af den samlede Betænkning fremgaar, at medens

Udvalgsflertallet har mest Tanke for Fornyelse af de eksisterende Koncessioner, tænker Mindretallet kun paa saadanne, der angaa nye Anlæg af Linjer, og kun overfor disse er det, at Mindretallet gerne vil have Kommunerne forbeholdt Eneret, — men ikke faar Ønsket opfyldt.

Men nu selve Loven. Dens § 1 lyder saaledes: »Til ved Trækdyr eller med Maskinkraft (Damp, Elektricitet, Gas eller lignende) at drive Sporvognskørsel i offentlige Gader og Veje, kan Ministeren for offentlige Arbejder, naar der foreligger Samtykke til det paagældende Anlæg fra vedkommende kommunale Styrelse (Købstad-, Amts- eller Sognekommune, i København den samlede Kommunalbestyrelse), meddele Eneretsbevilling for et Tidsrum af indtil 40 Aar, regnet fra Anlæggets Aabning for Driften. De nærmere Betingelser med Hensyn til et saadant Anlægs Udførelse og Benyttelse samt Regler for Forholdets Ordning ved Enerettens Udløb, fastsættes ved Overenskomst mellem den kommunale Styrelse og Eneretsansøgeren under Ministerens Approbation. Saadan Eneret kan meddeles saavel Kommuner som private.

Efter Udløbet af det Tidsrum, for hvilket der er meddelt Eneret, kan denne fornys under Iagttagelse at de i denne Lov indeholdte Bestemmelser.«

Vi faa altsaa at vide, at:

1. § 1 handler om Koncession paa Anlæg og Drift af nyoprettede Sporvejslinjer.
2. Eneretten kan gives til saavel Kommuner som Private.

3. Om Fortrinsret for Kommuner er der ikke Tale, — ikke med et eneste Ord.
4. Endelig, at Koncessionen kan fornyes, hvem der saa faar den.

Ordningen af Forholdet til de bestaaende Koncessioner skal findes i Lovens § 4, der lyder saaledes:

»For de Sporvejskoncessioners Vedkommende, i hvilke der findes optaget en Bestemmelse om, at Anlægget ved Koncessionsfristens Udløb uden Vederlag tilfalder Staten, skal den eller de paagældende kommunale Styrelser under Betingelse af, at der senest 6 Maaneder forinden vedkommende Koncessions Udløb foreligger Erklæring derom fra den eller dem, til enhver Tid være berettiget til at indtræde i Statens Ret mod som Vederlag herfor til Statskassen at indbetale en Sum, svarende til 10 pCt. af det paagældende Selskabs Aktiekapital, saaledes som denne var den 1. Januar 1895, dog at der i den nævnte Kapital for de Selskabers Vedkommende, hvis Koncessioner omfatte Anlæg, hvortil Staten ikke har nogen Ret, fradrages de Beløb, der ere medgaaede i Anledning af saadanne Anlæg, for saa vidt de ere dækkede ved Forøgelse af Aktiekapitalen. Ministeren for offentlige Arbejder afgør endelig lige over for vedkommende kommunale Styrelse alle med Hensyn til Vederlagets Beregning opstaaende Spørgsmaal.

Er en kommunal Styrelse paa foranførte Maade indtraadt i Statens Ret, kan Ministeren for offentlige Arbejder paa derom fra vedkommende kommunale Styrelse fremkommen Begæring meddele denne en

Eneretsbevilling i Henhold til nærværende Lov til Driften af den paagældende Sporvejsstrækning eller en Del af samme. Den ny Eneretsbevilling kan dog ikke træde i Kraft forinden den tidligere Koncessions Udløb, medmindre dennes Indehaver hertil giver sit Samtykke. Samme Regler komme til Anvendelse, naar vedkommende kommunale Styrelse ønsker Eneretsbevilling i Henhold til denne Lov for en Sporvejsstrækning, med Hensyn til hvilken Staten ikke har den ovennævnte Ret.*

Det er nu strax iøjnefaldende, at det er Ordningen af Pengespørgsmaalet, som har fanget Hovedinteressen. Den Del, den mindste af §, som skulde ordne Selskabernes Fremtid, ligger i den tætteste Taage. Det er nemlig saa, at efter Koncessioner, som ere udstedte i Henhold til Lov af 23. Januar 1862, skal Sporet ved Koncessionens Udløb enten bortskaffes eller overlades Staten uden Vederlag.

