

Bør Kommunikationsforetagender i Statens og Kommunens Hænder være Indtægtskilder for det Offentlige?

Indledningsforedrag i Nationaløkonomisk Forenings
Møde den 21. Januar 1897.

Af

Cand. polit. Adolph Jensen.

Den Forhandling, som jeg i Aften skal have den Ære at indlede, burde i Grunden have fundet Sted for et Aar siden. De Medlemmer af Nationaløkonomisk Forening, som til Stadighed besøge Møderne, ville erindre, at vi i Fjor i Februar og Marts Maaneder havde Spørgsmaalene om det danske Telefonvæsen og om de københavnske Sporvejsforhold under Behandling. Begge Spørgsmaal gav Anledning til Drøftelsen af, hvorvidt det var ønskeligt, at det Offentlige (henholdsvis Staten og Københavns Kommune) overtog Driften af de paagældende Virksomheder. Naar man imidlertid under de nævnte Diskussioner ikke kom dybere ind paa denne Side af Sagen, laa dette vel tildels i, at man manglede den almindelige Underbygning for en saadan Forhandling, og jeg tænkte mig, at dette maaske har givet Stødet til, at Foreningens Bestyrelse har ønsket at bringe det Spørgsmaal under Debat, som i Aften staar paa Dagsordenen.

Forinden jeg gaar ind paa Realiteten i mit Æmne, skal jeg tillade mig at gøre nogle Bemærkninger af formel og systematisk Natur, som jeg haaber skulle bidrage noget til at klargøre det hele Spørgsmaal og retlede Forhandlingen derom.

For det første maa det erindres, at Problemet: offentlig Drift eller Privatdrift, naar det foreligger konkret, er uhyre mangesidet. Teknikeren, Finansmanden og Socialpolitikeren have her hver en Række af Argumenter at fremføre pro et contra, og det kan derfor ikke undre, at det er vanskeligt — og hidtil uopnaaet — at finde et Expedient, hvorved det Offentliges Overtagelse af Driften sker paa en Maade, der fyldestgør alle berettigede Hensyn. Jeg tror, at der af denne Grund, fordi Sagen kan ses og skal ses fra saa mange forskellige Sider, er Anledning for mig til strax at fremhæve Begrænsningen af det Spørgsmaal, hvorom vi skulle udvikle vore Meninger, og det saa meget mere, som denne Side af Spørgsmaalet i Almindelighed, baade i Theori og i Praxis, sammenblandes snart med det ene og snart med det andet Sidespørgsmaal.

Hvad jeg har stillet mig til Opgave, er da et Forsøg paa at udrede det Spørgsmaal: Hvilken Karakter bør der tillægges de af det Offentlige drevne store Kommunikationsforetagender? Bør de betragtes som finansielle Hjælpemidler, saaledes at man tilstræber det bedst mulige pekuniære Udbytte, eller bør dette Hensyn være underordnet og den billige Benyttelse for Publikum stilles i første Række, selv om Foretagendet derved maa drives med Underskud?

Det synes mig klart, at man ikke kan naa ind paa

Spørgsmaalet om offentlig eller privat Drift uden først at have Klarhed over, hvilken Karakter Foretagendet eventuelt skal have i det Offentliges Hænder. Og med Hensyn til dette Punkt tror jeg, at man i Almindelighed er tilbøjelig til at stille Sagen paa Hovedet; i alt Fald er dette Tilfældet i de akademiske Behandlinger af Spørgsmaalet: man vejer Argumenterne for og imod offentlig Drift imod hinanden og behandler saa Rentabilitetsspørgsmaalet i anden Linie. Jeg kan paa en Maade vel forklare mig denne Methode. Den er vel nedarvet fra den Tid, da det sociale Synspunkt var Nationaløkonomerne mindre tilvant end i vore Dage, da det saa at sige ligger i Luften at betragte de økonomiske Spørgsmaal ud fra dette Synspunkt. I og for sig har dette jo ingen Betydning for Sagens Realitet, men jeg skal kun advare imod at komme ind paa det almindelige Spørgsmaal om Fordelene og Skyggesiderne ved offentlig og ved privat Drift, et Spørgsmaal, som er langt mere vidtrækkende end det om Rentabiliteten.

For at forebygge enhver Misforstaaelse skal jeg endelig forudskikke den Bemærkning, at de egentlige Tarifspørgsmaal ligeledes ligge udenfor Rammerne af mit Æmne. At Tarifnedsættelser maaske under visse Omstændigheder kunne medføre en betydelig Forøgelse af Trafikken, og derved bringe et bedre finansielt Resultat, end de tidligere højere Taxter gav, det er en Sag for sig, et teknisk Spørgsmaal, som ikke vedkommer det nationaløkonomiske, om Virksomheden overhovedet bør betale sig for det Offentlige eller ikke.

Tilsyneladende er der tre forskellige Principer for den finansielle Ledelse af et offentligt Kommunikationsforetagende. Man kan gøre det til et finansielt Hjælpe-middel, idet Staten eller Kommunen stiller sig paa samme Standpunkt som den private Erhvervsdrivende og indretter Taxterne for Benyttelsen saaledes, at Foretagendet giver det størst mulige Overskud. Dette Princip har sin Ydergrænse i Finansregalet, i saadanne Tilfælde, hvor det Offentlige har Monopol paa den paagældende Virksomhed, idet der da aabner sig en Mulighed for, at Overskudet endogsaa kan blive større, end det vilde være, naar Foretagendet blev drevet af private. — Det andet Princip er det, hvorefter det Offentlige ikke har andet Øjemed med at drive den paagældende Virksomhed end den at administrere den paa bedst mulig Maade for Publikum, hvor det Offentlige gør sig betalt for sit Udlæg til Anlægs- og Driftsomkostninger, men ikke søger nogen Fortjeneste ud over Anlægs kapitalens Forrentning, medens Taxterne paa den anden Side indrettes saaledes, at Foretagendet dog fuldt ud kan bære sig, — at man med andre Ord anvender Gebysprincipet. — Endelig kan Staten eller Kommunen drive Virksomheden saaledes, at man ganske eller til Dels giver Afkald paa Dækning af Udgifterne til Forrentning og Driftsomkostninger. Foretagendet drives altsaa med Underskud, eller dets Regnskab balancerer kun ved Hjælp af regelmæssige Tilskud fra Stats- eller Kommunekassen.

