

Jærnbanerne og Samfundet.*)

Af

S. Berthelsen.

I.

Af alle moderne Opfindelser har vel ingen haft en Indflydelse paa Samfundslivet, saa gennemgribende som Jærnbanen, og den Sum af teknisk Viden og Kraft, som indesluttet i dette Ord. Saavist som der til Begrebet »Produktion« hører ikke blot »Tilvirkning«, men ogsaa »Fremførelse« af Varen, saa vist hører Jærnbanen til de ypperste Produktionsfaktorer, og den har mangedoblet al Tilvirkning. Dens Evne til at bringe Personer og Gods frem til Forbrugsstedet, svarer ganske til Blodaarenettets Funktion i Legemet, og et moderne Samfund uden dette Stofskifte-Apparat er utænkeligt.

Men i samme Grad, Folkesamfundet har taget dette ypperlige Apparat i sin Tjeneste, er — som det altid gaar — Samfundet atter bleven afhængigt af Jærnbanen; Tilvænnningen har øvet sin Virkning paa de øvrige Organer. Den Magt, der faktisk har Raadighed over

*) Nærværende Afhandling er en videre Udformning af et Foredrag, holdt i Nationaløkonomisk Forening den 30. Marts 1905.

Jærnbanerne og Samfundet.*)

Af

S. Berthelsen.

I.

Af alle moderne Opfindelser har vel ingen haft en Indflydelse paa Samfundslivet, saa gennemgribende som Jærnbanen, og den Sum af teknisk Viden og Kraft, som indesluttet i dette Ord. Saavist som der til Begrebet »Produktion« hører ikke blot »Tilvirkning«, men ogsaa »Fremførelse« af Varen, saa vist hører Jærnbanen til de ypperste Produktionsfaktorer, og den har mangedoblet al Tilvirkning. Dens Evne til at bringe Personer og Gods frem til Forbrugsstedet, svarer ganske til Blodaarenettets Funktion i Legemet, og et moderne Samfund uden dette Stofskifte-Apparat er utænkeligt.

Men i samme Grad, Folkesamfundet har taget dette ypperlige Apparat i sin Tjeneste, er — som det altid gaar — Samfundet atter bleven afhængigt af Jærnbanen; Tilvænningen har øvet sin Virkning paa de øvrige Organer. Den Magt, der faktisk har Raadighed over

*) Nærværende Afhandling er en videre Udformning af et Foredrag, holdt i Nationaløkonomisk Forening den 30. Marts 1905.

Jærnbanerne i et Land, er derved Hersker ogsaa over Folket; thi Raadigheden over Jærnbanerne medfører Myndighed over alle væsentlige Produktionsfaktorer, og ganske særlig over den store Produktionskilde: Jorden. Og det er en gammel Sandhed, at den, der hersker over Jorden, er Folkets Herre.

Dette Jærnbanernes attraaværdige Herredømme giver sig stærkere tilkende, jo mere Tiden skrider frem. I de helt »nye Lande«, som Jærnbanen aabner for Evropa, og som danner Objekter for den storpolitiske Verdenskamp om Magten paa vor Klode, bliver Besiddelsen af Jærnbanerne Midlet til Magtens Opnaaelse, og derved Kampens første og vigtigste Maal. Manchuriet og Kina kan tale med derom, og Bagdadbanen saavel som de store Afrikalinier vil blive de næste Vidnesbyrd om Skinnernes Verdensmagt.

Men mulig i endnu højere Grad viser dette Herredømme sig i de gamle Kulturlande og i Samfundenes indre Liv. Den stærkt forøgede Brug af og derved Afhængighed af Jærnbanen, og selve dennes voksende Ydeevne bevirker, at dens Indehaver bliver en stedse myndigere Herre for ej at sige Hersker over alle andre Produktionsfaktorer, ja over alle andre Samfundsmyndigheder — endog de politiske, Lovgivermagten end ikke undtagen, uagtet denne dog skulde synes altid at maatte vedblive at være den højeste Hersker i Landet.

Jeg tænker ikke herved særlig paa Tyskland, skøndt netop der Regeringens næsten ubegrænsede Fragt-Tarif-Magt over Statsjærnbanerne har været et mægtigt Middel til en Forskydning af Produktionsvilkaarene, som næppe nogen Rigsdag var gaaet ind paa; Bismarck vidste nok, hvad han gjorde, da han

forbeholdt Rigsregeringen Jærnbaneledelsen. Ejheller særlig paa England, skøndt ogsaa dér de private Jærnbaneselskabers næsten enevældige Magt misbruges som en Svøbe over det arbejdende og forbrugende Folk — trods al »Frihandel« ved Landsgrænsen.

Men ganske særlig i vore Dages Nordamerika faar hin Erfaring den allerstærkeste Bekræftelse. Den øverste Myndighed over Folkets økonomiske Skæbne derovre er for Tiden øjensynlig aldeles ikke de folkevalgte Kamre og Repræsentanter eller Præsidenten. Tværtimod synes — trods alle Lovgivningsforanstaltninger og Domstolekendelser — disse »lovlige« Magter ganske afhængige af det faktisk bestaaende System af »industriel Imperialisme«, som behersker Unionens økonomiske Liv gennem Truster, Syndikater og Ringdannelser. Og alle disse Stormagters Vælde er udgaaet fra, og fremdeles i første Række afhængig af Herredømmet over Transportmidlerne; den har Magten over Jærnbannerne i dette store Kontinent til sin nødvendige og bevidste Forudsætning. Det var Staalskinnerne, Rockefeller benyttede som Trappestige for al sin øvrige Monopolvermagt, og i Fald han overlod »Kontrollen« dermed til Konkurrenter, eller blev den fratvunget, vilde hans Vælde være brudt.

Saafrømt den officielle Statsmagt derfor ønsker at bevare den øverste Myndighed i et Land, saa maa den først og fremmest sikre sig det ubetingede Herredømme over Jærnbannerne, og de Fordele, som disse skaber; thi hvad enten Statsmagten er i Hænderne paa en Selvhersker-Kejser eller et folkevalgt Parlament, saa er den dog kun en Faktor af 2den Rang, saafrømt den har afslaaet Raadigheden over Jærnbannerne og deres

Fordele til en uafhængig Privatmagt. For denne Autoritet vil da alle andre Faktorer i Samfundet uvilkaarlig bøje sig — i Kraft af usynlige økonomiske Prislove, der behersker Omsætningen, som Tyngdeloven behersker al Bevægelse.

Derfor turde det være paa Tide, at særlig ogsaa de parlamentarisk styrede Stater udformer sig en indenlandsk Jærnbane-Politik, der, i højere Grad end den hidtil fulgte, har som bevidst Formaal: Samfundets ubetingede Herredømme over Jærnbanerne og disses Fordele i Folkets (Almenhedens) Interesse.

II.

Disse almindelige Betragtninger og Advarsler skulde dog synet ret overflødige for vort eget Lands Vedkommende. Næppe i noget andet Land har Statsmagten i alt Fald tilsyneladende en mere udstrakt og ubetinget Myndighed over samtlige Jærnbaner end her i Danmark. Ikke blot er Staten selv Ejer af alle de vigtigste og langt de fleste Linjer, ligesom Regeringens Selvstændighed overfor Takstspørgsmaal er særdeles begrænset af Lovgivningsmagten; men samtlige Privatbaner ere stillede under et ganske virksomt Tilsyn af Staten, uden hvis Tilladelse ingen Bane kan anlægges, ingen Køreplan eller Takst træde i Kraft eller ændres, og ingen overordnet Funktionær ansættes.

Forholdet mellem Statsbaner og Privatbaner stiller sig forøvrigt omtrent saaledes for Tiden (i stærkt afrundede Tal):

	Statsbaner	34 Privatbaner
Længde i Kilometer.....	1820	1280
Personel inkl. Værksteder.....	10700	1554
Rejsende, Millioner aarlig	20	5
Fragtmængde, Millioner Tons ...	4	1 ¹ / ₃
Indtægter, aarlig Mill. Kr.	32	5 ¹ / ₂
Udgifter, — —	27	4
Anlægssum (bogført).....	191	60

Men hertil kommer yderligere den særegne Omstændighed, at endog de saakaldte »Privatbaner« i Danmark for den langt overvejende Dels Vedkommende tilhøre det Offentlige, idet de ere anlagte for Midler, som væsenligst ejes af Stat og Kommune eller hvis Forrentning er garanteret af Staten, hvorved dennes Kontrol med Driften yderligere er skærpet. Forholdet er, saavidt jeg har kunnet erfare, omtrent dette, at i de til »Privatbanernes« Anlæg medgaaede c. 60 Mill. Kr. er Staten lodtagen med mere end 25 Mill., Amtskommunerne med omkring 10 Mill., Sognekommunerne med godt 20 Mill., og Private med omkring 5 Mill. Kr.; disse sidste er tilmed fordelte med forholdsvis smaa Summer paa næsten alle Baner, saa at egentlig private Aktionærinteresser maa siges at være næsten udelukkede. Ogsaa »Privatbanerne« maa derfor siges at være i offentlig Eje og Besiddelse.

Naar dette er Tilfældet, skulde man virkelig tro det umuligt, at den i Jærnbannerne liggende økonomiske Magt skulde kunne udnyttes af private Personer eller overhovedet af nogen anden Myndighed end de folkevalgte Repræsentanter i Stat og Kommune, som paa Forhaand maa formodes at ville tage enhver Beslutning om Banernes Drift og Nyttevirkning alene ud fra Hensynet til hvad der tjener det brede Folks Tarv bedst.

Desuagtet mener jeg at kunne paavise, at det er saare langt fra, at alle de i de danske Jærnbanner liggende uhyre Muligheder for Nyttevirkning for Tiden kommer Folkesamfundet tilgode, som de kunde og burde. Tværtimod turde Forholdet være det, at en særdeles betydelig Nyttevirkning overhovedet ikke kommer nogensomhelst tilgode, men forspildes for Samfundet ved den nuværende Ordning, medens en maaske endnu større Del af Fordelene ved Banerne hverken kommer det almene Samfund (Forretningslivet) eller Stat og Kommune tilgode, men tværtimod systematisk overgaar til en tredje Magt, som derigennem erhverver sig et stedse stigende Monopol-Herredømme over Stat og Samfund, af ikke mindre Rækkevidde, skønt mindre synligt, end Jærnbankongernes Magt over det frie Amerikas saakaldte frie Vælgere.