Efter de Koncessioner, der ere udstedte i Henhold til Loven af 20. Februar 1875, er det Kommunen som kan forlange, enten at Sporet fjernes, eller at overtage Sporet med tilhørende Station og Driftsmateriel imod fuld Erstatning. Det maa nu vel anses for givet, at nogen Tale om at forlange Sporet fjernet, ligger udenfor Mulighedernes Grænse — endog blot paa Skrømt eller f. Ex. som Trusel. Nu lyder Bestemmelsen i Loven paa — for de førstnævnte Koncessioners Vedkommende — at hvis Kommunen indtræder i Statens Ret, kan Ministeren efter Ansøgning give Kommunen Koncession. Men hvis Kommunen ikke vil afløse Staten, eller, om

den er villig, men det er Ministeren som ikke vil — hvad saa — saa er det, at vi ere midt i Taagen.

Men nu den sidste Art Koncessioner? Ja, om disse bestemmes, »at samme Regler komme til Anvendelse« — trods det 1) at Forudsætningen, som anført, er en helt anden, og 2) at Anvendelse af Reglerne er ligefrem umulig, eftersom Loven selvfølgelig ikke kan ophæve disse Koncessioners Bestemmelse om at ogsaa Skinnerne skulle afkøbes Selskaberne.

Det er nu et nærliggende Spørgsmaal: Hvorfor mangler § 4 en lignende Bestemmelse som § 1, om at de ældre Koncessioner kan fornyes. At sige at det var ufornuddent, fordi Reglen herom i § 1 er analogisk anvendelig, duer ikke her; thi, et af Lovens Hovedøjemed var jo, som paavist, »at tage specielt Hensyn til Selskaberne«. Jeg kan ikke tænke mig til andet, end at der i Tiden mellem Betænkningen og Lovens Vedtagelse er fremstaaet et Ønske om at favorisere Kommunen paa Selskabernes Bekostning, men at man har trykket sig ved at gøre det paa anden Maade end ved at styre Loven ind i Fortolkningernes Hav. Derude vipper den endnu — og foranlediger en Del Søsye. Det første Udslag heraf, som mit Selskab har sporet — jeg begaar selvfølgelig ingen Indiskretion ved at omtale det — er en Meddelelse om, at Udvalgets magistratlige Del har den Opfattelse, at Selskaberne maa opgive ethvert Haab om Koncessionsfornyelse, af den ganske simple Grund, »at Ministeren, selv om han havde den bedste Vilje dertil, ved selve den nye Sporvejslov var hin-

dret deri — det vilde ligefrem komme i aaben Strid mod dens Ordlyd.«

Spørgsmaalet herom er af saa vidtrækkende Betydning og griber saa dybt ind i pekuniære Interesser af stort Omfang, at jeg haaber, De ikke vil trættes ved at jeg fortsætter Forsøget paa at rede Traadene fra hinanden paa dette Punkt.

Det er en bekendt Sag, at den juridiske Fortolkningskunst er vidt udviklet — her er dog vistnok »sat en Rekord«. Saa vidt ses, vil man ikke kunne naa til Magistratens Standpunkt uden ved at »fortolke« det i Lovens brugte Ord »kan« som »skal« (cfr. Lovens § 4, 2det Stk. »Er en kommunal Styrelse o. s. v.). Ordlyden er nu ikke let at finde. Men heller ikke Lovens Hensigt og øvrige Bestemmelser menes at støtte den fremsatte Opfattelse. At Lovens Hensigt netop er at aabne Selskaberne Udsigt til Koncessionsfornyelse — vil formentlig være godtgjort.

Af dens øvrige Bestemmelser skal jeg — med Fare for at gentage — fremhæve:

1. »Private« kan faa Koncession paa nye Linjer.
2. »Private« kan faa Koncessionsforlængelse paa saadanne.
3. End ikke paa saadanne har Kommunen Fortrinsret.

Der ligger da det naturlige Spørgsmaal for — men hvorfor i al Verden skulde Kommunen da, naar den ikke har Fortrinsret paa nye Linjer, have endog Eneret ved Fornyelse af de gældende Koncessioner — ja nu kommer jeg til »Humlen«: skulde det være

fordi Koncession paa Nørrebro-linjen er en ualmindelig lækker Bid, og vilde Fortolkningskunsten have udsøgt sig en anden Basis, om det havde været Sølvgadens Sporvejsselskab — der strider en haard Kamp for Tilværelsen — om hvilken der var Tale?

Endnu et. Formelt og reelt vil Fornyelse af de ældre Koncessioner være ensbetydende med »nye Koncessioner«, saa at, er der Tanke for at gøre Ret og Skel overfor de bestaaende Selskaber, vil dette kunne gøres med den største Lethed i Henhold til Lovens § 1 — der behøves kun god Vilje. Dette skulde nu være Spørgsmaalets juridiske Side. Jeg maa dog bede bemærket, at jeg ikke gør Fordring paa at eje særlig juridisk Indsigt og maa derfor anmode om, at disse mine Bemærkninger betragtes kun som Grundlag for en eventuel Diskussion.