Det er imidlertid kun fra et fiskalt Synspunkt at denne Tredeling af Forvaltningsprinciperne kommer frem. Ser man Sagen mere almindeligt og gør sig det klart, at Indtægt og Udgift for en offentlig Kasse er

ensbetydende med Gevinst og Tab for Samfundets skatteydende Medlemmer, saa vil man finde, at det første og det sidste af de nævnte Principer i Grunden falde sammen. Naar Stat eller Kommune driver et Foretagende med Overskud, betyder det en indirekte Beskatning af dem, der benytte vedkommende Institution, idet de betale dens Ydelser for dyrt, medens Underskud paa den anden Side i Virkeligheden bliver dækket ved Skatydelser, der gaa ud af Lommen paa dem, der ikke benytte Institutionen. I begge Tilfælde fører altsaa den offentlige Drift til en indirekte Beskatning, og dette er et saa væsentligt Fællesmærke for de to Forvaltningsprinciper, at det berettiger til — i alt Fald ved Spørgsmaalets almindelige Behandling — at betragte dem under et og stille dem samlede i Modsætning til Gebyrprincippet.

Nu véd jeg vel, at Sagen ikke altid i Praxis stiller sig saaledes, at der kan drages en skarp Grænse imellem, hvad der hører under dette og hvad under hint. Det kan være tvivlsomt, hvilken Rentefod man skal lægge til Grund ved Beregningen; man vil ofte — især ved ældre Foretagender — kunne tvistes om, hvad der bør medregnes under Anlægsomkostningerne; ved stærkt komplicerede Statsbedrifter, hvor den ene Virksomhed tjener og understøtter den anden, kan det være uhyre vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at opgøre hver enkelt Virksomheds selvstændige Driftsoverskud, især naar Forholdet er ordnet saaledes, at det Offentlige ikke betaler for sin Benyttelse af Institutionerne. Men dette er jo Vilkaaret for enhver theoretisk Behandling af praktiske Spørgsmaal: Livets Former ere for mangfoldige til at lade sig fuldstændig

indordne under Rammerne af en Theori, og Theorien taber ikke et Gran af sin Gyldighed, fordi den maa begrænse sig til en Behandling af de stærkest udprægede, de extreme Tilfælde.

Disse Bemærkninger som et Forsvar for, at jeg i det følgende udelukkende holder mig til den bevidste Anvendelse af offentlige Kommunikationsvirksomheder som Beskatningsapparater i den før nævnte Betydning.

Spørgsmaalet er, som man vil se, væsentligt et finansvidenskabeligt. Der er her Tale om en indirekte Beskatning, og Argumentationen kan for en stor Del føres med de sædvanlige Vaaben for og imod.

Hovedforsvaret for den fiskale Udnyttelse af Kommunikationsforetagender ligger da deri, at der ad denne Vej kan tilvejebringes og omfordeles meget betydelige Beløb. De tyske Statsbaner give efter en løselig Beregning et aarligt Nettoudbytte ud over Anlægskapitalens Forrentning af ikke mindre end c. 150 Mill. Mark. Hvis det finansielle Udbytte af disse Baner var saaledes, som de danske Statsbaners Udbytte har været i de sidste 5 Aar (og i denne Periode har der dog været en stadig Opgang i Udbyttet) vilde det betyde et Udslag til den modsatte Side af lignende Størrelse, der vilde komme til at mangle op imod 150 Millioner Mark i Anlægskapitalens Forrentning. Disse Tal gøre ikke Fordring paa at være nøjagtige, jeg nævner dem kun for at vise, hvilken Betydning Sagen kan have i finansiell Henseende.

I Forbindelse hermed maa det saa endvidere erindres, at naar en Finanshusholdning én Gang er blevet indrettet paa at modtage saa enorme Indtægter

fra en Statsvirksomhed, vil det have sine store Vanskeligheder at gaa over til et andet Princip. Et Land som Preussen, der paa Grund af Rigslovgivningen ikke har frie Hænder med Hensyn til Anvendelsen af indirekte Skatter, vilde slet ikke kunne undvære Indtægten af sine Statsbaner. Bortfaldt denne, maatte man, for at tilvejebringe et lignende Beløb, opkræve Stats-Indkomstskatten to Gange, eller lignende. Jeg nævner ikke dette som en Udvej, en fornuftig Finansstyrelse kunde vælge, men blot for at illustrere, hvor vanskeligt det vilde være at komme ind i en anden Gænge.

Det maa altsaa indrømmes, at de konkrete Omstændigheder (Finansnød eller en gennem Tidernes Løb rodslaaet Praxis) kan tvinge det Offentlige til at gøre sig et Kommunikationsforetagende indbringende, selv om det maatte ske paa Trods af almindeligt anerkendte Grundsætninger. Men Spørgsmaalet er saa videre det, hvorledes man skal stille sig i det Øjeblik, da man staar frit.

Er da Benyttelsen af Jærnbaner, Sporveje, Poster, Telegrafer, Telefoner o. s. v. gode og hensigtsmæssige Skatteobjekter?