Aarsagen hertil er den, at uagtet de danske Jærnbanner i alt væsentlig er i offentlig Eje og Drift, saa er de i Virkeligheden langt fra af Lovgivningsmagten behandlede efter offentlig-retlige Principer, som de ypperlige Organer for Samfundets Produktion, de kunde være, — men nærmest efter de samme privat-økonomiske Grundsætninger som maatte gælde, i Fald de befandt sig i Hænderne paa en Privatmand, hvis Interesser vare de almene Samfundsinteresser polært modsatte.

Dette hidrører historisk set fra den Omstændighed, at vore første Jærnbanner (de sjællandske Hovedlinjer) anlagdes som Privatbaner, og at deres økonomiske System derved arvedes af Staten, da den afkøbte de private Monopolhavere deres — dem af Staten givne — Koncessions-Rettigheder, uden at nogen Ændring i

selve det økonomiske Driftsgrundlag foretoges af den nye Ejer, Samfundet.

III.

For private Monopolhavere maa Hovedsagen fornuftigvis være, at erholde det størst mulige Udbytte af deres Monopol, her Jærnbannerne, udover den normale Rente af den i Anlægget bundne Kapital. Hensynet til at tilfredsstille almene Interesser og Krav maa naturlig komme i anden Række, hvor de ikke helt kunne overses. Deraf vil først følge en Sparsomhed i Udgifterne ved Driften, saa at det Minimum af Fordringer, som Publikum kan stille, akkurat dækkes, men næppe noget Forsøg gøres paa at etablere Bekvemmeligheder, som ikke direkte betale sig. Med Hensyn til Takstspørgsmaalet vil en saadan privat-økonomisk Drift ikke just være interesseret i absolut høje Takster, men derimod i saa høje Satser, at de ikke virke nedsættende paa Banens Benyttelse, taget som Helhed; men da Monopolhaveren er uden anden Konkurrence end sammenlignelsesvis højst forældede Transportmidler, er det sidstnævnte Hensyn ret uvæsentligt. Om en Takstforhøjelse har været hensigtsmæssig, afgøres af den private Monopolhaver efter, om det kørende Publikum har kunnet bære den uden at knurre. Ganske som et Lastdyrs Værdi afhænger af Størrelsen af den Byrde, det kan bære, uden at Hullet væsentlig forringes, saaledes afhænger Monopolets Værdi af den Afkastning, der kan udpines af det omgivende Samfund, uden at dette reagerer.

Saadanne privat-økonomiske Grundsætninger synes

ikke væsentlig forskellige fra dem, som for Tiden — strange to say — følges af den danske Stat (og forøvrigt de fleste andre Stater, Sverige dog i aftagende Grad) ved Driften af de det Offentlige tilhørende Jærnbaner. Det vil være af Interesse at prøve Rigtigheden heraf ved at gennemgaa den sidst afgivne Driftsberetning for de danske Statsbaner i Aaret til 31. Marts 1904. I dennes Indledning anstilles der Betragtninger over de fornylig indførte Takstforhøjelser, netop ud fra privat-økonomiske Grundsætninger som de ovenfor skildrede — hvilket fornuftigvis ikke er nogen Bebrejdelse mod vor sikkert fortræffelige Statsbaneledelse, men tværtimod er i nøjeste Overensstemmelse med de Regler, som af Lovgivningsmagten ere fastsatte til Administrationens Efterlevelse. Det er alene Lovgivningsmagten, der har knæsat og siden udviklet de fra de sjællandske Privatbaner nedarvede privat-økonomiske Principer i vor Jærnbanedrift, som har Ansvaret.

Medens de uheldige Hovedvirkninger for Samfundet heraf skal eftervises i et følgende Afsnit, skal her foreløbig peges paa en enkelt, noget underordnet Side ved vore Statsbaners Driftsordning, som er typisk for dennes privat-økonomiske Karakter, idet den, maaske tydeligere end noget andet, røber dennes bestemt udtalte Tendens. Jeg sigter herved til Jærnbanelovens nye Regler om Tantième til Funktionærerne. Medens en saadan Lønpræmie vil være forsvarlig ved enhver Driftsmaade, offentlig eller privat, som en Opmuntring til Iver og Solidaritetsfølelse hos alle Driftsdeltagerne, kunde kun en speciel Privatøkonom finde det naturligt at beregne Tantièmer efter et Forhold til et vist Overskud udover en vis Rente af en i

Foretagendet indestaaende saakaldet Kapital. For enhver offentlig Myndighed vil det ligge naturligt at lønne sine Tjenere direkte i Forhold til det præsterede Arbejde, altsaa her den besørgede Trafikmængde, samt maaske tillige i Forhold ikke til de absolut, men til de indenfor Reglementerne mulige Besparelser i Driftsudgifter; men i hvert Fald ikke til en Størrelse, som er et Produkt af Taksthøjde og Renteberegninger, der ligger Funktionærernes Gerning ganske fjærnt. Tantiemen vil her let kunne føre til, at det eneste Felt, hvorpaa disse kunne øve nogen virkelig Indflydelse, Driftsbesparelserne drives udover den for Publikum, og i Længden mulig ogsaa for Driften tjenlige Grænse.

At den hele Opstilling er irrationel ved et Samfundsforetagende fremgaar maaske tydeligst deraf, at man til Tantiemesystemets Etablering — paa Grundlag af Jærnbanekommissionens Betænkning — ved Jærnbaneloven af 1903 har maattet fikse en Sum af 180 Mill. Kr. *) som Statsbanernes formodede Grundkapital, idet denne Sum er ganske vilkaarlig og uden virkeligt Sammenhæng med Anlægsudgifterne, endsige med Banernes Værdi som Privatmonopoler, hvis denne kunde beregnes. Man har altsaa knyttet Funktionærernes Lønnings-Interesser til en Rente- og Takst-Politik, paa hvis Udfald de har lige saa liden Indflydelse som Toldembedsmændene har paa Toldindtægterne — bortset fra Undtagelsestilfælde, saasom Smugling o. desl.

*) Nemlig ved Nedskrivning med 80 Mill. Kr. af en ældre, ligesaa lidt rationelt beregnet Værdisum.

IV.

Gaar det saaledes med de statsdrevne Baner, vil det ikke undre, at man i de for de saakaldte Privatbaners økonomiske Styrelse gældende Regler finder endnu flere Vidnesbyrd om, at disses ledende Principer direkte er nedarvet fra en Tid, da Jærnbaner væsentlig dreves som privat Fragtkørsel, med det omgivende Samfund som Objekt for forretningsmæssig Udbytning. De offentlige Kasser, som skulle have Renten af den til Privatbanernes Anlæg tilskudte Kapital, optræder stundom her — efter gældende Sædvaner — som helt private Aktionærer med Ønske om det højest mulige Renteudbytte, uden altid i samme Grad at repræsentere det forbrugende Folks betydelige offentligretlige Interesser i Banernes størst mulige Nyttevirkning som Transportmiddel. Dog maa det erkendes, at vore Sognekommuner her, vistnok i voksende Grad, ere opmærksomme paa, at denne sidste Interesse langt overskygger Kommunernes Interesse i størst muligt Aktieudbytte. Ellers havde Kommunerne ikke saa villigt ydet saadanne Tilskud til Lokalbaner, der paa Forhaand maatte forventes at have ringe direkte Forrentningsevne.

I de gældende nedarvede Regler for Privatbanernes Regnskabsvæsen findes ogsaa en Række Bestemmelser, som ere vel egnede til at bortlede Opmærksomheden fra Banernes Rolle som offentligretlige Produktionsfaktorer i Samfundets Haand. Man mærker stadig den private, men privilegerede Fragtkørers Tankegang i Bogholderiet. Særlig skal her nævnes de ikke uvigtige Regler om Privatbanernes Reservefonds.

Skønt Statsbanerne ikke har et saadant Nødfond, kan dets Oplægning ved de mindre Privatbaner sikkert fuldtud forklares og forsvares, bl. a. ved Hensynet dels til Økonomiens Lidenhed, der kræver Risikoens Spredning, dels til, at Banernes Fornyelse af Materiel og Spor ikke ret vel kan ske jævnt, men oftest maa regnes at indtræffe til pludselige Terminer, og da med særlig store Krav til Kassen. Der findes forøvrigt, saavidt vides, netop ingen fast Regel om Reservefondens Anvendelse udover den Praksis, som kan have dannet sig gennem de ministerielle Tilladelser, der i hvert Tilfælde skal have, for at Reservefonden skal kunne røres.

Saa meget interessantere er derimod de lovfæstede Regler om Oplægningen af Privatbanernes Reservefonds. Medens en rationel Begrundelse af en saadan Opsparing — naar Virksomheden dreves fuldstændig i offentlig Interesse — vilde kræve det aarlige Henlægs Størrelse beregnet alene efter det i Aarets Løb medgaaede eller formodede Slid paa Værket, som ikke erstattedes gennem den normale Vedligeholdelse, se vi den bestaaende Lovgivning paalægge Privatbanerne at henlægge til Reservefond visse Procent af Aarets Overskud — i alt Fald delvis. Kun ved Nyborg—Faaborg Banen, der ejes af Staten, men er bortforpagtet til Sydfynske Jærnbaneselskab, er Henlægget til Reservefonden (af nærliggende Grunde) fikseret, nemlig til 1500 Kr. pr. Mil, uanset Overskudet. Men iøvrigt stiller Forholdet sig saaledes som omstaaende Oversigt udviser.