Det aktuelle Spørgsmaal, som formentlig stiller sig frem til Besvarelse er nu dette: Bør Kommunen — Loven siger jo »kan« ikke »skal« — søge Koncession paa Sporvejsdrift, og da 1) enten agere selv eller 2) paa anden Maade udnytte denne som et nyt Skatteobjekt.

1. Først ønsker jeg at fastslaa, at naar saadant vil medføre Krænkelser af andre bestaaende Rettigheder, saa bør Kommunen absolut ikke gøre det. Dertil bør den holde sig for god. Magt bør ikke gaa før Ret.
2. Men selv om Spørgsmaalet indskrænkes til kun at angaa nye Foretagender af denne Art, da kan der anføres en Del for, at den bør holde sig derfra.

Der er jo Omraader, paa hvilke vor Kommune optræder som Forretningsmand, nemlig som Fabrikant og Forhandler af Gas og Elektricitet. Nu hører det vel ikke naturligt til kommunale Opgaver at optræde som Konkurrent til — hvad man kalder »det private Erhverv«. At Kommunen gør det paa nævnte Omraade, maa vel forklares saavel deraf, 1) at den selv er en saa stor Forbruger, som af 2) det særlige, at denne Virksomhed kræver en Hals og Haandsret over Byens Terrain, som neppe bør være hos Private — i en Hovedstad. Men — Ulempen herved er dog øjensynlig. Kommunens Monopol er os en dyr Historie. Det Overskud, som denne Forretning giver Kommunen, er overordentlig stort, og i Virkeligheden foreligger der en Beskatning af en af vore væsentligste Livsfornødenheder.

Jeg tænker her ikke paa Belysningen, men paa den Hindring i at benytte Gas- eller Elektricitet-Motorer, som de dyre Priser forvolde det mindre Haandværk. I Paris f. Ex. vil De finde saadanne Motorer anvendte i utallige Arbejderhjem — til billig Pris af saavel Gas som Elektricitet.

Men nu Sporvejsdrift — vil det være rigtigt ogsaa at gøre denne til et af Kommunens indbringende Aktiver. Jeg tillader mig at spørge:

1. Hvor bliver saa den billige Taxt af, som vi alle raabe paa?
2. Og hvilke blive Konsekvenserne — tænk blot paa Strikebevægelser!
3. Skal Kommunen ogsaa paatage sig Omnibus- og Droskedrift? Ja, hvorfor ikke ligesaa godt dette.

4. Og hvad bliver der saa paa dette Omraade tilbage for den private Foretagelsesaand?
5. Hvor bliver Konkurrencen af — denne Drivfjeder til at sætte noget mere Fart i Tingene?

Hovedsynspunktet bliver dog vel, 1) at Kommunen ikke bør indlade sig paa saa risikable Foretagender, som Sporvejsdrift kan være, 2) heller ikke bør den ret gerne udsætte sig for Fiasko. I sidstnævnte Henseende vil kunne fremhæves den direkte Rapport, i hvilken den vil komme til Publikum. Hvad et privat Selskab kan døje af drøj Kritik, kan Kommunalbestyrelsen ikke taale. Dens Prestige vil lide formeget derunder. Der er nemlig al Sandsynlighed for, at Kommunaldrift vil blive utilfredsstillende.

Min Bemærkning herom er selvfølgelig kemisk ren for nogen personlig Adresse. Hvad jeg sigter paa, er, at Udviklingen af vor Kommunalstyrelse mere og mere gaar i Retning af, at henimod et halv Hundrede Medborgere, Magistrat og Borgerrepræsentation, skal drøfte saa godt som Alt i Fællesskab. Dette tager Tid, og at Tid ogsaa hos os kan være Penge, viser et Sagen nærliggende Exempel. Det vil maaske erindres, at da Istedgadelinjen var fuld færdig til at begynde Kørslen, maatte denne udsættes henimod en Maanedstid, fordi Kommunalbestyrelsen ikke kunde blive enig i Taxtspørgsmaalet — naturligvis til ikke ringe Tab for Sporvejselskabet.

Af endnu mere Betydning er dog den Risiko, som Kommunen i andre Retninger vil løbe.