Det falder strax i Øjnene, at dette Spørgsmaal ikke er analogt med det om Hensigtsmæssigheden af almindelige Forbrugsafgifter, hverken af dem, der ramme Luxusartikler eller af dem, der hvile paa Forbruget af Livets første Fornødenheder. Vintolden og Brødafgiften ligne hinanden, trods al Forskellighed, deri, at de begge i Hovedsagen ramme Forbrugerne af Vin og Brød og kun dem, medens en Transport-skat er et tveægget Vaaben, der, samtidig med at fordyre Benyttelsen af Transportmidlet for den enkelte,

hæmmer Udviklingen af et almindeligt Samfundsgode og derved lægger en Byrde paa alles Skuldre. Det kan være Samfundet ligegyldigt, om jeg paa Grund af Vintolden nødes til at drikke mindre Vin, end jeg har Lyst til; men Samfundet har den største Interesse i, at Landmanden eller den Industridrivende ikke ved unødvendigt høje Fragtsatser hindres i at sælge deres Produkter paa det Marked, der betaler dem bedst. Det er derfor urigtigt, naar en anset tysk Forfatter*) erklærer, at saa længe nødvendige Brugsartikler som Salt, Øl o. s. v. blive beskattede, kan man heller ikke forkaste en udbyttegivende Drift af offentlige Samfærdselsmidler. Ja, det er for saa vidt end ikke rigtigt, naar en senere Forfatter**) korrigerer denne Udtalelse derhen, at saa længe man er nødt til at beskatte Livsfornödenheder af den nævnte Art, vil Driften af de paagældende Statsvirksomheder efter privatøkonomiske Grundsætninger være tilladelig, for saa vidt det kan ske uden Skade for den almindelige økonomiske Udvikling. Selve Reservationen vidner her, efter min Mening, om et Fejlsyn, om en Underkendelse af Kommunikationsmidlernes enestaaende Betydning som økonomisk og kulturel Drivkraft, om en Blindhed overfor det Faktum, at vor Tids økonomiske, sociale og kulturelle Fortrin for Landevejenes Tidsalder skyldes nok saa meget, at man kommer billigere afsted, som at man kommer hurtigere afsted.

Det er undertiden blevet paastaaet, at medens Forbrugsskatter i Almindelighed fra et socialt Syns-

*) Scheel i Schönbergs Handbuch. 3. Opl. III. S. 81.

**) R. van der Borcht: Das Verkehrswesen. Leipzig 1894. S. 108.

punkt ere lidet anbefalelsesværdige, fordi de ramme de mindre velhavende Samfundsklasser uforholdsmæssig haardt, skulde dette gælde i mindre Grad om Beskatningen af Benyttelsen af de fleste Samfærdselsmidler. Ja, enkelte Forfattere have endog taget Ordet for at gøre Jærnbanner og Telegrafer til egentlige Finansregaler for derigennem at komme de højere Indtægtsklasser til Livs. Det kan nu ganske vist ikke nægtes, at Benyttelsen af Kommunikationsmidlerne i mange Retninger involverer en Luxus, og for saa vidt man gennem Tariferne kan beskatte saadan Benyttelse klækkeligt, uden at den hele Økonomi lider derunder, synes det mig at være i sin Orden, at man gør det. Men noget ganske andet er det, at skære al Trafik over én Kam og gøre den dyr med den Motivering, at det kun kommer til at gaa ud over Folk, der have Raad til at betale. For at erkende dette bliver det nødvendigt at se lidt nøjere paa de enkelte Hoved-Samfærdselsmidler, hvorom her kan være Tale.

Hvad nu først Jærnbannerne angaar, saa er det vistnok rigtigt, at disse gennemgaaende benyttes forholdsvis mere af de bemidlede end af de ubemidlede Klasser. Dette gælder baade Person- og Godsbefordringen; herom kan der ikke være nogen Tvivl, om det end hører til de Ting, som ikke ret vel lade sig talmæssigt bevise. Men selv om den direkte Benyttelse af Jærnbannerne altsaa hovedsagelig falder paa den bemidlede Del af Befolkningen, er ikke dermed sagt, at de ubemidlede Klasser ere i samme Grad uinteresserede i Jærnbannertransportens Intensitet. Det er ganske vist Grossisten og Fabrikanten, der benytter Godsvognene, men Resultatet heraf bliver en billigere

Pris paa de Varer, der forsendes, og denne billigere Pris kommer ogsaa den Smaamand til Gode, som aldrig har tænkt paa at sende et Stykke Gods med Jærnbanen. Dette er en enkelt Side af det, jeg før har fremhævet, at Transportens Fordyrelse eller Vanskeliggørelse ikke blot falder som en Byrde paa den enkelte, men Virkningen deraf finder Vej helt ud i Befolkningens og Erhvervslivets yderste Forgreninger.

Det er ogsaa værd at lægge Mærke til, at alt som Aarene gaa, trænger Benyttelsen af Jærnbanernes Personbefordring dybere ned i Befolkningen; Trangen til Stedforandring bliver almindeligere, og Nytten deraf mere og mere indlysende, samtidig med at Beboelses- og lignende Forhold forme sig efter den Lejlighed, Jærnbanerne give til hurtigt at tilbagelægge en Vejstrækning imellem Hjem og Arbejdsplads. Det kan maaske i saa Henseende — i Mangel af bedre — være i nogen Grad oplysende, at det er en almindelig Erfaring i de store europæiske Lande, at Indtægten af de billigste Vognklasser i de senere Aar er steget langt betydeligere end den samlede Personindtægt. Paa de tyske Jærnbaner steg saaledes Personindtægten i Aarene 1891—93 med 4,6 pCt., medens Indtægten af Billetsalg til III. Vognklasse steg med 5 pCt. og for IV. Klasses Vedkommende endog med 9,9 pCt. Paa de engelske Jærnbaner var Indtægten af den samlede Persontrafik i samme Tidsrum stegen med 2 pCt., Indtægten af III. Klasses Passagerer derimod med 3,7 pCt. *) (Uden at tillægge det større Vægt i denne

*) Archiv für Eisenbahnwesen. 1895. 6te Hefte. (Gengivet i Annalen des Deutschen Reichs. 1896. No. 5).