Det fremgaar heraf, at Lovgivningen mere og mere har forladt den rationelle Betragtning af Reservefonden som en Slidfond til at afbøde ekstraordinære Ud-

Banen	skal henlægge til Reservefond af Aarets Overskud	mindst
Odense—Svendborg	10 %	2000 Kr. pr. Mil
Vemb—Lemvig	10 %	800 — —
Vejle—Give	10 %	3000 —
Skagens.....		
Horsens—Juelsminde	15 %	3000 —
Aarhus—Odder	15 %	2000 — —
Nordfynske	mindst 10 % af Overskud	
Østjællandske	— 5 — —	—
Løllandske		
Alle senere Privatbaner, anlagte i Henhold til Loven af 8. Maj 1894.....	40 % af Aarets Overskud indtil 5% af Anlægssummen er hen- lagt, derefter 10 % af Over- skudet indtil 10 % af Anlægs- kapitalen er henlagt.	

bedringsudgifter, og er gaaet over til at fastsætte stigende Procenter af Driftens Overskud; men uden Sikkerhed for, at der i det hele fremkommer noget, endsige det fornødne Overskud til Dannelse af den Reservefond, som forudsættes nødvendig til Banens Drift under alle Forhold. Saafremt de nyere Smaa-baner, som ikke kan give videre Overskud, ikke ere meget samvittighedsfulde med Hensyn til den aarlige Udbedring, synes deres økonomiske Fremtid ingenlunde særlig betrygget ved den gældende Lovgivning om Reservefonden.

Thi naar denne Fond regelmæssig skal forøges ved Henlæg i Forhold til Driftens aarlige Overskud, saa ligger heri en bestemt Tilkendegivelse af, at Lovgivningsmagten ikke betragter Banernes Reservefond som en Slid- eller Erstatningsfond, men væsentligst som en Fond til Imødegaaelse af senere mulige Forringelser i det aarlige Udbytte, altsaa som Opsamlinger til Udjævning af Svingninger i den aarlige Rente.

Men derved har Lovgivningen yderligere understreget Banernes Karakter som private Renteforetagender — og tilsløret deres sande Betydning som offentlige Produktionsfaktorer i Almenhedens Interesse.*)

V.

Den i det foregaaende ad mange Veje konstaterede ret tydelige Tendens hos vor Jærnbanelovgivning til at kræve Driften ledet efter de for private Monopolisters Forretningsstyrelse gældende Grundsætninger og saaledes, at det omgivende Forretningssamfund betragtes væsentligst som Udbytningsobjekt, træder dog først ret frem ved det store Hovedspørgsmaal om, hvorledes Vederlaget for de Arbejdsydelser, som Jærnbannerne udfører for Samfundet, rettelig bør beregnes. Her — i Takstproblemet — er det

*) Det skal dog for Modsætningens Skyld fremhæves, at Privatbanernes Styrelser her paa et enkelt — om end et noget underordnet Punkt har truffet en Foranstaltning, som peger i anden Retning og er baseret paa sunde Forsikringsprinciper. Med ministeriel Tilladelse har de etableret en frivillig Sammenlutning med det Formaal at opsamle nogle for de deltagende 31 Privatbaner fælles Reservefond for visse ganske bestemte Øjemed. Foruden Opsamlingen til Dækning af Banernes Pensionsforpligtelser, med Henlæg beregnede efter disses særlige Karakter, har Banerne saaledes oplagt Forsikringsfond til Imødegaelse af de specielle Forpligtelser, som paahvile Banerne til at yde Erstatning ved Ulykkestilfælde saavel paa Personer som paa Gods. Og det karakteristiske er, at Henlægget til disse ret betydelige Reservefonds selvfølgelig ikke staar i Forhold til de enkelte Baners aarlige Overskud, men er en fast budgetteret Forsikringsudgift i Forhold henholdsvis til de udbetalte Funktionærlønninger og til de kørte Person-Kilometer.

centrale Punkt for Bedømmelsen af Jærnbandedrifts sociale Forsvarlighed, og ligesom det gennem en rationel Beregning af Kørselsvederlaget vil være muligt fuldtud at lade Banernes Ydelse komme Folkesamfundet tilgode, saaledes vil omvendt en irrationel Løsning af Takstspørgsmaalet med Nødvendighed medføre, at store Dele af Jærnbanelernes Nyttedrivning ikke kommer Samfundet tilgode, men enten forspildes eller oppebæres af Private, til Trods for den ikke-private Driftsform.

Det er da særlig mod denne monopolistiske Tendens i vor Jærnbandedrift, der herhjemme som i andre Lande begunstiges af Lovgiverne i stigende Grad, at Nationaløkonomerne bør vende sig med alle gode Argumenter, for at paavise, hvor ulykkesvangre saadanne Takst-Tendenser kan være for Samfundet.

Spørgsmaalet har ganske vist ofte, ogsaa herhjemme, været behandlet af Nationaløkonomer, og — som det var at vente — med Hævdelse af, at Jærnbanelærdslen ikke burde drives som Monopoludbytning overfor det omgivende Samfund. At denne Protest imidlertid ikke har haft videre Indvirkning paa den senere Lovgivning, viser Tallene. Trods en temmelig bestemt Indsigelse mod Takstforhøjelser endog fra selve den af Lovgivningsmagten nedsatte Jærnbane-kommission, har den senere Takstlov lagt fra 6—35 pCt. paa Statsbanernes Persontakster og fra 5—25 pCt. paa Godstakster, saa at det sidst aflagte Aarsregnskab (1903—04) viser betydeligt stigende Overskud, c. 5½ Mill. Kr., samtidig med en baade relativ og absolut Nedgang i Brugen af Jærnbanelen paa adskillige Punkter (særlig 5500 færre Abonnementskort og 50000 færre Abonnementsrejser). Altsaa har den ærede Lovgivningsmagt

saa nogenlunde ignoreret den af Økonomerne hævdede Opfattelse af Takstspørgsmaalet. *)

Men det maa vistnok ogsaa indrømmes, at de ærede Økonomer ingenlunde have ført deres Sag med den Styrke, som det vigtige Emne kræver, eller benyttet de Vaaben, som Sagens Natur efter min Mening lægger til Rette for et Forsvar for en Samfundsdrift i Modsætning til en Monopoldrift af vore Jærnbaner.

Det er i saa Henseende af særlig Interesse at fremdrage Forhandlingerne om dette Emne her i Nationaløkonomisk Forening den 21. Januar 1897 — for 8 Aar siden — da Kontorchef Adolph Jensen indledede Sagen med et iøvrigt fortræffeligt tilrettelagt Foredrag med følgende Titel: »Bør Kommunikationsforetagender være Indtægtskilder for det Offentlige**). Med stor Klarhed fremsætter denne ærede Indleder de tre økonomiske Principer, som kunne tænkes anvendte for offentlig Jærnbanedrift, nemlig:

- a) Overskudsprincippet, hvorefter Banerne gøres til Indtægtskilde for det Offentlige (altsaa Skattekilde),
- b) Gebyrprincippet, hvor Banernes Indtægt netop dækker det Offentliges Udgift ved Driften, rigtig beregnet, og

*) Ifølge Statsbanernes seneste Driftsregnskab for Aaret 1904—05 fortsættes Udviklingen med stigende Overskud samtidig med en aftagende Benyttelse, i alt Fald for Persontrafikens Vedkommende, en Udvikling, som burde vække den største Betænkelighed hos alle folkelige Politikere.

***) Nationaløkonomisk Tidsskrift 1897, S. 129 ff.

- c) Underskudsprincippet, hvor det Offentlige ikke gennem Taksten erholder Dækning for sine Jærnbaneudgifter.

Skønt Indlederens Sympati øjensynlig ikke er for en Overskudsdrift, ender han dog sin Udvikling uden at tage bestemt Standpunkt derimod, idet han snarest bliver staaende paa det neutrale Gebyrprincips Stade midt mellem begge Yderligheder.

Under den paafølgende Forhandling udtaltes ligeledes fra forskellig Side Sympati for den lettest og billigst mulige Adgang til Brug af Jærnbannerne, men dog, saavidt jeg har kunnet læse mig til, uden en bestemt Forkastelse af den monopolistiske Overskudsdrift. Og fremfor alt uden den afgørende Undersøgelse af og Prøve paa, hvorvidt en konsekvent Gennemførelse af det ene eller det andet af Principerne vilde føre til Samfundets Vel eller det modsatte.

Det er paa dette sidste Punkt at Økonomernes Fejlgreb efter min Mening ligger; der synes mig at mangle virkelig rationel Metode i Forskningen af principielle Spørgsmaals Rækkevidde. Det forekommer mig, at der staar til denne Videnskabs Raadighed et Middel, som paa en Maade kan være, hvad Mikroskopet er for Fysikeren og Biologen. Naar der nemlig opstaar Tvivl om Valget mellem to modsatte Principer vil man ofte, ved i Tanken at forstørre deres Virkninger udover det nærmest liggende Felt og ved at forlænge deres Retningslinje helt ud til Yderlighederne, blive opmærksom paa Afvigelser, som ellers unddrage sig Skønnet, og man vil derved med langt

større Sikkerhed kunne afgøre de Enkeltheder og den Sammenhæng, hvorpaa Valget beror.

Saaledes ogsaa her. Jeg tror, det er muligt at tage et fuldstændig helt og afgørende Standpunkt til Spørgsmaalet: Overskuds- eller Underskuds-Drift, ved i Tanken at forlænge disse Driftsprincipers Retningslinje ud til Yderlighederne, og da prøve deres Virkninger paa Samfundslivet.

VI.

Lad os da først tænke os Overskudsdriftens Princip gennemført til dets yderste Konsekvens saaledes, at alle offentlige Fornødenheder toges gennem Afgifter af Transportmidlernes Benyttelse, altsaa at Jærnbane-taksterne var Statens og Kommunens eneste Indtægtskilde. Er det rigtigt at tage nogen Afgift for Brugen af Banerne, kan det ikke være principielt galt at tage megen, og hvorfor da ikke al sin Indtægt ad den Vej. Dette Billede er forøvrigt ikke ganske Karrikatur. Der skal i Skotland være Byer, som virkelig er paa gode Veje til at realisere et saadant Princip. Og herhjemme foreligger fra fremragende og indflydelsesrige Politikere Udtalelser om, at vi burde gaa langt videre med vore Takstforhøjelser end sket, — »der ligger Guld paa Skinnerne og venter paa at blive hævet« er der sagt.