1. Det siger sig selv, at Fordringer fra alle Sider om Forbedringer vil stige i langt højere Grad end overfor Selskaberne.
2. Selv om Anvendelse af elektrisk Drift ved det første Forsøg bliver en Skuffelse i økonomisk Henseende, vil Kommunen sikkert være nødsaget til at fare fort med denne Driftsmaade.
3. Kommunen vil — endnu vanskeligere end Selskaberne — kunne værges sig imod Fordringerne om urimelig billige Taxter; men hvor bliver saa det paaregnede store Overskud af.
4. Regninger paa Gas og Elektricitet betaler vi hvert Kvartal, og brumme vi end over — hvad vi kalde for Optrækkeri — saa svinder Harmen hurtig, naar Pengene ere ude af Lommen. Anderledes med Udgifter til Sporvognskørsel, som kan forekomme hver Dag.
5. Heller ikke vil Kommunen kunne tænke paa at lønne Sporvejspersonalet med mindre end det nu har. Vi kunne lade Forholdet ved andre Sporvejselskaber end »Forstædernes« uomtalt. Ved dette Selskab har en Konduktør henad 12—1300 Kr., en Kusk henad 11—1200 Kr. aarlig, naar de da ikke er helt unge i Tjenes-ten. Desuden Drikkepenge i større Omfang end man tænker sig. Denne Løn er ikke lidet større end den, som Kommunen giver til sin store Arbejdshær. Det ligger imidlertid nær at tænke sig, at disse Arbejdere vil søge at komme paa samme Lønningsforhold, og hvilken Betydning Fordringens eventuelle Gennemførelse vil have paa Kommunens Budget, det siger sig selv.

6. Og saa Fordringen om 8 Timers Arbejdstid.

Hvis vi ved mit Selskab skulde efterkomme denne Fordring, vilde Driftsudgiften — ved Fordobling af Personalets Antal — stige med over 100,000 Kr. aarlig, og Dividenden til Aktionærene — i Fremtiden til Kommunens Kasse — gaa ned til nogle faa Procent.

I denne Forbindelse kunde jeg ønske at berøre Spørgsmaalet om de saa meget udskregne større Dividender, som gives Aktionærene. Mit Selskab giver for Tiden 16 pCt. Det lyder jo forskrækkeligt — for Ikkeaktionærer — men Gennemsnitsprocenten i de 23 Aar, det har bestaaet, er kun $7\frac{3}{4}$ pCt. Hvis der ikke kunde paaregnes et saadant Udbytte af Foretagender, der dog rumme en vis Risiko, vilde det ikke kunde ventes, at der blev anbragt Penge i dem. Jeg skal blot minde om den Fare, der ligger i Luften — den uformodet at faa Livstraaden skaaret over. Denne Fare vil Kommunen ikke komme til at løbe som Koncessionshaver — men eventuelt som Sporvejsentreprenør under de Konstellationer, som jeg har tilladt mig at fremhæve, navnlig en mislykket Overgang til Anvendelse af elektrisk Drivkraft.

Det er overhovedet forunderligt, at Kravet paa, at Kommunen bør overtage Driften af vore Sporveje, kommer mest højlydt fra — hvad vi i politisk Side kalder — »yderste Venstre«, ja — fortiden benyttes Spørgsmaalet jo som Valgflæsk.

Man skulde jo dog tro, at dette Ønske var baseret først og sidst paa Antagelse af, at kommunal Drift vil hidføre 1) en meget billig Taxt for, navnlig den arbejdende Befolkning, og 2) desuagtet give

Kommunen en rigelig Indtægt til Lettelse af Skattebyrden. I Virkeligheden ligger der i en saadan Antagelse en ligefrem rørende Kompliment til Kommunen, som denne sandelig ikke er vænnet til — mindst fra nævnte Side.

Dette var nu under Forudsætning af, at Kommunen selv vil drive Sporveje. Det kan naturligvis ogsaa tænkes, at Kommunen tager Koncession paa Sporveje og derefter bortforpagter Driften til den højstbydende. Netop fordi Hovedfordringen ved Sporvejsdrift nu og i Fremtiden maa være »en billig Taxt«, vil der fremkomme Ulemper ved, at Koncession og Drift ikke er paa samme Haand. Sporvejsdrift vil — langt mere end nu — blive et Spekulationsforetagende, som f. Ex. Vognmændenes Licitationsbortkørsel af Sne fra Gaderne — thi selvfølgelig vil Forpagtningsafgiften være at svare af Brutto. Dette vil være uheldigt.

Benyttelse af Sporvogne er bleven en saa vigtig Faktor i hvad vel kan kaldes vort Bevægelsesliv — selv om Bevægelsen foretages siddende — at vi alle ere stærkt interesserede i at faa en fornuftig Ordning af disse Forhold. I Slutningen af mit Foredrag vil jeg komme tilbage hertil.

Det næste Spørgsmaal, som er fremsat til Besvarelse, lød saaledes: »Bør der søges indført Centraldrift af Sporveje?« Ja, vi leve jo i Ringenes Tid. Der laves Papirringe, Øringe — om det saa er Skuespillerne, saa skal der en Ring om dem. Saa vidt jeg ved, foreligger der ogsaa Andragender om Ringbaner paa Enkeltspor med Skiftespor — den rene Uting, eftersom saadanne Linjer, der absolut

maa have Dobbeltspor for at kunne drives og trives, have mindst Udsigt til at opnaa saadant.