Sammenhæng, skal jeg dog tilføje, at det ikke blot er de ganske korte Jærnbane-rejser, der have stigende Betydning for de ubemidlede Befolkningsklasser. I Tyskland har man saaledes erfaret, at gennemsnitlig tilbagelægges de længste Rejser i IV. Vognklasse. *) Jeg skal indrømme, at jeg har en Mistanke om, at dette skyldes, at Befordringen af Militærafdelinger er medregnet, og hvis det er Tilfældet, taber Oplysningen unægtelig en Del af sin Interesse).

Der synes efter det anførte at være adskilligt, der taler imod Jærnbanernes Udnyttelse som finansielt Hjælpemiddel. Jeg skal nu, forinden jeg forlader Om-talen af dette Samfærdselsmiddel nævne nogle faa Tal til Belysning af, hvordan de forskellige Stater i Praxis stille sig til dette Spørgsmaal. Jeg maa dog strax reservere mig overfor en alt for indgaaende Kritik af disse Tal, som jeg har uddraget af de officielle Kilder, der have staaet til min Raadighed: Driftsberetninger, Statsregnskaber og statistiske Sammendrag, udgivne af Statsbureauerne. Kilderne ere jo for saa vidt gode nok, men Forudsætningen for en Sammenligning, en ensartet Regnskabsopgørelse, er næppe fuldt ud til Stede. Jeg har udeladt de Lande, hvor Forholdene vare mig mistænkelige, men jeg tør ikke garantere for, at der dog ikke er Uensartetheder i den Del af Mate-rialet, som jeg har beholdt. For ikke at trætte med Opramsningen af for mange Tal, har jeg beregnet den gennemsnitlige Udbytteprocent for de sidste 5 Aar, for hvilke jeg har kunnet skaffe Oplysninger, d. v. s.

*) Ed. Engel: Eisenbahnreform S. 209. (Cit: v. d. Borcht. I. c. S. 44).

i Almindelighed for Aarene 1890—94 og, hvor Regnskabsaaret ikke falder sammen med Kalenderaaret, 18⁹¹/₉₂—18⁹⁴/₉₅.

Statsbanernes Nettoudbytte udgjorde altsaa i de nævnte Aar i Procent af de i Anlægene anbragte samlede Summer:

For de under Rigsforvaltningen i Tyskland				
hørende Jærnbaner*)	(18 ⁸⁰ / ₉₀ -18 ⁹³ / ₉₄)	4,91	pCt.	}***)
For Sachsens Statsbaner	(1890—94)	4,38	—	
— Belgiens	— (1890—94)	4,22	—	
— Badens**)	— (1890—94)	3,62	—	
— Württemb.s	— (18 ⁹⁰ / ₉₁ -18 ⁹³ / ₉₄)	2,61	—	
— Sverigs	— (1890—94)	2,54	—	
— Danmarks	— (18 ⁹⁰ / ₉₁ -18 ⁹⁴ / ₉₅)	1,81	—	
— Norges	— (18 ⁹⁰ / ₉₁ -18 ⁹⁴ / ₉₅)	1,20	—	

For Danmarks Vedkommende har jeg lagt Statsregnskabernes Opgørelse til Grund. Naar jeg for vort eget Lands Vedkommende ikke har medtaget Finansaaret 1895—96, er det for at faa samme Periode som for de øvrige Lande. For Danmarks Vedkommende er jo iøvrigt Udbyttet stigende; det naar for 1895—96 op over 2,6 Procent, altsaa en Del mere end det nævnte Gennemsnit for det forudgaaende Femaar.

*) Tallene referere sig til samtlige normalsporede Baner i det af Rigsforvaltningen omfattede Landomraade, ialt 43,500 km., hvoraf 3,800 km. Privatbaner (Aaret 1894).

**) Tallene referere sig til samtlige Jærnbaner i Baden, men heraf er kun mellem 3 og 4 pCt. private Baner (Aaret 1894).

***) Mere detaillerede Oplysninger om Statsbanernes finansielle Udbytte i forskellige Lande findes i efterstaaende Tabel-Bilag. Tabel I (Side 152).

Anmærkning. Under den efter Mødets Slutning fortsatte, ikke-offentlige Diskussion blev det af en Deltager i denne fremhævet, at det gode finansielle Udbytte af de tyske Statsbaner skyldtes, næst de høje Taxter for Godstransport, den Omstændighed, at disse Baner, i Modsætning til f. Ex. de danske, havde en relativt lille Passagertransport. Da Personbefordringen i Almindelighed er forholdsvis mindre rentabel end Godstransporten, er altsaa Forholdet mellem Bruttoindtægten af hver af disse Grene af Jærnbanedriftens Virksomhed et Moment, som har nogen Interesse, naar Talen er om det finansielle Udbytte, og jeg skal derfor her tilføje en Række Tal, der angive Personbefordringens procentuelle Andel i Statsbanernes samlede Bruttoindtægt i foran nævnte Lande. Tallene referere sig til det sidste Driftsaar, for hvilket jeg har kunnet tilvejebringe Oplysninger*).

De under Rigsforvaltningen i Tyskland	
hørende Baner	27 pCt.
Sachsens Statsbaner	32 —
Belgiens —	34 —
Badens —	33 —
Württemb.s —	35 —
Sverigs —	38 —
Danmarks —	50 —
Norges —	49 —

I Sammenhæng med Jærnbannerne maa jeg omtale Sporvejene, som jo i vore Dage spille en meget betydelig Rolle for Personbefordringen i enhver større By.**)

*) I større Detajl findes Forholdet belyst i den efterstaaende Tabel II (Side 154).

