

Nationaløkonomisk Forening.

Til Direktør Laurtups foran aftrykte Indledningsforedrag om »vore Sporvejsforhold« i Foreningens Møde d. 12. Marts knyttede der sig følgende Diskussion:

Grosserer O. B. Muus: Med Hensyn til Spørgsmaalet om Sporvejsdrift med Dobbeltspor maatte man holde sig for Øje, at der maatte tages Hensyn til 3 Faktoreres Interesser: Selskabets, det kørende Publikums og Husbeboernes. Der var ingen Tvivl om, at Dobbeltspor i og for sig var det rigtigste, og at det var til Fordel baade for Selskaberne og de kørende, men man kunde dog ikke se bort fra, at det for Beboerne af en smal Gade ofte medførte Gener. Uagtet Taleren gerne saa, at der blev lagt Dobbeltspor, hvor det lod sig gøre, maatte han dog holde paa, at der ogsaa blev taget tilbørligt Hensyn til Husbeboernes Interesser paa dette Punkt. — Naar Indlederen havde udtalt sig ikke blot imod Kommunens Overtagelse af Sporvejene, men ogsaa imod, at Kommunen gjordes delagtig i disses Udbytte, kunde Taleren ikke helt give dette sin Tilslutning. Man kunde ikke absolut sige, at det var urigtigt at lade en Del af Sporvejsdriftens Overskud flyde i

Kommunens Kasse, thi det maatte erindres, at Kommunen paa forskellig Maade, f. Ex. ved at stille Gaderne til Raadighed for Sporanlæg, gavnede Selskaberne. Det var da berettiget, at Kommunen benyttede Lejligheden til at gøre sig betalt for de ydede Tjenester. — Naar det i denne Forbindelse var blevet anført, at Kommunens Delagtiggørelse i Udbyttet ikke vilde kunne forenes med billige Taxter, da var Taleren af en anden Mening, og Erfaringerne fra Nørrebro's Sporvejselskab viste da ogsaa, at de lave Taxter ikke modvirkede et godt økonomisk Udbytte. — Det undrede Taleren, at Direktør Laurtrup vilde have 10 Øres Taxter, da man dog ellers for Tiden var kommen ind paa Principet 5 Øres Taxter, som erfaringsmæssigt vare i Selskabernes Interesse.

Overpostmester Petersen præciserede, at Hovedspørgsmaalet var, om Kommunen burde overtage Sporvejsdriften — helt eller delvis —, eller om man burde forny de private Selskabers Koncessioner. Kommunens Overtagelse af denne omfattende Virksomhed vilde være risikabel i flere Henseender, og den vilde medføre adskillige vanskelige Kollisioner med Publikum. Det maatte derfor anses for heldigst, om det nuværende Forhold vedblev at bestaa, hvilket jo ikke udelukkede, at man i de nye Koncessioner kunde optage Bestemmelser om Anvendelsen af mekanisk Drivkraft.

Bagermester Marstrand ytrede, at det var vanskeligt at udtale sig om den foreliggende Sag, fordi den netop i Øjeblikket var under Behandling i et Udvalg, hvis Arbejde man ikke kendte og ikke kunde kende.

Taleren skulde da ogsaa kun gøre nogle faa Bemærkninger, som ikke vilde føre ind paa Drøftelse af Detailspørgsmaal. Overfor Indlederen vilde han tage Reservation med Hensyn til Udtalelsen om, at Borgerrepræsentationen nu til Dags i sit Arbejde gik for meget i Detailler. Ganske det modsatte var Tilfældet, og det maatte nødvendigvis være saaledes, thi efterhaanden som Kommunen havde faaet mange store Virksomheder under sin Administration, var det umuligt, at der blandt de 36 Borgerrepræsentanter kunde findes Mænd, som vare i Besiddelse af teknisk Indsigt i alle de mange forskelligartede Virksomheder. Borgerrepræsentationens Kritik og Behandling af Sagerne maatte derfor væsentligst ske ud fra sociale og tildels økonomiske, men ikke fra tekniske Synspunkter. Saaledes ogsaa med den foreliggende Sag. Den Maade, hvorpaa man stillede sig til den, vilde være afhængig af hele ens sociale Synspunkt; man vilde tage sit Standpunkt efter et umiddelbart Ønske og ikke paa Grundlag af et Regnestykke. Taleren havde selv en Faible for kommunal Drift, hvor det drejede sig om store Virksomheder, som kunde komme alle Borgere til Gode, thi hvis Bedriften gav Overskud, vilde dette jo indirekte blive til bedste for alle Skatteydere. Kommunens Overtagelse af Sporvejsdriften vilde utvivlsomt støde paa store tekniske Vanskeligheder, som ej lod sig overvinde i en Fart. Overtagelsen kunde derfor ikke ske strax, men at det vilde ende dermed, nærede Taleren ingen Tvivl om. Flertallet i Udvalget nærede utvivlsomt den Anskuelse, at man maatte have Haand i Hanke med Selskaberne, og jo mere des