I Favør af Spørgsmaalet om Centraldrift kan vel anføres:

1. at der ved Hjælp af de gode rentable Linjer kan etableres ogsaa god Drift paa de Linjer, der mangle Betingelserne herfor — rigelig Trafik — samt
2. at den saa meget ønskede Korrespondance derved har størst Chance for at blive til Virkelighed.

Hovedsynspunktet bliver dog det erfaringsmæssige, at Monopol og Stagnation som oftest ere Tvillingsøstre, og netop i dette Forhold menes Slægtskabsforbindelsen at kunne blive for inderlig. Der er næppe noget Forretningsforhold, der mere end Sporvejsdrift trænger til Kappelyst og Experimentering ogsaa i Detailler med Forbedringer. Vort Selskabs Bestyrelse mener i alt Fald at have erfaret, at naar vor Administration har Ord for ikke at være blandt de ringeste, saa staar vi i ikke ringe Gæld til de andre Selskaber.

Saa kommer vi endelig — i denne Forbindelse til det sidste — men mest brændende Spørgsmaal: Bør Drivkraften være mekanisk? Her er det, at min personlige Opfattelse muligen vil findes for konservativ. Maa jeg ogsaa tillade mig at minde om, at jeg i Begyndelsen af Foredraget berørte, at jeg ikke er Tekniker, men noget falder der jo altid af, og nogle Korn er det vel lykkedes mig at opsamle.

Den mekaniske Drift, der er Tale om for Tiden, er 1) Anvendelse af Elektricitet, 2) Damp eller

3) Gas. Hvoraf kommer det nu, at der mere og mere har dannet sig en Opinion mod Drift af Sporveje med Hestekraft? Mon det skulde være Dyrebeskyttelseshensyn, som gøre sig gældende?

Maa det være mig tilladt her at indskyde nogle Parantes-Bemærkninger. I en lille Piece, som Bestyrelsen af mit Selskab har sendt dettes Aktionærer, tog vi Anledning til at imødegaa den ikke ualmindelige Antagelse af, at vi — som de andre Selskaber — overbebyrdede vort Kørepersonale med Arbejde. Vi paaviste, at den Tid, i hvilken Personalet arbejder, 3: kører, i Virkeligheden kan ansættes til nærmest 8 Timer daglig gennemsnitlig, naar Fridagene — hver 4de Dag — medregnes. At Personalet tillige har en lang Ventetid — gennemsnitlig 3 Timer, og maa, som vi billedlig udtrykte os, ligesom f. Ex. Droskekuske og Fiskere »sidde og vente paa Bid«, maa indrømmes at være saavel kedeligt og trættende, men at kalde det overanstrengende, er en Overdrivelse. (Regnestykket er saaledes: i 4 Dage (3 Tjenestedage à 15 Timer og 1 Fridag) 45 Timer : med 4 = 11 Timer daglig gennemsnitlig, deraf 3 Hviletimer).

At denne Ordning er undgaaelig derved, at intet Sporvejsbudget kan bære Udgiften til et Dobbeltpersonale, er paavist.

Men nu Hestene. Hos os — og vistnok ved samtlige Selskaber — have Hestene en Arbejdstid af 3 Timer af Døgnets 24. De gaa — eller rettere løbe — gennemsnitlig kun henimod 3 Timer daglig, og blive endda kærnefodrede. Hvis Hestene kunde føre Pen, vilde vi utvivlsomt have liggende en enorm Bunke Ansøgninger om Antagelse til Tjeneste.

større endnu end Bunken af de menneskelige Andragender. Er da Grunden til Opinionen muligen at søge deri, at Kørsel med Heste er for langsom. Jeg tillader mig at have en anden Opfattelse. Køres der for langsomt, paa nogle, — eller rettere paa de fleste — af vore Linjer, da er det sandelig ikke Hestenes eller Kuskenes Skyld. Aarsagen er alene den berørte Mangel paa gennemført Dobbeltspor.

Exempelvis skal nævnes Nørrebro Sporvejslinje og mit Selskabs Farimagslinje. Hvis man tænker sig, at Kørsel med mekanisk Drivkraft vil blive stort hurtigere end paa disse Linjer, saa tror jeg sikkert at man forregner sig. Ved den nylig stedfundne Behandling af Cyklesagen i Borgerrepræsentationen var den hjemlige »Gangart« foreslaaet til »jævnt Trav«. Dette er ganske betegnende; det er nemlig denne Gangart, som er i Kurs hos vore Autoriteter, og det er utvivlsomt den, der i Virkeligheden gjorde det af med Dampsporvejselskabet, idet dettes Kørehastighed afpassedes efter Forholdet til »Søndagsrytternes« Ridefærdighed.

Spørgsmaalet vil kunne begrænses til at omfatte — hvad der vel vil være af særlig Interesse for den ærede Forening — nemlig dette: vil det økonomisk set være rigtigt at gaa fra Hestekraft over til mekanisk Drift — naar Talen er om de eksisterende Linjer?