***) Medens de danske Jærnbaner i Driftsaaret 1894—95 befordrede $13\frac{1}{3}$ Millioner Passagerer, benyttedes de københavnske Sporveje i 1895 af næsten dobbelt saa mange, nemlig $23\frac{1}{2}$ Millioner («Statistisk Aarboeg» I. og «Statistiske Oplysninger om København og Frederiksberg» V.). I 1895 befordrede i England og Wales Jærnbannerne 817 Millioner Passagerer, Sporvognene 526

rationelt organiseret, har naturligvis været medvirkende til, at Spørgsmaalet om denne Virksomheds Overgang til det Offentlige (Kommunerne) er blevet rejst, men maaske vilde der dog være mindre Fart i Bevægelsen til Gunst for offentlig Sporvejsdrift, hvis det ikke havde været en ret almindelig Erfaring, at denne Virksomhed har givet udmærkede økonomiske Resultater for de private Aktieselskaber. Medens samtlige engelske Jærnbaner i Aaret 1895 forrentede deres Kapital med 3,8 pCt., udgjorde Sporvejssekskabernes Nettoudbytte i Følge officiel Kilde: i England og Wales 6,2 pCt., i Irland 5,2 pCt. og i Skotland 6,1 pCt. Herved maa det bemærkes, at over en Trediedel af Kapitalen var tilvejebragt ved Prioritetslaan, hvis Rente er mig ubekendt, men som dog maa antages at være adskilligt under de nævnte Udbytteprocenter, saa at Aktiekapitalen maa antages at forrente sig med mindst 7 pCt. At ogsaa danske Sporvejssekskaber have vist sig at være overordentlig rentable Forretninger, skal jeg ikke trætte denne Forsamling med at paavise.

Naar nu en Kommune af denne eller hin Grund overtager Sporvejene, rejser sig altsaa Spørgsmaalet, om den skal tage dem som det gode Aktiv, de er, og lade dem beholde denne Karakter, eller om den skal lade Overskuddet forsvinde gennem en Nedsættelse af Køretaxterne.

Der er blevet sagt, at det er ganske rimeligt, at Kommunen tager sin Part af Gevinsten som Vederlag

Millioner. (Statistical Abstract for the United Kingdom No. 43).
Og her maa det endda erindres, at den største Del af Persontrafikken i London besørges af Jærnbaner, kun en mindre Del af Sporveje.

for Benyttelsen af de offentlige Gader og Veje, hvorigennem Sporvejslinierne gaa. Dette er vistnok et udmærket Argument, naar man vil defendere, at Kommunen forlanger en moderat Afgift af private Sporvejssekskaber; men her er jo ikke Tale om et Vederlag for en Villighed eller for lidt ekstraordinært Slid paa Brolægningmaterialet; her er Tale om et klækkeligt finansielt Udbytte, der virker og føles som en Beskatning af Brugen af Sporveje, og Spørgsmaalet er saa, om denne Beskatning er heldig og retfærdig, — eller om den dog ikke i det mindste er forsvarlig.

Det skal indrømmes, at der ikke her er de samme Betænkeligheder som ved Beskatningen af Jærnbane- trafikken, dels fordi Sporvejene ere lokale Befordringsmidler, og dels fordi de kun tjene Persontrafikken. Det skal ogsaa indrømmes, at mange af dem, der ere stadige Sporvognspassagerer, ere saaledes økonomisk stillede, at billige eller dyre Sporvejstaxter ikke vilde mærkes meget i deres Budget. Men hermed er Sagen ikke afgjort. Det maa erindres, at jo større en By bliver, des stærkere bliver den ubemidlede Befolknings Benyttelse af Sporvejene, og des mere nødvendigt bliver det, at Sporvejstaxterne ikke ere høje. Sporvognspenge maa betragtes som et Tillæg til Huslejen, siger man; og det er sandt, at en stor Del af Arbejderbefolkningen nødes til at bo saa langt ude i Byernes Udkanter, at der maa beregnes et saadant Beløb til Befordring til og fra Arbejdsstedet. Jeg tror, at man med dette in mente maa erkende, at Sporvejstrafikens Beskatning gennem et kommunalt Driftsoverskud hører til den Slags Ting, som helst maa undgaas, naar det er muligt.

Hvad jeg har anført om Jærnbanetransporten gælder til Dels — mutatis mutandis — ogsaa om Post-, Telegraf- og Telefonvæsenet. Navnlig er Postvæsenets Pakkebefordring jo i denne Sammenhæng ganske analog med Jærnbanernes Godstransport, og da det Offentlige paa dette Omraade konkurrerer med sig selv, maa de to Virksomheder selvfølgelig ledes efter samme Princip.

Med Hensyn til Brevposten er det jo en bekendt Sag, at man i ældre Tid var tilbøjelig til at betragte Postbesørgelsen som en Virksomhed, Staten burde tjene paa. Efter at derpaa Frimærkesystemet og de store Taxtnedsættelser var slaaet igennem, kunde det en Tid synes, som om Gebyrprincippet var lyst i Kuld og Køn, men dette er dog ingenlunde Tilfældet. Hvorledes Praxis i de forskellige Lande forholder sig til Sagen, er det grumme vanskeligt at faa Rede paa, dels fordi Postvæsenets Omkostninger skjule sig i saa mange Kroge af Statsregnskaberne, dels fordi denne Virksomhed i saa rigt Maal understøttes af Jærnbanevæsenet, tildels uden bogført Vederlag. De store Overskudssummer, der undertiden figurere i Statsregnskaberne, kan man derfor ikke uden videre regne med. Jeg er tilbøjelig til at tro, at Postvæsenet i de store Lande i Virkeligheden er en mindre indbringende Institution, end den giver sig Udseende af at være.