bedre. Spørgsmaalet blev saa, hvorledes man skulde gaa frem; dette var et Spørgsmaal af praktisk Natur, hvorpaa Taleren ikke skulde gaa dybere ind; han ønskede kun at fremhæve, at kommunal Drift saa at sige laa i Luften. Det var ikke uden Grund bemærket, at den nye Lov var noget uklar, men dette havde sin gode Grund. Man havde paa den Maade faaet Sagen ud af Indenrigsministerens Hænder og indsmuglet Muligheden for at benytte elektrisk Bevægkraft.

Vexellerer Bing kunde i det hele slutte sig til de af Bagermester Marstrand fremførte Udtalelser. Han ønskede kun at henlede Opmærksomheden paa et Moment, som talte til Fordel for kommunal Drift. Det kunde meget godt tænkes, at Kommunen kunde tjene indirekte ved visse Sporvejslinjer, selv om disses Drift i og for sig ikke betalte sig. Man kunde godt saaledes ved Hjælp af nye Linjer skabe Chancer for Bebyggelse af Kvarterer, som kunde ventes beboede af gode Skatteydere og derved optage en Konkurrence med Nabokommunerne. Naar Kommunen overtog Driften, vilde maaske nogle Linjer direkte give Fordel, andre direkte Tab, men indirekte vilde hele Sporvejsdriften blive en rentabel Forretning.

Overpostmester Petersen anbefalede at nedsætte Køretaxten for Arbejdere, saaledes som man nogle Steder i Udlandet havde gjort ved Udstedelse af særegne Abonnementskort eller ved Vogne, som særligt vare beregnede paa at føre Arbejdere til og fra Arbejdspladserne i Byen.

Gross. Muus delte ikke Bagermester Marstrands

Haab om at se Sporvejene i Kommunens Hænder, Administrationen vilde blive overordentlig vanskelig. Kommunen havde allerede nu evindelige Sorger af sit Hestehold, hvad da naar den skulde drive Sporveje? Taleren vilde anse det for en stor Ulykke, hvis Spørgsmaalet virkelig, som Marstrand havde antydet, skulde blive afgjort under andre Synspunkter end det økonomiske.

Grosserer A. Levysohn: Det var uberettiget, naar man havde udtalt Mistillid til Kommunens Evne til at lede en saadan Virksomhed som Sporvejsdrift. Københavns Kommune havde dog været heldig med saadanne Bedrifter som Gas- og Elektricitetsforsyningen, som gav Overskud, ikke blot fordi Priserne vare høje, men ogsaa fordi disse Virksomheder vare fortrinligt administrerede. Til Indlederens Udtalelse om, at Kommunen ikke vilde kunne give sine Arbejdere den Løn af 12—1300 Kr., som Sporvejselskabernes Funktionærer fik, skulde Taleren bemærke, at dette var urigtigt, thi Kommunens Fagarbejdere fik netop en Løn af den angivne Størrelse.

Professor Scharling sluttede sig med Hensyn til Hovedspørgsmaalet til Indlederen; Hovedsynspunktet, maatte blive dette: hvilken Ordning vil blive bedst for Publikum? I det hele og store var den nuværende Drift ved private Selskaber saa tilfredsstillende, at den ikke vilde kunne ventes bedre under Kommunens Ledelse. Derimod var det rimeligt, at Kommunen fik en vis Indflydelse paa Driften, ligesom ogsaa at den fik Andel i Udbyttet som Vederlag for Selskabernes Benyttelse af de offentlige

Gader o. l. Men Taleren kunde ikke se andet end, at de nye Fordringer, man stillede (billige Arbejder-taxter o. s. v.) kunde fyldestgøres ogsaa med Bibeholdelse af den private Drift. Taleren havde saa meget mere Anledning til at fremhæve sit Standpunkt i denne Sag, som han i sin Tid havde taget Ordet for de sjællandske Jernbaners Overgang til Staten. Men Forholdene var her ikke parallelle. Saaledes havde det sjællandske Jærnbaneselskab ladet meget tilbage at ønske med Hensyn til Materiellets Vedligeholdelse, hvad man derimod ikke kunde bebrejde Sporvejselskaberne. Det vilde være betænkeligt, om Kommunen fik alt for mange store Virksomheder; de vilde let kunne voxe den over Hovedet.