Ved Anvendelse af Elektricitet har man Valget imellem to Former: 1) over- eller underjordiske Ledninger eller 2) Akkumulatorer. Ved at anvende det førstnævnte System gør man Brud paa en meget væsentlig Betingelse for god Sporvejsdrift, nemlig

Vognens selvstændige Bevægelsesevne. Er der noget af Betydning iveren med den elektriske Station, da staar Sporvejsdriften stille, idet alle Vognene tænkes afhængige af denne ene Faktor. At de mange Opstandere til overjordiske Ledninger ere lidet tiltalende for Øjet, deraf kimser jo »praktiske Folk«.

Hvad man derimod ikke kan lukke Øjet i for, er den Fare for Liv og Lemmer, som saavel Mennesker som Dyr udsættes for ved Brud paa Ledningstraaden; navnlig naar disse komme i Kollision med Telefontraadnettet opstaar der en overordentlig Forvirring. Saadanne Kalamiteter hører til de hyppig indtrædende i Amerika — hvor Systemet har størst Udbredelse — i alt Fald har jeg modtaget mange Beretninger derom, og disse ende sædvanlig med at kræve Overgang til Brug af underjordiske Ledninger. Men, ved disse klæbe der den store Ulempe, at de meget vanskeligt lade sig isolere fra Gadens Smuds og Fugtighed.

Hvad der for os nu er af stor Betydning, det er, om vi har Raad til at være med til disse Experimenter i det Store. Vore smaa Sporvogne veje 4 à 5000 Pd., de store nærmest 7000 Pd. uden Passagerer. En elektrisk Vogn af almindelig Type vejer 6 Tons, 3: 12000 Pd., altsaa c. det dobbelte af vore Tospændervogne — med Passagerer fuldt besat 10 Tons 3: 20000 Pd. Det menes, at de herhjemme almindeligst anvendte 135 milimeter Skinner af System Haarmann, de, som f. Ex. mit Selskab har paa alle dets 3 Linjer — ikke vil kunne bære denne Byrde. Er dette rigtigt — hvad det vistnok er — vil Anlæg af nyt Spor, nyt Vognmateriel og elek-

triske Ledninger give Selskabet en Udgift af henimod $1\frac{1}{2}$ Million — efter hvad der er opgivet mig.

Og nu Driftsomkostningerne; ja, det er meddelt mig, at disse ville stille sig noget billigere end ved at føre en 2-Hestes-Vogn frem, omtrent ens overfor Enhestekørsel.

Ved Anvendelse af underjordiske Ledninger er der det mislige, at Systemet foruden, som nævnt, at 1) være endnu paa Udviklingstrin, er 2) endnu kostbarere i Anlæg end det overjordiske.

Ogsaa ved Akkumulatortsystemet er man endnu kun ved Forsøg. Her bevarer man Vognens selvstændige Bevægelsesevne, men for Tiden ere Ulemperne de overvejende. Akkumulatorer — af den almindelige Art og tilstrækkelige til at bringe en Sporvogn frem — ville veje godt og vel ligesaa meget som selve Vognen, og kræve derved et særlig stærkt Spor. Belastet vil en Vogn veje henved 30,000 Pd. De ere kostbare i Indkøb, give ved Ladning et Tab af 25 pCt. Elektricitet og maa ombyttes flere Gange i Døgnet.

Det uheldigste er dog, at saadanne Akkumulatorers Holdbarhed kun strækker sig over nogle faa Aar, og at Holdbarheden tilmed er betinget af en minutøs Pasning — de fordre en Barne pige.

Efter Beretninger fra Berlin har man dersteds aabnet en Drift med nye Akkumulatorer, som ved at være fremstillede med Zink og Kobber i Stedet for Bly blive meget lettere i Vægt, og som kunne indtage Ladning for hele den daglige Køretid. Lykkes disse Forsøg, vil man formentlig være kommet ind paa

rette Vej — hvis denne skal være at køre med Elektricitet.

Naar jeg som en af de nye Drivkræfter nævnede Damp, tænker jeg ikke herved paa Lokomotiver, men paa de Tovbaner, som i Amerika anvendes og drives fra en Station, som holde det enkelte eller to modgaaende Jerntove i stadig Bevægelse. Kørselen sker ved, at en Tang foran paa Vognen griber fast om Tovet. Saavidt jeg ved, har Anvendelse af denne Bevægkraft ikke fundet videre Anvendelse, antagelig fordi Fordybningerne, i hvilke Tovet ligger, virker generende for den øvrige Færdsel og er vanskelig at holde ren.