I Theorien synes Gebyrprincippet, som sagt, at at være gaaet af med Sejren, men det mangler dog ikke paa Stemmer fra demokratisk Side, som kræve en Ændring af Udviklingen til Fordel for de fiskale Interesser. Dette Krav kan imidlertid næppe tænkes fyldestgjort igennem en Forhøjelse af Portotaxterne;

en saadan Foranstaltning vilde sandsynligvis i højeste Grad modvirke sin Hensigt, hvortil kommer, at den Dag for Dag mere fuldkomne Ensartethed imellem Landene paa Tarifomraadet vilde lægge overordentlige Hindringer i Vejen for Taxtførhøjelser. Men et bedre finansielt Resultat kunde da ogsaa tænkes opnaaet ad anden Vej, nemlig igennem en Standsning i Udviklingen af de Grene af den postale Virksomhed, som ikke betale sig, navnlig Landpostinstitutionen. Det er sikkert ikke noget, der er ejendommeligt for Danmark, at Driften af denne Institution har været og i lang Tid vil være ensbetydende med et klækkeligt Minus i Postvæsenets Overskud. Men hvem tør vel sige, at den ikke er værd, hvad den koster? Noget andet er det, at man her staar overfor Nødvendigheden af at sætte en Grænse. Men denne bør ikke sættes vilkaarligt, saaledes at man paa én Gang stopper op, for derpaa at lade Statskassen tjene, hvad der maatte blive tilovers. Den naturlige Grænse forekommer mig at ligge der, hvor Postvæsenet ikke kan gøre mere ved egne Kræfter, hvor dets Beneficier mod Landdistrikterne vilde nødvendiggøre et Underskud.

Med Hensyn til Telegrafvæsenet er det med endnu større Styrke end overfor Jærnbanetransporten gjort gældende, at her foreligger en offentlig Virksomhed, der har sit eksklusive Publikum iblandt Storhandelens og Storindustriens Mænd, og at det som Følge deraf var mindre betænkeligt at lade Staten drage pekuniær Fordel af Driften. Men ved Siden heraf har man saa fremhævet, at en meget stor Del Telegrafdepecher tjene ganske unyttige Luxusøjemed og altsaa ere fortrinlige Skatteobjekter. Den sidstnævnte Be-

tragtning forekommer det mig, at man maa give Medhold, og jeg skal, for at vise, at det ikke her drejer sig om et ganske betydningsløst Spørgsmaal, nævne nogle Tal, som angive Forholdet mellem forskellige Arter af Telegrammer i nogle evropæiske Lande.

Oplysninger herom har man, saa vidt mig bekendt, kun fra Holland, Belgien, Schweiz, Østrig og Italien. Efter Erfaringerne fra disse Lande udgøre Statstjenes Telegrammer i Almindelighed omkring et Par Procent af samtlige Depecher. Pressetelegrammerne naa, trods de billigere Tariffer, som ofte gælde for disse, kun i Holland op over 2 pCt. Børserne, Handelen, Skibsfarten og den øvrige Forretningsverden lægger Beslag paa fra 40 til nogle og Halvtredsindstyve Procent. Der bliver saa tilbage de to Kategorier: »Familietelegrammer« og »Depecher af blandet Indhold«. Den førstnævnte Art figurerer i Belgien med 54 pCt., i Schweiz med 61 pCt.; i Italien udgør Familietelegrammer og blandede Telegrammer tilsammen 59 pCt., i Østrig og Holland 40 pCt.*).

Efter dette mener jeg, at man vel har nogen Grund til at se med noget andre Øjne paa Telegrafvæsenet end paa Jærnbannerne, og at man til en vis Grad maa give dem Medhold, der anse det for rigtigt at lade Staten tjene paa Telegrambefordringen. Men kun maa man da gøre sig det klart, at det er det andet af de anførte Argumenter, der skal gøre Udslaget. Det er den store Masse af Luxusdepecher, der skjuler sig under Fællesrubrikerne »Familie- og blandede Tele-

*) Detaillerede Oplysninger findes i efterstaaende Tabeller III og IV (Side 155).

grammer«, det er Lykønskings- og Hurratelegrammer-
nes Publikum, man bør ramme, — men det maa ske
uden at træde Forretningsverdenens Interesser for nær.
Vejen til at opnaa dette er ikke den, at gøre al Tele-
grafkorrespondance dyr, men at indføre Differential-
satser, saaledes som man allerede flere Steder, i modsat
Retning, har gjort for Pressetelegrammernes Vedkom-
mende. Telegrambefordringen har netop det Fortrin
fremfor Person- og til Dels Godsbefordringen, at man
meget nøje kan sondre det Befordrede efter Art og
Indhold. Naturligvis har det sine Vanskeligheder at
anvende forskellige Tariffer for de forskellige Arter af
Depecher, og det maa være Fagmandens Sag at afgøre,
om disse Vanskeligheder lade sig overvinde. Hvad jeg
har villet hævde, er kun dette, at vil man have et
Overskud af Telegrafvæsenet, da maa det komme frem
ad denne Vej — og kun ad denne.

For offentlig Drift af Telefonlinier maa der
vistnok gælde lignende Principer som for Telegraf-
væsenet. Det hele Samfund er interesseret i, at dette
nu saa vigtige Led i Forretningslivets Efterretnings-
væsen udvikler sig saa intensivt som muligt, og den
Omstændighed, at en Sondring af Depecherne efter
deres Art med en dertil knyttet Differentiering af Ta-
riffen her er principielt udelukket, bør formentlig ikke
lede til, at man, for at beskatte Luxusbrugen, driver
den hele Telefonvirksomhed med en Betalingstarif, der
er højere end nødvendigt til at dække Drifts- og For-
rentningsomkostningerne.

Men nu den anden Form for Befolkningens Be-
skatning igennem offentlige Samfærdselsmidler, den

Form, at lade Benyttelsen være saa billig, at Driften giver et Underskud, som saa maa dækkes ved alle Skatteyderes almindelige Bidrag til den paagældende offentlige Kasse.