Hvilken Virkning vilde da en saadan Takstforhøjelse have Tendens til at øve paa Jærnbanernes Nyttevirkning for Samfundet? Øjensynlig en ganske ødelæggende; Transporten af Personer og Gods vilde derved — kan man tænke sig — fordyres i en Grad, som omtrent

vilde umuliggøre Brugen af Jærnbannerne, idet de ældre Transportmaader vilde optræde konkurrerende i stærkt stigende Grad. Med Rette udtaler Hr. Adolph Jensen i 1897, at Jærnbannerne Fortrin fuldt saa meget beror paa, at man kommer billigere afsted, som at man kommer hurtigere frem. Fjerner man Billigheds-Elementet, har man derfor berøvet Banerne deres væsentligste Eksistensberettigelse. Det er da øjensynligt, at en slig Takstopskruning vilde virke undergravende for selve den Indretning, man tog i Brug, Jærnbanen, og at den derigennem vilde ophæve sine egne Virkninger, og følgelig slet ikke vilde kunne lade sig realisere. Ved at gaa frem mod et saadant Maal ender man i det meningsløse; og selv om det samme ikke gælder de første Skridt paa Vejen derhen imod, saa er det Videnskabens Maal at prøve og bedømme Art, Retning og Tendens mere end Mængde, Længde og Status. Det er da givet, at en Forhøjelse af Afgifterne for Jærnbannerne Brug har en afgjort Tendens til at modvirke selve denne Brug, og derfor — naar man forudsætter at Jærnbannerne Brug er et Kulturgode — i sit Væsen er samfundsskadelig og kulturfjendtlig. Kun hvis det, af andre Grunde, skulde vise sig som eneste Udvej for overhovedet at tilgodegøre sig Banens Nyttevirkning, kan Samfundet forsvare at reformere Taksterne i Retning af Forhøjelser.

VII.

Lad os dernæst forsøge vort Tanke-Mikroskop overfor Modsætningen og altsaa tænke os den fuldstændige Afgiftsfrihed gennemført til sin yderste

Konsekvens — noget, der jo endelig ogsaa af andre har været opstillet som Tankeeksperiment, men uden at alle Følger deraf har været undersøgte, saavidt jeg har kunnet erfare. Hvorledes vilde en saadan Foranstaltning paavirke Jærnbansens Nyttevirkning for Samfundet? Øjensynlig heldigst muligt! Der kan ikke være nogen Tvivl om, at Brugen af Jærnbanen vilde tiltage indtil den yderste Grænse for dens Nyttevirkning, den Dag, da enhver, naar og hvor han vilde, kunde bruge Banen uden Vederlag. Saavist som Jærnbanernes Nytte for Samfundets Produktion og Økonomi staar i ligefremt Forhold til den faktisk befordrede Mængde af Personer og Gods — der gives overhovedet ingen anden Maalestok derfor — saavist vil fuldstændig Afgiftsfrihed være den bedst tænkelige Maade, hvorpaa Samfundet kunde tilgodegøre sig Banerne. Det vilde vise sig at være et ganske uberegneligt Fremskridt til Lettelse af Omsætning og Frigørelse af alle Landets Produktionsmuligheder indtil den yderste Grænse. Saafremt en saadan Takst-Reform da ikke af andre — Jærnbanebedriften uvedkommende — Grunde maa opgives, maa den øjensynlig erkendes for den eneste rationelle Løsning af vort Spørgsmaal.

I alt Fald kan det næppe erkendes, at de tvende Indvendinger, som fra et egentligt Jærnbanedrifts-Standpunkt ere fremsatte mod fuld Afgiftsfrihed, ere vel grundede i Sagens Natur.

Først den særlig tekniske Indvending, at Jærnbannerne faktisk ikke skulde kunne besørge den enorme Trafik. Men naar Reformen, som rimeligt er, gennemførtes gradvis, er der selvfølgelig ingensomhelst Vanskelighed derved. Den forøgede Trafik vilde tilmed

kræve aftagende Besvær pr. Trafikenhed. Alt nu er Forholdet for Persontrafikens Vedkommende, at gennemsnitlig kun 26 pCt. af Togenes Pladser ere besatte — hvilket selvfølgelig ikke just betyder, at yderligere 76 pCt. kunde befordres uden nyt Materiel, men dog at Materiellet forsaavidt ikke kræver Forøgelse i Forhold til Personfærdsdens Tiltagen. Noget tilsvarende gælder naturligvis ikke Godsfærdsden; men ogsaa her vil dog en voksende Trafik kunne besørge med forholdsvis aftagende Udgift pr. Færdselsenhed; thi mindst 50 pCt. af Driftsudgifterne paavirkes overhovedet ikke eller ikke væsentlig af Driftsmængden, men ere faste under alle Forhold. Der er følgelig ingen virkelig teknisk Vanskelighed for Jærnbannerne ved at paatage sig den fulde Trafik, som det produktive Samfund maatte kræve.

Den Indvending, som virkelig ogsaa er fremkommen, at man under Takstfrihed blev nødt til at lade alle Tog gaa lige hurtigt o. s. v., beror jo paa en Misforstaaelse. Hurtige og langsomme Tog vilde da, som nu, veksle efter Behovet, og naar Adgangen til samtlige Tog gjordes lige for alle, vilde ingen ske Uret. Om man vilde nøjes med én Vognklasse for alle, eller kræve Betaling for de særlig magelig udstyrede Pladser, vilde vel nærmest bero paa Tidsaanden; den sidstnævnte Ordning vilde forøvrigt ikke være nogen Krænkelse af Lighedens Lov.

Dernæst er fremsat den, man kunde fristes til at sige moralske Indvending mod fuld Afgiftsfrihed: Bekymringen for, at Folket skulde misbruge Jærnbannerne, naar Billetter og Takster afskaffedes. Da selvfølgelig ikke en eneste Vognladning vilde blive overgivet Jærnbanen til Transport uden for produktive

Formaals Skyld, er det særlig Personvognenes Misbrug man her tænker paa. Den deri liggende Mistillid til Folkets sunde Sands er paafaldende. Den bunder vistnok i den almindelige Frygt for den almene Friheds Følger, som oftest behersker dem, der aldrig selv har savnet Friheden. Thi selvfølgelig kan ingen leve af at rejse paa Jærnbane — Tvivlere ville hurtig blive overbeviste om denne Sandhed. Og »Fornøjelsesrejser« ere saa langt fra af det onde, at de tværtimod maa anses for ønskelige for Samfundets brede Lag, som først ved denne Reform delagtiggjordes i Nutidens største Opfindelse, Jærnbanen. Reformen vilde derved revolutionere Bopælsforholdene, og derigennem hele det sociale Liv — og i den gunstigste Retning for Almenvellet. Jærnbanernes Rolle som »Stofskifte-Apparat« for Samfundslivet vilde først derved komme til fuld Ret. Den »Ødselhed« med Samfundsgodet »Jærnbanen«, som da naturlig vilde opstaa, er nøjagtig af samme gode Art, som den Ødselhed med Vand til Vask og Renlighed, hvorpaa man maaler et Samfunds Kulturhøjde. Det vilde blive en Ødselhed med Solskin og frisk Luft, som den frie Jærnbane vilde bringe, og som vilde være af den samfundsgavnligste Art — en Tilbagevenden til Naturen i bogstaveligst mulig Forstand.

Skal der opstilles nogen virkelig Indvending mod Systemet: afgiftsfri Jærnbane, maa den altsaa findes udenfor Hensynene til Jærnbanen og Jærnbandedriften selv.

VIII.

Den Hovedindvending, som rettes mod Tanken om afgiftsfri Jærnbane, er da ogsaa udelukkende af

økonomisk Art. Det paastaas, af Afgift i Forhold til Benyttelsen af Jærnbanen er det retmæssige Vederlag derfor, den naturlige og rationelle Maade, hvorpaa de ved Jærnbanerne foranledigede Udgifter kan dækkes. Er dette rigtigt, saa maa klarligen alt Haab om frie Jærnbaner opgives. Men kan omvendt denne Indvending afvæbnes som uberettiget, da forekommer det mig, at Sejren maa være givet for Reformen: fri Færdsel paa Jærnbanerne.

Indvendingen fremsattes saavel i hin Forhandling heri Foreningen, som i Jærnbanekommissionens Betænkning og endelig i vor Rigsdags Forhandlinger i forskellige Variationer; i sin skarpeste Form lyder den saaledes: Ved Underskudsdrift — og saa meget mere da ved fuldstændig Takstfrihed — ville de, der ikke benytte Banen, komme til at betale for dem, som benytte den; men dette er ensbetydende med at lade den ene Skatteyder betale for, hvad den anden direkte nyder. Hvilket derefter erklæres for at være en stor Uretfærdighed.

Saaledes opstillet, glider dette Spørgsmaal øjensynlig bort fra at være et særligt Jærbanespørgsmaal, og over til at være et alment Skattespørgsmaal. Og saavist som Skattespørgsmaals Afgørelse bero paa en rigtig Afvejning af Samfundsfordele mod Samfundsydelser til Ligevægts Opnaaelse, saavist er det med Rette, at Takstspørgsmaal underkastes denne Prøve.

Retfærdighed i Skattespørgsmaal betyder, at den enkelte bør betale Skat i Forhold til de Samfundsfordele, han særlig modtager. Og tilsyneladende fyldestgøres dette Hensyn ved, at kun den betaler Fragt-afgift, som benytter Jærnbanen. Men ogsaa kun tilsyne-

ladende. En nøjere Undersøgelse vil vise det overfladiske i dette Ræsonnement. Hvem der endelig udreder Biletprisen eller Godsfragten er ikke just den, der lægger disse Penge ud. Alle egentlige Forretningsrejsers Udgifter bæres aabenbart ikke af den Handelsrejsende selv, men af det Firma, for hvis Skyld Rejsen sker. Og Firmaets Udlæg saavel dertil, som til hele Godsfragten, føres ganske selvfølgelig videre — ligesom Told, Svind, Assurance og andre nødvendige Driftsudgifter — over paa den paagældende Omsætning, til Forhøjelse af Vareprisen. Hele den egentlige Jærnbanefragtudgift paavirker Prisen ganske efter de samme Regler som Finanstolden, hvormed Fragtavgiften i sine Virkninger kan sammenlignes. Alle, der i en Finanstold sér en lidet rationel, og fra et Samfundssynspunkt ganske forkastelig Beskatningsmaade, til Fordyrelse af Livsfornødenhederne i omvendt Forhold til Købeevnen, maa ogsaa forkaste den i Transportafgiften (og direkte efter dennes Højde, uanset om den i Forhold til Jærnbanen er at anse som Overskuds- eller Underskudsdrift) nødvendig liggende Varefordyrelse for Forbrugerne. Retfærdighed kræver derfor ingenlunde, at Godstransport og Forretningsrejser belægges med nogen Afgift, men er bedst tjent med mindst mulig deraf og helst fuld Afgiftsfrihed.