Der bliver saa tilbage af de nævnte nye Dampkræfter: Benyttelse af Gas. Vistnok veje Vogne med Gasmotorer omtrent det samme som elektriske Motorvogne, og ville derved ogsaa kræve et stærkt Spor. Ogsaa Prisen pr. Vogn stiller sig ens. Dette er væsentlige Ulemper ved Anvendelsen. Begyndelsen med rationel Brug af disse Vogne skete i Dresden; det er dog Byen Dessau, der har bragt Systemet til den nuværende Højde. Gasmotorvognene ligne af Udseende almindelige Enspænder-Sporvogne. Under det ene Sæde i Vognen er Motoren anbragt paalangs, under det andet — ligeledes paalangs — en stor Gasbeholder, og under Endeperronerne to mindre Beholdere paatværs.

Paa Hovedstationen haves et lille Anlæg, der tager megen ringe Plads op, og som bestaar af to Gasbeholdere og en lille Gasmaskine, som overfører Gassen fra den ene Beholder, der fyldes paa almindelig Maade ved Ledning fra Gasværket, over i den

anden Beholder i stærkt komprimeret Stand. Fra den sidstnævnte Beholder fører en underjordisk Ledning ud til en Opstander paa Vognens Holdeplads. Ved en Slange sættes Opstanderen i Forbindelse med Vognens Beholdere, og naar Maskinisten ved Hjælp af et i Vognen anbragt Manometer ser, at Beholderne ere fyldte, hvilket sker i Løbet af et Par Minuter, i Modsætning til elektriske Akkumulatorer, ved hvilken Ladningstiden er 5 à 6 Timer, da er Vognen parat til Kørsel. Det vil nu let ses, at denne Drivkraft giver store Fordele:

1. Gassen er en langt paalideligere Tjener end Elektricitet.
2. Forstyrrelser vil ikke let indtræde.
3. Vognen har selvstændig Køreevne.
4. Driftsomkostningerne stille sig vistnok noget billigere end Hestekraft, altsaa ogsaa billigere end elektrisk Kraft.

En saadan Gasmotorvogn prøves for Tiden heri Byen. Igaar Morges foretoges den første Kørsel i den indre By og ved højlys Dag mellem Tagensvej og Kongens Nytorv, med Spidserne af vor Kommunalbestyrelse som Passagerer. Forventningerne blev ingenlunde skuffede. Vognen gik rolig og støt, gav ikke mere Rystelse eller Spektakel end vore Sporvogne, og lystrede Kommando paa en Prik. Endda er det prøvede Exemplar ikke paa Højde med senest indførte Forbedringer, som nævnt før, i Dessau. Den eneste Ulempe, der sporedes, var at Heste blev sky — muligvis af Jalousi.

Imidlertid, ogsaa Indførelse af denne Driftsmaade vil kræve nyt Spor og vistnok ogsaa nyt Vogn-

materiel, og jeg kommer da tilbage til, hvad jeg maa ønske betragtet som Hovedpunktet i min Udtalelse her i Aften, nemlig:

1. er den Sporvognskørsel, som vi herhjemme præsterer paa de Linjer, der have Dobbeltspor, saa ussel, og
2. vil Anvendelse af de omtalte ny Drivkræfter give en saa stor Bedring i disse Forhold, at det kan forsvares at bortkaste de store tilstedeværende Værdier, som det fuldtud brugelige Spor- og Vognmateriel repræsenterer?

Jeg nægter ikke, at for mig stiller Besvarelsen af Spørgsmaalet sig ikke tvivlsom. Jeg vil finde det ikke blot i høj Grad unationaløkonomisk, men ligefrem uforsvarligt, om man indlod sig derpaa — paa et Tidspunkt, hvor hele det nu brugelige Materiel er i Orden. Det er ikke Poesi alene, men den pure Virkelighed, at vort lille Land vel er dejligt — men forholdsvis fattigt. Til at indlade sig paa saadanne kostbare Experimenter har vi ikke Raad. Noget helt andet er, at selvfølgelig maa det findes i sin Orden, at der ved Oprettelse af nye Sporvejslinjer forsøges Anvendelse af anden Drivkraft end Heste — om man tror at staa sig derved.

Bliver nu Resultatet det, at de bestaaende Selskaber, som Betingelse for fortsat Virksomhed skal forlade Hestekraft — som en forældet Methode — forekommer det mig, at der burde forsøges en Udvej, der formentlig har den store økonomiske Fordel, at den muliggør Bevarelse af de store Værdier, Spor og Vogne.

Som et af de store Goder ved Anvendelse af mekanisk Drivkraft anføres i Almindelighed, at man til Tider, hvor Trafiken er størst, kan medføre en Paahængsvogn. Dette er sikkert rigtigt — kun tillader jeg mig at tage denne Anførsel som en Bekræftelse af min fremsatte Paastand, at mekanisk Drift i Virkeligheden skaber en Overgang fra Sporvejsdrift til Jernbanedrift. Men, kan man have en Paahængsvogn, maa man ogsaa kunne have — hvad jeg vil kalde en Forhængsvogn. Gøres nu denne halvt saa stor, men med Hensyn til udvendig Udstyr-else ens med en almindelig Sporvogn, og anbringer man Gasmotor med Tilbehør i den, og anvender en saadan Vogn ligesom vi nu anvender Heste, saa er vi ude over alle de fremmanede Vanskeligheder.