Jeg har i det Foregaaende anført en Del Argumenter imod, at man lægger an paa at faa Overskud. Skulde disse Argumenter da maaske have saa almindelig og vidtrækkende Gyldighed, at man dermed kan forsvare Underskudsdrift? Jeg tror det næppe.

Det er ganske vist fra gammel Tid blevet opstillet som en almindelig Fordring, at Staten skulde drage Omsorg for »den billigst mulige Befordring af Personer, Breve og Gods«^{*)}, en Tanke, som unægtelig fører til Anerkendelsen af Underskudsdrift som det principielt rigtige. Det er ogsaa bekendt, at man i tidligere Tid har været inde paa den Betragtning, at f. Ex. al Jærnbanebefordring skulde være gratis, ligesom Staten ikke kræver Vederlag for Benyttelsen af almindelige offentlige Veje, i mangfoldige Tilfælde heller ikke af Broer, Kanaler, Havne og lignende. Det er imidlertid klart, at man ikke kan ligestille disse ældre Samfærdselsmidler med de moderne; thi selv hvor der ikke opkræves Bompengge eller Kanalgebyrer, vil Transporten dog ingenlunde være gratis, da Publikum ikke alene selv maa sørge for Vogne, Pramme o. s. v., men ogsaa selv maa afholde alle andre Udgifter ved Driften, eller rettere, selv besørge denne. Noget saadant vilde være umuligt paa en Jærnbane- eller Telegraflinie, og Principets Overførelse paa disse Virksomheder vilde derfor for det Offentlige, i langt

*) List: Das deutsche Nationaltransportsystem.

højere Grad end ved Landeveje og Kanaler, betyde en direkte Udgift. Dertil kommer saa, at den fuldstændig gratis Benyttelse vilde føre til Misbrug af Samfærdselsvejene, til Ødselhed med og Desorganisation af et Samfundsgode, som netop først faar sin fulde Betydning, naar det forvaltes rationelt og med Økonomi.

Jeg skulde ikke opholde mig saa længe ved Omtalen af dette Tankeexperiment, den fuldstændig gratis Benyttelse af Samfærdselsmidlerne, hvis ikke netop Betragtningen af dette extreme Tilfælde gav det Synspunkt, hvorfra den bevidste Underskudsdrift maa ses.

List havde Ret i sin Fordring: »saa billig Transport som muligt«, men kun indenfor en vis Grænse. Hvor denne Grænse ligger, kan det jo være vanskeligt at afgøre, men i alle Tilfælde maa den drages saa snævert, at Billigheden ikke frister til uøkonomisk Benyttelse, til Ødselhed. Og jeg tror da, at Værdiloven giver den sikreste Vejledning. Hvis Tarifferne indrettes saaledes, at Transportvæsenet kan bære alle sine egne Udgifter, vil man ikke naa saa langt ned i Priserne, at det ikke bliver en betænkelig Sag for Publikum at indlade sig paa usikre Experimenter i større Stil.

Maa man saaledes fra et almindelig økonomisk Synspunkt tage Afstand fra Underskudsdriften, saa maa man det saa meget mere, naar denne ogsaa fra et finansvidenskabeligt Synspunkt kan karakteriseres som irrational. Trods alt, hvad der kan anføres, og med Rette er anført, om Transportmidlernes saakaldte »indirekte Fordele«, trods det, at Produktionens relative Fuldkommenhed, Produkternes Prisbillighed, Kapitalopsamlingens Væxt, den almindelige Velstands

Udbredelse, Oplysning, stærkere aandeligt Liv, og alt, hvad man iøvrigt vil rose vor Tid for, i Sammenligning med den, der ligger forud for Dampens og Elektricitetens Frugtbargørelse i Samfærdselens Tjeneste, — trods alt dette, maa man dog altid være betænkelig ved at lade én Skatteborger betale, hvad en anden direkte nyder, eller aabne Mulighed for, at en bedre stillet Befolknings- eller Erhvervsklasse gennem offentlige Foretagender kan lukrere paa slettere stillede Samfundsklassers Bekostning. Transportmidlernes indirekte Fordele for dem, der benytte dem, lade sig ikke udmaale i Mark og Skilling, end mindre deres Fordele for dem, der ikke benytte dem. Den Tanke, at disse Goder skulle indgaa som Faktorer i et Regnestykke om, hvem der skal betale, har overhovedet Samfundsfølelsen imod sig, den er usocial og kulturfjendtlig. Men gælder dette almindeligt, saa maa det føre til en Forkastelse af al Underskudsdrift af offentlige Transportmidler, og man behøver da ikke at fordybe sig i en, til syvende og sidst umulig, statistisk Undersøgelse af de forskellige Velstandsklassers relative Benyttelse af disse Institutioner.

Jeg gjorde i Indledningen til disse Bemærkninger opmærksom paa, at Overskudsdriften og Underskudsdriften — trods det, at de ere hinanden diametralt modsatte fra et bogholderimæssigt Synspunkt — dog have noget tilfælles, som gør det berettiget at stille dem samlede op imod Gebyrsprincippet. Jeg har gjort et Forsøg paa at vise, at denne Betragtning er rigtig. De samme Hensyn — Hensynet til den almindelige økonomiske Udviklings Tarv og Hensynet til det enk-

elte Individ og den enkelte Samfundsklasses Interesse — føre til en Forkastelse af baade den principielle Overskudsdrift og den principielle Underskudsdrift.