Men ejheller »Fornøjelsesrejsers« Belastning med Afgift kan kræves af Retfærdighedshensyn. Fra et Samfundssynspunkt maa de, som alt ovenfor paavist, erkendes for særdeles ønskelige, og deres Billiggørelse ved Afgiftsfrihed vil — sammenlignet med den nuværende Tilstand — være til størst Fordel for de lavest

staaende Samfundsklasser, og i omvendt Forhold til deres Stade. Hvis derfor Retfærd kræver ligeligst mulig Fordeling af Samfundsgoderne til alle, kan ingen Ordning tænkes retfærdigere end fuld Afgiftsfrihed for Jærnbannerne. Dens Virkning er, at stille en af Menneskehedens største Opfindelser paa lige Fod med de frie Naturgoder, som staa aabne for alle.

Men selv om det saaledes maa indrømmes, at Jærnbaneudgifterne ikke bør vederlægges gennem Billetpriser og Fragttakster af dem, der faktisk benytter Banerne, bliver tilbage Problemets anden og positive Side: efter hvilke Regler bør da Jærnbanernes uhyre og stigende Udgifter tilbagebetales den Samfundskasse, som udlægger dem? At henvise Løsningen til den almindelige Skattevidenskab er aabenbart ingen Løsning — allerede fordi alle brugelige Skattemaader i Forvejen synes saa haardt anspændte, at en ny stigende Udskrivning (herhjemme af mindst 30 Mill. Kr. aarlig), paa Forhaand er utænkelig; specielt vilde vor største Statsindtægt, Finanstolden, umulig kunne taale en slig Forhøjelse, og derved fik vi jo netop ogsaa kun den samme Forbrugsafgift under andet Navn; endnu mindre kunde vore personlige Skatter tænkes forøget med hine Millioner.

Men vi kan aabenbart kun naa en virkelig rationel Løsning af vort Spørgsmaal, i Fald vi ikke blot kan paavise en ny og hidtil ikke af Samfundet beslaglagt Skattekilde, men tillige en Afgiftsmaade, som staar i et rigtigere Forhold (end det nuværende Afgiftssystem) til de Goder, som Jærnbanen bringer den enkelte.

IX.

Dette bliver da det centrale Hovedspørgsmaal: I hvilket Forhold kommer Jærnbansens Goder rettelig de enkelte Samfundsmedlemmer til Gavn? Og det er kun mærkeligt, at det ikke tidligere, mig bekendt, er opstillet i denne direkte og rendyrkede Form.

Spørgsmaalet kan kun besvares ved nøje at betragte Jærnbannerne i deres Nytteforhold til det dem omgivende Samfund. Den faktiske Omstændighed, at Jærnbannerne ere jordbundne, og at det til dem knyttede Transportgode kun kan opnaas paa de bestemte Punkter, som kaldes Stations- og Holdepladser, medfører med Nødvendighed, at Jærnbanneres Goder tildeles de forskellige Egne forskelligt, saaledes at visse Dele af Landet have større Fordele af Jærnbannerne end andre. Stationerne ere at anse som Uddelingssteder for de til Jærnbannerne knyttede Samfundsgoder — altsaa kommer Banerne Folk tilgode i Forhold til, som Folk befinde eller bosætte sig nær Stationerne. Og da nu Folk helst rejser deres Bopæle der, hvor de fleste Fordele findes, saa bliver Jorden omkring Stationerne det Sted, hvor alle Fordelene ved Jærnbannerne nedfælder sig, og hvor de — takket være den ved Folkets Dragning mod Stationspladserne nødvendig forstærkede Efterspørgsel — atter automatisk gennem det daglige Forretningslivs Handel og Vandel kommer til Syne som høj og stigende Pris paa Jord i Forhold til Nærheden ved Jærnbanneres Stationer. Ikke paa visse Mennesker men paa visse Jordstykker aflejrer sig

altsaa Fordelene ved Jærnbannerne. Jorden bliver ogsaa økonomisk talt at anse som den store Akkumulator, der i sig optager alle de Fordele, som Samfundskultur afkaster, og i Forhold til, som den begunstiges dermed — ved sin Nærhed ved de store Uddelingssteder for Samfundsgoder, — stigende med Godernes Størrelse og Rigdom, deres Tilgængelighed og Afgiftsfrihed.

Men er dette rigtigt, saa have vi altsaa i Jordstykkernes Afstand fra Stationerne den sande Maalestok for den Grad, hvori de lodtage i Jærnbanners Fordele, — og i Jordstykkernes Beliggenhedsværdi for Jærnbanners Muligheder — (forretningsmæssigt udtrykt gennem Jordprisen) have vi derfor det fuldstændig rationelle Udtryk for de ved Jærnbannerne opnaaede Goders Fordeling.

Ogsaa indbyrdes mellem Jordstykker, som have samme Stationsafstand, men forskellige naturlige Produktionsmuligheder (et Mærgelleje modsat en gold Hede) eller forskellige samfundsmæssige Særfordele (udenfor Jærnbannerne), f. Eks. Nærhed ved Havn, Storstad, Handelsplads o. s. v., vil denne Regel vise sig nøjagtig at passe. Fordelen ved Jærnbannerne vil nemlig stige nøjagtigt med hine Muligheders kendte Mængde. Men da Jordstykker ikke kan have andre Værdielementer end de nævnte naturlige eller samfundsskabte, og da Jordstykkets Handelsværdi netop er det frie Markeds automatisk virkende Bedømmelse af Jordstykkets Værditotalitet, har vi følgelig i ethvert Jordstykkets Handelsværdi det nøjagtigst mulige Udtryk for samtlige de Fordele, som Jærnbanners Komme (saa vel som dens senere forøgede Ydedygtighed) tilfører det enkelte Jordstykke.

Men er dette Tilfældet, da er samtidig løst Spørgsmaalet om, hvorledes Udgifterne ved Jærnbannerne, naar de skal fordeles i retfærdigt Forhold til det Udbytte, de bringer, bør dækkes; der er ingen anden Maalestok end Jordstykkernes Handelsværdi, α : den rene Jordrente, anvendt som Beskatningsmodus, giver Samfundet Dækning for dets Udgifter til Jærnbannerne netop i rette Forhold til Fordelene ved dette Samfundsgode*). Med andre Ord, naar vi ovenfor kaldte Jorden den store Opsamler af Samfundsgoderne, vil det være endnu rigtigere at sige, at Jordrenten — den nøgne Jordværdi — er selve det korrekte Udtryk for de Jordstykket udefra, fra Samfundet, tilflydte Fordele, og da ganske særlig de fra Jærnbannerne hidrørende økonomiske Værdier.

Beviset for Rigtigheden af denne Grundsætning er ikke vanskelig at føre for den praktiske Forretningsmand, som er fortrolig med Vilkaarene for Omsætning af »faste Ejendomme«. Medens Takstindtægterne af Banen fornuftigvis først kan begynde med Driftens Etablering, kommer Fordelen for Jordstykkerne ved en ny Jærnbane langt tidligere — ofte i Virkeligheden samtidig med at Banens Anlæg er sikret; ja ofte finansieres en Bane netop gennem Visheden for dens Komme. Og jo mere Anlægget skrider frem, og Stationspladserne fastsættes, jo mere tiltager Jordprisstigningen, og progressivt med Nærheden ved de udsete Holdsteder. For den praktiske Forretningsmand er der ikke nogen som helst Tvivl om, at Fordelen ved Jærnbanen ned-

*) At dette ogsaa gælder andre Samfundsgoder end Jærnbanen er ikke vanskeligt at paavise, jfr. iøvrigt nedenfor.

fældes paa Jordstykkerne og vel at mærke i Forhold til deres Beliggenhed i Forhold til Jærnbansens Muligheder, men derimod — hvad der er interessantest — ganske uanset om disse Muligheder udnyttes mere eller mindre af den paagældende Indehaver. En bebygget Ejendom stiger derfor ikke mere ved Jærnbansens Komme end den samme Steds liggende ubebyggede; tvertimod kunde man snarere sige, at Bygningens Værdi ofte kan falde ved, at nye Materialier til konkurrerende Bygninger lettere kommer til Stede med Jærnbansen end forud; det er da let at indse, at Forøgelsen udelukkende falder paa den rene Jordrente.

I selve denne Jordrente have vi derfor det eneste rationelle Udtryk for, i hvilket Forhold Jærnbanernes Nyttevirkning komme Samfundet til Gode, og i hvilket Forhold følgelig ogsaa Jærnbanernes Fordele burde vederlægges den Samfundskasse, som afholder Jærnbaneudgifterne.

X.

I det foregaaende er ikke sondret mellem Udgifterne til Jærnbansens Anlæg og til dens Drift, saaledes som ved tidligere Diskussioner om denne Sag er sket. Men der er formentlig ej heller nogen Grund til en saadan Sondring. Den sidste Udgift er kun en Forlængelse af den første og til samme Formaals Fremme, og de er ikke indbyrdes væsensforskellige; Driften er det stadig fortsatte Anlæg. Til deres Forskellighed i Fremtræden: en pludselig Storudbetaling modsat en jævnt rindende Aarsudgift, svarer nøjagtigt: et pludseligt Tilbud af Muligheder, og en jævn Øgelse af disse,

efterhaanden som Driften indarbejdes. Og hertil svarer atter: en pludselig Jordprisstigning ved Visheden om Anlæggets Gennemførelse og en jævn Prisforhøjelse, efterhaanden som de nye Transportmuligheder erkendes og udnyttes. Selv ved enhver senere Forøgelse af Driftens Effektivitet efterhaanden, nye Togs Indlægning, Banenettets Udvidelse til andre Egne o. s. v., kan der paavises en tilsvarende Jordprisforhøjelse langs Banen og omkring Stationerne. Særlig Interesse knytter der sig til — hvad vi nedenfor komme nærmere ind paa — Virkningen af Takstforandringer paa Jordpriserne, idet enhver Takstnedsættelse øjeblikkelig virker til en Forøgelse af Jordværdierne. Ikke om en tilfældig, men om en nødvendig Sammenhæng, som mellem Aarsag og Virkning, er der da her Tale.