Etatsraad Ph. Schou advarede mod, at Kommunen paalagde sin Magistrat nye store Opgaver. Det vilde let komme til at skorte paa den fornødne Dygtighed hos vedkommende Borgmester. Hvad særlig Sporvejsdriften angik, vilde Fordringen om nye Linjer og Spor gøre sig gældende gennem Borgerrepræsentationen, og Kommunen vilde paa denne Maade blive tvungen ind paa nye store Udgifter. Den af Marstrand fremførte Betragtning, at det sociale, det humane Synspunkt burde være det afgørende, havde noget bestikkende ved sig, men den førte let ind paa et farligt Skraaplan; det var her vanskeligt at sætte en Grænse. Hvis Kommunen fik Indflydelse paa Driften og nogen Andel i Udbyttet, burde man ikke gaa videre.

Bagermester Marstrand troede, at han var blevet noget misforstaaede af de foregaaende Talere. Han havde ikke ment, at det foreliggende Spørgsmaal

burde afgøres alene ud fra den sociale Synsvinkel, men han paastod kun, at de af ham anførte Betragtninger faktisk vilde blive de afgørende. Naar han havde sagt, at Ønsket om kommunal Drift for Øjeblikket ligger i Luften, havde han heller ikke dermed villet karakterisere Udviklingen for en uoverskuelig Fremtid. Den Stemning, som nu var den raadende, vilde om kortere eller længere Tid mødes af en Reaktion.

Direktør Hauberg gjorde en Del Bemærkninger om forskellige tekniske Spørgsmaal i Tilknytning til Indledningsforedraget. I Modsætning til Indlederen holdt Taleren paa den elektriske Bevægskraft, som skulde have adskillige Fordele fremfor Gasmotorer.

Sluttelig replicerede Indlederen til de gjorte Bemærkninger. Til Grosserer Muus bemærkede han, at han vel erkendte, at Dobbeltspor medførte store Gener for Gadernes Beboere, men at han ikke desto mindre maatte holde paa, at Fordelene vare langt overvejende. Naar Taleren havde anbefalet 10 Øres Taxt, havde han ment, at denne skulde være den højeste Betaling, man overhovedet kunde komme til at erlægge paa én Linje; det var netop en meget billig Taxt, som derhos ved Abonnement yderligere reduceredes til $8\frac{1}{3}$ Øre. — Taleren havde ikke det mindste imod, at Kommunen drev Sporveje, hvis man derved kunde opnaa bedre og billigere Drift end den nuværende private; men det var der formentlig ingen Grund til at vente. Hvis der i Borgerrepræsentationen var Stemning for Overgang til kommunal Sporvejsdrift, var det næppe af de ideelle Grunde, som Marstrand havde anført. — —

Ved og efter det paafølgende Aftensmaaltid fortsattes Diskussionen endnu en god Stund, og blev der navnlig gjort gældende imod Kommunens Overtagelse af Driften

at Magistraten derved vilde ligesom ved Belysningsvæsenet skabe en Indtægtskilde, saa at Taxterne ikke bleve saa billige, som de vilde kunne blive, naar Kommunalbestyrelsen havde Indflydelse paa Taxtens Fastsættelse af de private Selskaber;

at nye Indretningers Indførelse eller Forandringer ikke saa hurtigt vilde blive indførte, naar Driften var i Kommunens, som naar den var i private Hænder;

at en vis Konkurrence med Hensyn til selve Kørselens Udførelse vil gøre sig gældende, naar Driften er i forskellige private Selskabers Hænder;

at specielle Ønsker med Hensyn til Driften af en enkelt Route ikke kunne ventes opfyldte, naar Driften er i Kommunens Hænder, idet den da maa generaliseres for alle Router efter et Reglement;

at en vis Andel i Driftsoverskudet til Kørepersonalet paa de forskellige Router, hvilket fra flere Sider anses for ønskelig, lettere vil kunne fastsættes og realiseres, naar Driften er i forskellige private Selskabers Hænder.

Til Fordel for at Kommunen overtog Driften anførtes derimod

at den vilde blive ensartet;

at Korrespondance mellem de forskellige Router lettere lod sig realisere;

at større, gennemgribende, kostbare Forandringer af Driften eller Materiellet snarere vilde blive realiserede af Kommunen end af Private.