En saadan lille Motorvogn vejer omtrent som en af vore Tospændervogne, og da den samlede Vægt af to Vogne fordeles paa et saameget længere Stykke Spor, vil det Spor, vi har, vistnok vise sig tilstrækkelig stærkt og holdbart, og vort Vognmateriel kunne blive i Tjeneste. Saavidt mig bekendt er man i Dessau ifærd med at fremstille saadanne Lokomotivvogne.

Det Argument, som man ofte hører fremsat til Gunst for Overgang til mekanisk Drift, at de dertil bestemte Vogne ere langt mere smukke og elegante end vore hjemlige, bør neppe accepteres. Med Tiden gaar Forgyldningen selv af St. Gertrud.

Hvad jeg har haft den Ære at fremsætte for Dem, skal jeg forsøge at samle i enkelte Sætninger:

1. Kommunen bør absolut ikke indlade sig paa at

være Sporvejsentreprenør, hverken paa første eller anden Haand.

2. Det maa betragtes som uretfærdigt og i Strid mod den nye Sporvejslov, at nægte Fornyelse af de bestaaende Koncessioner — eller — hvad der kommer ud paa et, nægte at give bestaaende Selskaber nye Koncessioner.
3. Central-Sporvejsdrift maa anses at være mere til Skade end til Gavn.
4. Ethvert Sporvejselskab bør have fri Hænder til at vælge den Drivkraft, som det mener bedst at staa sig ved.

Hertil skal jeg føje nogle faa Slutningsbemærkninger:

Hovedsagen for Kommunen er jo — det kan jo lige saa godt siges rentud — at faa dens Indtægter forøgede, ved at blive Parthaver i Selskabernes Fortjeneste. Dette fremgaar jo desuden klart af de senest udfærdigede Koncessioner til Istedgade- og Sølvgade-Linjerne, efter hvilke Kommunen og Selskaberne deler Overskudet, efter at Aktionærene forlods have faaet 6 pCt., og efter at de foreskrevne Henlæggelser m. m. ere udredede. Denne Ordning burde formentlig have hvilet paa den Betragtning, at Benyttelse af Sporvogne er et saa betydeligt Gode for Befolkningen, at den bør gøres saa tilgængelig som mulig ved Indførelse af den billigst mulige Taxt.

Ligesaa lidet denne Hensigt kan forenes med uforholdsmæssige Dividender til Selskabernes Aktionærer, ligesaa lidt forliges den med at søge Sporvejsdrift omformet til et Skatteobjekt af Betydning for Kommunen. Den Andel, som Kommunen skal have

af Driftsoverskudet, bør være en Regulator for Taxtansættelsen og intet andet.

Desuagtet ymtes der om, at Kommunalbestyrelsen spekulerer paa i ethvert Fald at ville beskatte Selskabernes Bruttoindtægt, saa har den nemlig »sit paa det tørre«. Men, dette kan Befolkningen aldeles ikke staa sig ved; thi, jeg tillader mig at gentage Spørgsmaalet: Hvor bliver saa den billige Taxt af? Denne Kommunalbestyrelsens formodede Tanke er vistnok importeret fra tyske Hovedstæder som Berlin og Hamburg. Vi ere nu imidlertid ikke nogen Storstad, og bliver det neppe nogensinde. Det vil derfor kun berede Skuffelse, om vi ville overføre de store Steders Forudsætninger paa vore smaa Forhold, uden tilstrækkelig Kritik.

Kommunen vil sikkert bedst ramme Befolkningens Tarv ved at blive ved den nys anførte formentlig sunde Betragtning, og ved at benytte den Indflydelse, som den nye Sporvejslov giver den i Retning af at bidrage til Ordning af vore Sporvejsforhold, til at træffe Bestemmelse paa saadanne Punkter, som f. Ex. at Sporvejstaxten paa alle Linjer bliver obligatorisk, f. Ex. 10 Øre paa den enkelte Linje (altsaa hvadenten man kører kort eller langt), at Taxten for Korrespondance paa indenfor to forskellige Selskabers Linjer sættes til 15 Øre, og at Abonnementsbilletter à $8\frac{1}{3}$ Øre ere gældende fælles for alle Byens Sporvejslinjer.

Det er formentlig paa saadanne Punkter, at det vil lønne sig at være Exemplet fra Udlandet følgenagtig; men det vil ikke lønne sig at slaa et større Brød op, end vi kan bage.