Men i saa Fald vil ogsaa Udgifterne til saavel Anlæg som Drift kunne dækkes i samme Takt: dels ved et større Paalæg af Grundværdiskat, svarende til de ved Banens Anlæg sikrede og paaregnelige Produktionsmuligheder for Jordstykket, dels en jævnt stigende Grundskat efterhaanden som det kræves til den voksende Drift. Ja saa automatisk korrekt virker dette System, at end intet uden forlods Udlæg til Anlægget behøves fra Samfundets Side, naar Sagen gribes praktisk an. Endnu forinden det første Spadestik til Jærnbanen er gjort, allerede i det Øjeblik da Banens Anlæg er besluttet af Banens bevilgende Myndigheder, begynder som ovenfor paavist Jordprisstigningen at blive aabenbar, kendelig og beskatningsmulig. Intet viser maaske klarere, at vi her ikke befinder os overfor Vilkaarlighed, men paa et usvigeligt fast og naturligt Grundlag, end den Kendsgerning, at selve Udtalelsen af Sam-

fundsviljen skaber Værdierne saaledes, at det private Forretningsliv straks paa Forhaand og ubetinget honorerer Samfundsbeslutningens Produktivitet.

Men naar saaledes selv Anlægskapitalen straks dækkes ved den pludselige Jordprisstigning — endog forholdsmæssigt ved Stationerne, hvor de store Udlæg skal gøres, og dækkes forud for eller dog samtidig med Udgifternes Afholdelse, bortfalder ganske det hyppigt omdisputerede Spørgsmaal om Anlægskapitalens Forrentning som en særlig Post paa Banernes Aarsregnskabs Udgiftsside. Gennem en forstandig Grundværdibeskatning vilde den simpelthen befinde sig paa Banernes Indtægtsside — eller rettere mere end opvejes ved den Grundrente, som Banerne har skabt paa de omliggende Arealer, naar denne Grundrente inddroges til sin rette Skaber, Jærnbanen.

XI.

En saadan Dækning af Jernbaneudgifterne vilde i Virkeligheden kun være en videre Udførelse af et Princip, som forlængst er gennemført i vor Lovgivning med Hensyn til andre store Samfundsforetagender, særlig Aa-Regulerings-Foretagender. De ofte betydelige Udgifter til saadanne Værker afholdes ikke endelig, men udlægges kun af den vedkommende Samfundskasse. Denne holder sig skadesløs ved en Paaligning paa de interesserede Jordlodder i Forhold til Foretagendets Nyttevirkning for disses efter forudgaaende Granskning (Lov 28. Maj 1880 om Vands Afledning og Afbenyttelse). Ganske vist er Nyttevirkningen ved Afvandingsforetagender nærmest en kemisk eller fysisk, som kan udmaales af Tekniken. Men

dette er ingen virkelig Forskel; den økonomiske Virkning paa Jordpriserne, afhængig som den er af Afstandsforholdene, er et ligesaa sikkert erkendeligt Fænomen.

Vilde man sige, at det ikke altid kan paavises, at en ny Jærnbane straks vil frembringe Jordprisstigning netop i Forhold til dens Anlægsudgifter, idet disse kunne være forholdsvis store, medens Banen først gennem længere Tidsrum kan indvinde Fordelene, da er ejheller dette Tilfælde forskelligt fra store Vandafledningsforetagender. Her som der vil ogsaa en først senere indtrædende, men alt nu beregnelig Prisstigning paa de paagældende Jorder kunne forsvare et større øjeblikkeligt Udlæg af den offentlige Kasse, mod langt senere Refusion af Beløbet med behørig Renter. Den forud for Foretagendets Udførelse nedsatte Kommission tager ved sin Opgørelse af Foretagendets Forsvarlighed ogsaa Tidselementet med i Betragtning.

Vilde man sige, at dersom den Grundsætning, at nye Baners Evne til at forhøje Jordprisen i Omlandet med et til Anlægsudgiften svarende Beløb først skulde være konstateret, forinden nogen Bane anlagdes, saa var næppe saa mange af de sidste Aars Jærnbaner blevne anlagte allerede nu, — saa vil jeg dertil svare: Meget muligt, men maaske beviser dette netop, at adskillige af dem ere komne noget for tidlig til Verden. Mulig har vi netop i Grundværdiernes forventede Stigning ved nye Baneanlæg den nu savnede Prøvesten for Bedømmelsen af Lokalbaners Produktivitet. Omvendt kan det meget vel tænkes, at adskillige Baner, som ikke kunne »forrente« deres Anlægssum gennem det nuværende Takstsystem, har deres fulde økonomiske Berettigelse ved de nye Grundværdier, som de skabe,

men som nu henligge uopsamlede af den Jærnbane, som frembragte dem.

Det er omvendt muligt, at visse Jærnbaner vilde være blevne anlagte paa et langt tidligere Tidspunkt end nu, saafremt den naturlige Jordprisstigning, som de fremkalde, var, gennem forstandig Skattelovgivning, bleven stillet til Raadighed for Anlægget i rette Tid. Dette tør saaledes gælde selve Kystbanen, som rimeligvis kunde være anlagt 15—20 Aar tidligere, alene ved Hjælp af den Værdistigning, som dens Anlæg vilde have kaldt tillive allerede da.

Men dette viser forøvrigt hen til en endnu dybere liggende Aarsag til Jordens Prisstigning. Forud for Jærnbanernes Komme findes Trangen til dem, hidrørende fra Befolkningstilvæksten, enten i Almindelighed eller for den bestemte Lokalitet. Jærnbanernes Anlæg i rette Øjeblik er saaledes kun en Udløsning af en allerede forud tilstedeværende »Transporttrang«, skabt af den tiltagende Befolkning, som altsaa egentlig er den sande Kilde til Jordværdien. Men dette modsiger ikke den Grundsætning, vi her har søgt at bevise; er Samfundsstyrelsen forstandig og fremsynet, vil den netop afhjælpe fremvoksende Krav paa bedre Transportmidler i rette Øjeblik, og da kommer Jærnbanen og dens Anlægsudgifter just samtidig med den paa Grund af Befolkningens Vækst stigende Jordværdi. I selve denne Vækst vil man maaske endog kunne aflæse en Forpligtelse for Samfundet, ikke blot til at inddrage denne Værdistigning, men ogsaa til at anvende den til Samfundsformaal — rimeligvis med den Virkning, at nye Krav og ny Jordværdi opstaar som Aarsag og Virkning. Der vil da slet ikke være nogen

Grænse for Fremskridtet i Samfundets Liv; fra Finansnød, Statsgæld og trange Kaar ser vi ind i et rigt Samfund med automatisk stigende Midler til stigende Krav, og gensidig Hjælp i Stedet for indbyrdes Tilværelseskamp.

XII.

Den Grundsætning, at Stigningen i den nøgne Jords Værdi rettelig bør bære Udgifterne ved de Foretagender, som skaber eller dog udløser Værdierne, finder maaske sin stærkeste Bekræftelse i den Omstændighed, at Grundejerne i visse Tilfælde frivillig erklære sig rede til at paatage sig Jordværdiskattens Udredelse, naar det paagældende Foretagende derved kan fremmes. Dette vil som Regel være Tilfældet ved de ovennævnte Vandløb-Foretagender, der saagodtsom altid udføres efter Begæring af de interesserede, der tillige ere de, hvem Bidragene paalignes. De begære ikke noget udækket Tilskud til Anlægget fra offentlige Kassers Side, thi deres Interesse i Udførelsen er større end Bekostningen. Samfundets og den enkeltes Interesse ses her at være i den ønskeligste Harmoni.

Ogsaa ved Jærnbaneforetagender, ganske særlig lokale, regnes der med Tilskud fra den begunstigede Egns Side — desværre dog i aftagende Grad, idet Statstilskudene til de private Smaabaners Anlæg synes gennem Aarene at tiltage i omvendt Forhold til Banens Vigtighed. Hvor ikke den allersletteste Form for Statstilskud — Rentegaranti nemlig — tilstodes visse særlig protegerede Privatbaner, gaves oprindeligt eller intet direkte Statstilskud. Fra den halve Del af Ekspropriationsudgiften er Statstilskudet senere

vokset til 20000—40000—80000 Kr. pr. Mil. indtil Jærnbaneloven af 8. Maj 1894 tilsagde Halvdelen af Anlægsudgiften (c. 300000 Kr. pr. Mil) som Statens Tilskud til 28 nye Lokalbaner; senere Jærnbanelove har endog forhøjet Statstilskudet til tre Fjerdedele af Anlægsudgiften. I samme Grad som Staten saaledes har overtaget Udgiften, er den begunstigede Egn følgelig fritagen. Og selv indenfor Egnen har Reglen desværre ikke været, at selve de begunstigede Grunde omkring Stationerne ere paalagte, eller frivillig har paataget sig en til Jordprisstigningen svarende Del af Anlægsudgifterne. Det har været de paagældende Kommuner som Helhed, som har paataget sig de ofte ret betydelige Bidrag til Jærnbannerne, hvorved Byrden er bleven paalagt alle Jorder og Personer i Sognet i lige indbyrdes Forhold, i Stedet for i Forhold til den forskellige Fordel ved Banen indenfor Kommunen.