Naar jeg nu tilføjer, at det selvfølgelig ikke er min Anskuelse, at det Offentlige saa slavisk skal følge Gebyrprincipet, at ethvert øjeblikkeligt Over- eller Underskud strax bør følges af en Tarifförändring, men at her en fornuftig Privatökonomis Fremsynethed selvfølgelig bør være raadende, saa tror jeg, at jeg har lagt saa megen Beslag paa mine Tilhøreres Opmærksomhed, som det kan være den tilladt, der uden speciel Sagkundskab i de enkelte, her omtalte Virksomhedsgrene, kun har kunnet sætte sig til Opgave at lægge Sagen i dens Almindelighed til Rette for en efterfølgende Meningsudvexling.

Som Tillæg til foranstaaende vedføjes omstaaende nogle talmæssige Oplysninger, som ligge til Grund for de mere sammentrængte Meddelelser i det mundtlige Foredrag.

Tabel I.

Oversigt over Statsbanernes Nettoudbytte i en Del europæiske Lande. (Jfr. foran S. 140).

Land	Aar	Nettoudbytte	Nettoudbyttet udgjorde i pCt. af den i Banerne anlagte Kapital	Anm.
Danmark		Kroner	pCt.	
	1890—91	3,135,000	1,90	
	1891—92	2,958,000	1,77	
	1892—93	2,530,000	1,44	
	1893—94	3,368,000	1,90	
	1894—95	3,678,000	2,03	
	18 ⁹⁰ / ₉₁ -18 ⁹⁴ / ₉₅ gennemsn.	—	1,81	
	1895—96	5,046,000	2,62	
Norge		Kroner		Statsbanernes Længde ³⁰ / ₆ 1894: 1543 km. Private Baner: 68 km. De priv. Baners Udbytte gnsl. c. 6 ¹ / ₂ pCt. af Anlægs kapitalen.
	1890—91	1,880,000	1,57	
	1891—92	1,466,000	1,22	
	1892—93	1,474,000	1,22	
	1893—94	1,305,000	1,06	
	1894—95	1,244,000	0,92	
	18 ⁹⁰ / ₉₁ -18 ⁹⁴ / ₉₅ gennemsn.	—	1,20	
Sverig		Kroner		Statsbanernes Længde ³¹ / ₁₂ 1894: 3058 km. Privats. Længde: 6176 km. Privatbanernes Udbytte gennemsn. c. 4 ¹ / ₂ pCt. af Anlægs kapitalen.
	1890	6,700,000	2,63	
	1891	6,452,000	2,52	
	1892	6,275,000	2,38	
	1893	6,586,000	2,46	
	1894	7,509,000	2,71	
	1890—94 gennemsn.	—	2,54	

Tabel I (fortsat).

Land	Aar	Nettoudbytte	Nettoudbyttet udgjorde i pCt. af den i Banerne an- lagte Kapital	Anm.
Baden		Rmk.	pCt.	Tallene referere sig til samtlige Baner, baade Statens (1405 km.) og de private (54 km.)
	1890	17.843,000	4,18	
	1891	13,252,000	2,96	
	1892	14,099,000	3,11	
	1893	18,130,000	3,98	
	1894	17.444,000	3,78	
	1890—94 gennemsn.	—	3,62	
Belgien		Frcs.		Statsbanernes Længde i 1894: 3261 km. Privatb Længde: 1280 km De private Baner Udbytte kan ikke oplyses.
	1890	30,790,000	4,02	
	1891	31,716,000	4,07	
	1892	31,673,000	3,99	
	1893	34,990,000	4,37	
	1894	36,639,000	4,46	
	1890—94 gennemsn.	—	4,22	

Tabel II.

Oversigt over Statsbanernes Bruttoindtægt af Befo-
dring af Passagerer og Gods samt andre Indtægter.
(Jfr. foran Side 141).

Land	Driftsaar	Brutto- indtægt	Af Bruttoindtægten hidrørte fra		
			Person- transport	Gods- transport	Andet
		1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.
Danmark.....	1895—96	20,305	10,075	9,242	988
Norge.....	1893—94	7,608	3,749	3,727	131
Sverig.....	1894	23,362	8,787	14,242	330
		1000 Rmk.	1000 Rmk.	1000 Rmk.	1000 Rmk.
Tyskland (Rigsfor- valtningen).....	1893—94	1,407,174	384,700	954,054	68,417
Sachsen.....	1894	93,699	29,534	59,145	5,019
Württemberg.....	1893—94	38,228	13,457	23,088	1,683
Baden.....	1894	50,721	16,602	30,494	3,625
		1000 Frcs.	1000 Frcs.	1000 Frcs.	1000 Frcs.
Belgien.....	1894	152,075	51,540	98,210	3,225

Tabel III.

Samtlige befordrede Telegramdepecher (med Undtagelse af Jærnbane-, Post- og Telegrafvæsenets Tjenestetelegrammer) fordelte sig efter deres Indhold saaledes: (Jfr. foran Side 146).

Land	Statstelegrammer	Handel, Børs, Skibsfart	Familie-telegrammer	Presse-telegrammer	Blandet Indhold
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Belgien	1,17	43,29	54,37	1,17	—
Italien	2,65	38,10	28,45	0,33	30,47
Nederlandene	0,26	57,82	—	2,49	39,43
Østrig	3,39	54,05	21,31	1,61	19,64
Schweiz	0,69	36,47	61,12	1,72	—

Tabel IV.

I Belgien fordelte samtlige Telegrammer (undtagen Kommunikationsvæsenets Tjenestedepecher) sig saaledes efter deres Indhold og Bestemmelsessted:

Indhold	1893		1894	
	Indenl. Teleg.	Internat. Teleg.	Indenl. Teleg.	Internat. Teleg.
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Statstelegrammer ..	1,63	0,73	1,52	0,85
Børstelegrammer...	3,92	6,89	4,45	7,71
Forretningstelegr...	39,14	57,35	39,23	58,39
Presstelegrammer .	0,92	2,22	1,07	2,33
Private Telegr.	54,39	32,81	53,73	30,72