I den allernyeste Tid er der dog gjort et ret vellykket Forsøg paa, ad privat Vej at inddrage i alt Fald en Del af den ved Jærnbanen skabte nye Jordværdi, til Jærnbanens Kasse. Det er ved den under Anlæg værende private Jærnbane fra København over Farum til Slangerup (35 Km.), at en saadan Ordning er etableret, og denne ganske enestaaende Plan fortjener derfor en særlig Omtale i denne Forbindelse.

XIII.

»Slangerupbanens« Mænd har gjort det til en Betingelse for Anlægget, at Banens Kasse erholder en Andel stor 30 pCt. af den Værdistigning, som vil opnaas af Jorder omkring Banens Stationer i de første

30 Aar efter Banens Anlæg. Da denne Ordning ikke kan fremtvinges, har man maattet forhandle med hver enkelt af Lodsejerne, og frivillig Tilslutning er — hvad der næsten er det mest beundringsværdige — virkelig opnaaet med samtlige paagældende Ejendomsbesiddere, ialt c. 150. De gensidige Rettigheder og Forpligtelser mellem Baneselskabet og Grundejerne ere fastsatte ved formelige Deklarationer, der synes meget omhyggeligt affattede, og af hvis Indhold her skal fremhæves:

a. Ejendommens nuværende Værdi med paastaaende Bygninger, men uden Besætning og Inventar, er fastsat ved Overenskomst i hvert enkelt Tilfælde og fikseret i Deklarationen dels samlet, dels pr. Td. Land. Saafremt Ejeren senere opfører Bygninger eller anvender efter deres Natur værdiforøgende Bekostninger, derunder Vejanlæg, Kloakanlæg og desl., paa Arealet, tages dette i Betragtning som værdiforhøjende (uden Jærnbanens Skyld) det vedkommende Anlæg med den derpaa anvendte Sum, derunder Omkostninger i den Anledning. Saadanne Bekostninger fordeles paa de enkelte Parceller efter deres Facadelængde langs Vej, og særskilte Bekostninger belastes paagældende Parcel særskilt.

b. Banen har kun Ret til 30 pCt. af den Værdistigning, som faktisk opnaas ved og konstateres gennem stedfundne Salg i de 30 Aar. Ejendomme, som ikke sælges, men holdes ledige til Spekulation, svare altsaa ingen Afgift til Banen, hvilket aabenbart er inkonsekvent; men Baneselskabet har sagtens ment, at ingen Grundejer vil spekulere med saa langt Sigt, og først henimod Periodens Slutning vil sagtens det modsatte vise sig.

c. Naar da et Salg af en Ejendom eller en Parcel finder Sted, opgøres Lejerens Fortjeneste ved Sammenligning mellem Salgssummen og den oprindelig vedtagne Udgangspris (eller senere opnaaede Købesummer), og Forskellen, fradraget alle imidlertid paa Lodden anvendte Bekostninger, jfr. ovenfor, er da den Værdistigning, som skal antages at skyldes Jærnbanen, og hvoraf Baneselskabets Kasse erholder de 30 pCt., medens de øvrige 70 pCt. tilfalder Ejeren. Sker Salget dels med Kontanter, dels med Obligationer, faar Banen 30 pCt. af begge Dele forholdsvis.

d. Alle Tvivlsmaal mellem Parterne om Deklarationens Forstaaelse afgøres endelig af en Voldgiftsdomstol, hvortil hver udvælger en Mand, og Mændene, eventuelt Aamtsraadet, eventuelt Retten, udvælger en Opmand. Denne Voldgiftsdomstol har endog Myndighed til »Supplering af Deklarationerne, forsaavidt der skulde opstaa Tilfælde, som ikke udtrykkelig er omhandlede, men nødvendig maa afgøres, og da efter dens Analogi, Aand og Grundsætninger«.

e. Det er tillige, noget inkonsekvent, fastsat, at enhver af Grundejerne har Ret til — naar mindst 4 Aar efter Banens Aabning ere forløbne — at kræve alle sine Forpligtelser i Følge Deklarationen afløst ved Indbetaling til Banen en Gang for alle af et Beløb, som eventuelt fastsættes af Voldgiftsdomstolen og saaledes, at »ved Fastsættelsen bør tages i Betragtning den Fordel, Jærnbanen opnaar ved at erholde et bestemt Vederlag i Stedet for den tvivlsomme (!) Udsigt til fremtidige Afgifter«. Saadan Afløsning kan forlanges af enhver Parcelejer, men derimod aldrig af Jærnbaneselskabet.

f. Deklarationen tinglæses som behæftende paa-gældende Ejendom, dog med Respekt af allerede tinglæste Hæftelser og med en vis Ret for Ejeren til yderligere Prioritering efter liberale Regler.

g. Banens Ret kontrolleres derigennem, at intet Skøde eller andet Salgsdokument maa tinglæses, uden at Jærnbaneselskabet har givet det Paategning om, at de 30 pCt. ere indbetalte eller afgjorte.

Som det vil ses, er her med let og sikker Haand løst det tilsyneladende vanskelige Spørgsmaal, at drage en praktisk brugelig Grænselinje mellem den alt forud tilstede værende Værdi, og den ved Jærnbanen, modsat ved Forbedringer, skabte Prisstigning. Men det maa dog erindres, at der ikke er paapeget nogen Fremgangsmaade til Udfindelse af den nuværende Værdi, idet denne helt og holdent er fastsat ved frivillig Forhandling. Forholdet vilde være et ganske andet, hvor en slig Vurdering skulde finde Sted gennem tvungen Ekspropriation, idet der da (endnu) i dansk Ret savnes Regler for Udfindelsen af den rette Grænselinje mellem Nutidsværdier og Fremtidsforventninger.

XIV.

Spørges der nu om, hvorledes den saaledes opstillede Plan for Slangerupbanens Andel i Jordværdiens Stigning har vist sine praktiske Virkninger, da kan der naturligvis kun meddeles meget faa Erfaringer endnu, eftersom Banen stadig er under Anlæg og først vil kunne aabnes i Løbet af Aaret 1906. Men de allerede foreliggende Resultater ere dog saa betydningsfulde, at de formentlig fuldtud bekræfte de af Baneselskabet

paa Forhaand opstillede Overslag, der efter Sagens Natur kun kunne være aldeles kalkulatoriske. Der er saaledes næppe nogen Tvivl om, at uagtet Baneselskabet ikke har søgt at erhverve nogen Andel i den almindelige Jordprisstigning, som Banen sikkert tilfører Egnen som Helhed, men kun i den særlige Værdistigning paa de nærmest ved de 11 Stationer liggende Arealer, ialt ca. 7000 Tønder Land, som kunne ventes solgt som Byggegrunde — saa vilde denne sidste Prisstigning alene have været mere end tilstrækkelig til at dække hele Banens Anlægsudgift, som antagelig kan ansættes til $2\frac{1}{5}$ Mill. Kr. Alene Baneselskabets 30 pCt. kan næppe anslaaes til mindre end en rund Million, som ganske vist jo endnu ikke er indgaaet, men dog allerede nu er begyndt at forfalde.

Som et typisk Eksempel paa den allerede i Marts 1905 konstaterede Prisstigning ved en af Slangerupbanens Stationer skal hidsættes følgende efter Maa nedsskriftet »Ret« gengivne Tavle:

En enkelt Gaards Jorder sattes ved Aftale forud til en Pris af 1000 Kr. pr. Td. Land, forøvrigt af ret tarvelig Bonitet — altsaa en god Pris efter Landbrugsforhold. Heraf er nu solgt ca. 16 Td. Land i 16 ulige store Parceller til følgende Priser i Kroner:

Parcel	□ Alen	Udgangs- pris	Solgt for	Stigning	Banens Andel
1	14000	1000	4000	3000	900
2	2430	157	972	953	277
3	2400	171	1320	1148	344
4	8700	621	870	248	74
5	4000	285	1000	714	214
6	4000	285	1000	714	214
7	2000	142	1000	857	257
8	7000	499	1500	1000	300
9	70000	5000	20000	15000	4500
10	56000	4000	16000	12000	3600
11	12000	856	2400	1543	462

Parcel	□ Alen	Udgangs- pris	Solgt for	Stigning	Banens Andel
12	4000	285	6500	6214	1864
13	14000	1000	4000	3000	900
14	14000	1000	4000	3000	900
15	5000	357	1500	1143	342
16	6000	428	3000	2571	771

Det fremgaar heraf, at disse ca. 16 Tdr. Land, der før Banens Komme maaske næppe havde en samlet Landbrugsværdi af ca. 8000 Kr., men dog ansattes til 16000 Kr., nu ved Banens Komme, eller rettere ved Sikkerheden for dens Komme, er stegen op til godt 70,000 Kr., eller over 400 Procent — hvoraf altsaa Banen faar de 30 pCt. eller 16000 Kr., og den private Grundejer Resten eller ca. 40000 Kr.

Det har sin Interesse en Gang imellem at konstatere bestemte Tal, som de anførte — der jo kun er et enkelt Eksempel af Banens store Stations-Opland. Paagældende Gaard har endnu 160 Td. Ld. tilbage af langt større Værdi. Mindst en halv Mill. Kr. vil Gaarden have »fortjent« alene ved det første Salg. Og dermed er Jordspekulationen jo ingenlunde forbi. Adskillige af de ovennævnte Parceller ere øjensynlig købte til yderligere Spekulation, f. Eks Nr. 9 og 10. Hvad der kan tjenes ved yderligere Udstykning, kan maaske sluttes af Stigningen paa de mindre Parceller, Nr. 2, 3, 16 og 12, hvor Forhøjelsen er 600 — 700 — op til 2300 Procent. Og Banen er slet ikke anlagt færdig endnu!*)

Slangerupbanens her omtalte Ordning er i og for sig ikke noget Eksempel paa, hvorledes Forholdet mellem en Jærnbanes Anlægskonto og dens Omlands Grundprisstigning rettelig burde ordnes. Det følger, nemlig af Sagens Natur, at hvor alt, som her, skal

*) Som en træffende Illustration til de nye Skattelove af 1903 skal her tilføjes, at den paagældende Ejendom, der havde et Areal af 176 Tdr. Land, og hvis Værdi efter det omstaaende maa ansættes til ca. 770000 Kr., var vurderet til en Ejendomsskyld af — 130000 Kr., hvoraf Staten faar aarlig den Sum 143 Kr., medens Gaardens gamle Grundskatter, som ophævedes ved Skattelovene, udgjorde 205 Kr. Altsaa fik denne Gaard ved Skattelovene en Skattelettelse af 62 Kr. aarlig, samtidig med at dens af Samfundet skabte Værdi voksede med 600 Procent!

ordnes ad frivillig Forhandlings Vej, kan Resultatet kun blive mer eller mindre heldige Kompromisser mellem Parterne; Slangerupbanens Mænd maa endog roses for at have haft en særlig lykkelig Haand til at lede disse Forhandlinger til en saa fuldstændig Afslutning, idet kun en eneste af de paagældende Grundejere har holdt sig udenfor Aftalerne.

Men Slangerupbanens Tal er Beviset for, hvilken naturnødvendig Aarsagssammenhæng der er mellem en Jærnbanes Anlæg og Grundværdierne omkring Stationerne. Og de giver en Anelse om, hvilken harmonisk Ordning af de paagældende økonomiske Værdier der kunde opnaas, i Fald det ikke var et privat Selskabs Mænd, som med Besvær skal tilforhandle sig de naturlige Frugter af deres Foretagende hos en Række af modvillige Grundejere, men derimod en lovhjemlet Ret for de Samfundsformaal, som skaber Grundværdierne, til ogsaa at tilegne sig disse Værdiers Rente i rigtigt beregnet Forhold, saa at alle private Grundejeres Forsøg paa uden Afgift at tilegne sig Frugten af Samfunds-Foretagerne maatte erkendes frugtesløse paa Forhaand.

XV.

I det foregaaende mener jeg at have bevist, at den Fordel, som Jærnbannerne ved deres Anlæg og ved ethvert Fremskridt i deres Drift skaber, ikke tilflyder Samfundet i Forhold til, som dette (Personer og Varer) faktisk benytter Banerne, men derimod i Forhold til, som Banerne ere beliggende for visse Jordstykker. Hvoraf med urokkelig Logik følger, at Udgifterne ved Banens Anlæg og Drift ikke rettelig bør opkræves som

Billetspriser og Fragttakster af og i Forhold til som Personer og Varer udnytter Banen, men derimod bør paalægges de Jordstykker, som Banen tilfører ny Grundværdi og i Forhold til denne. Og medens en Takstforhøjelse vil have en skadelig og nedsættende Indflydelse paa Jærnbanernes Nyttevirkning for Samfundet, kan det omvendt med Sikkerhed forventes, at en Takstnedsættelse og omsider en fuldstændig Takstfrihed vil have den størst mulige Nyttevirkning til Følge, dels direkte ved at alle i Banerne liggende Muligheder stilles til Raadighed, dels indirekte ved, at en Grundværdiskat, som paalægges i Forhold til Jordstykkets Beliggenhed for disse Muligheder, uanset om disse grebes eller ikke, vilde saa stærkt som overhovedet muligt tvinge Jordstykkernes Indehavere til i egen Interesse at udnytte enhver af Mulighederne.

Men heraf følger tillige, at medens en Takstforhøjelse under alle Omstændigheder er forkastelig fra et Samfundssynspunkt, saa kan en Takstnedsættelse, endsige en fuldstændig Takstfrihed, ikke ret vel gennemføres uden i nøje Forbindelse med Opkrævningen af en Grundværdiskat. Kun en saadan vil være i Stand til rationelt at afløse den bestaaende irrationelle Gebyrberegning for Benyttelsen.

Det vil jo nemlig let ses, hvorledes en Takstnedsættelse uden en saadan Grundværdiskat vilde paavirke det økonomiske Liv. Det blev ovenfor Side 41 paavist, at gennem Takstfriheden vilde Banerne yde det arbejdende Samfund den størst mulige Nyttevirkning, og fremme de stærkest tænkelige Produktionsmuligheder. Men denne Grundsætning maa nu suppleres med, hvad der i de senere Afsnit er paavist om,

at Fordelene ved Jærnbansen nedfælder sig i de ved den beliggende Jordstykkers Værdi og dens Rente. Forholdet vil da være det, at medens en, især pludselig, Takstnedsættelse vil tilføje det hele Samfund en øjeblikkelig Fordel gennem Prissænkning paa Varer og Rejser, og den nye Transportlettelse giver de produktive Elementer et stærkt Fremstød, saa vil disse Virkninger ikke blive af varig Karakter; efterhaanden som de alment erkendes af Forretningslivet, vil alle disse Fordele glide bort fra Varerne og Personerne og over til Jorden, og de Banen omgivende Jordstykkers Ejere, og følgelig ikke længere kommer det produktive Samfund tilgode.

Thi denne Modsætning mellem den aktive Produktionsfaktor, Arbejdet i alle dets Former, og den passive Faktor Jorden, giver sig maaske intet Steds klarere tilkende, end overfor Jærnbannerne og disses mægtige Indvirkning paa Produktionens Forløb. Naar Jærnbansens Fordele kommer den aktive Faktor tilgode, da billigøres Varerne og Rejserne for det forbrugende Samfund, og derigennem lettes og frigøres det økonomiske Liv og en fortsat Produktion. Men naar Jærnbanernes Nytte nedfældes i den passive Faktor, Jorden, som stigende Jordpris, da fordyres Livet for det arbejdende og forbrugende Samfund, da stagnerer Produktionen, eller den slæber sig frem under stigende Hindringer, i Form af voksende Afgifter, for at komme til at bruge den for Jærnbannerne bedst beliggende Jord.

XVI.

Denne Takstspørgsmaalets nøje Sammenhæng med Jordpriserne er da ogsaa et velkendt Forhold i det praktiske Forretningsliv. Man kan læse sig til det i Bladenes Annoncespalter — om Huslejligheders Pris langs Baner og Sporveje. Idelig tilføjer Husejerne langs Strandvejen i deres Udbud af ledige Lejligheder, om disse ligge »indenfor Takstgrænsen« (for Sporvejene), hvilket for Beboerne bliver en til Sporvejsbilletterne svarende Lettelse i det daglige Udgiftsbudget — hvilket atter kommer Ejeren tilgode gennem saa meget højere Lejeafgifter. Det samme er konstateret med endnu større Regelmæssighed i de londonske Forstæder med deres ensartede Byggeforeningshuse, hvor Lejeafgiften aftager udefter, ikke jævnt, men trinvis ved hver Station eller Holdeplads. Et særligt Tilfælde oplystes for nogle Aar siden, da den elektriske Undergrunds-Jærnvej (two-penny-tub') aabnedes ud til Shepherds Bush; samtidig steg nemlig Lejeafgiften derude med 2 sh. 3 d. om Ugen, svarende til den ved det nye Transportmiddel indvundne Lettelse i den daglige Rejseudgift fra Londons Midte. — Det er derfor ogsaa saare forklarligt, hvad man nylig har hørt her fra København, at en ny Sporvejslinje og et nyt stort Bygningsforetagende har haft fælles finansielt Grundlag. Kun gennem Sporvejsanlægget kunde det nybyggede Kvarter udnyttes til Beboelse — ellers laa det for fjærnt; og derfor udgik begge Foretagender fra samme Haand. Hvis ikke Samfundet selv tager Affære for at fremkalde en saadan naturlig Samvirken mellem Transportmidler

og Jordværdier, vil Fremtiden sikkert opvise mange nye Tilfælde af samme Art. *)

Men heraf kan vistnok tillige drages visse Slutninger om den her foreslaede Reforms politiske Muligheder. Skønt disse iøvrigt ligge udenfor denne rent økonomiske Afhandlings Ramme, bør det dog ikke her dølges, at en Grundværdiskat, rationelt beregnet efter de Værdier, som Samfundet, specielt Jærnbannerne, tilfører Jorden, sikkert ikke vil møde den Modstand fra de magthavende Grundejeres Side, som man vistnok ofte forudsætter. Det er ikke blot tilstedeværende, begrænsede Værdier, som skal deles — saa at den ene taber netop, hvad den anden vinder. Tværtimod gælder det, at gode økonomiske Reforme kalder helt nye Værdier frem, til Gavn for alle Parter, som vil tage aktiv Del i Fremskridtet. Naar en saadan Grundværdibeskatning tjener til direkte Afløsning af Transportudgifter og andre Byrder paa det produktive Samfund, er der næppe nogen Tvivl om, at ogsaa de nuværende Grundejere vil kunne staa sig vel ved at overtage den nye Grundværdiskat — i alt Fald naar man undtager de egentlige Terrænspekulanter, og holder sig til den solide og legitime Husejerinteresse. Herom er ikke alene Grundejernes Villighed langs Slangerupbanen og ved de københavnske Gader, som paatænkes asfalterede,

*) Den Mulighed er vel end ikke udelukket, at en hel ny By kunde grundlægges efter dette Princip, — ved en afgiftsfri Jærnbanes Endepunkt. Maaske vilde der ad denne Vej kunne naas en Løsning af det særlig i Tyskland paa Dagsordenen staaende Spørgsmaal om offentlige Boliger for hele Grupper af Embeds- og Bestillingsmænd — for at undgaa de ellers nødvendig stigende Lønforhøjelser, der idelig opsluges af de store Byers altfor stærkt stigende Husleje (eller rettere Grundleje).

et talende Vidnesbyrd. Men det vilde ikke være vanskeligt at paavise, at det Opsving, som det produktive Samfund kunde opnaa gennem Takstnedsættelser og omsider Takstfrihed, langt vilde overskride selve den ophævede Takstsum (og derved den nye Grundværdiskat) og følgelig vilde løfte hele det arbejdende Samfunds Forbrugsevne, særlig ogsaa i Henseende til Jordforbrug, til Gavn ogsaa for Grundejerne i Almindelighed — om end ikke for alle i lige Forhold. Den Bølge af Velvære, som Takstfrihed paa Jærnbaner og Sporveje vilde sende indover de store Byer, vilde i første Række føre med sig en Masse-Udvandring fra de tættest bebyggede Kvarterer til Stadens Omgivelser i videre og videre Kredse og dermed vel en Forskydning, men ikke en Formindskelse af Jordforbruget og Jordværdien. Vil der end være Grundejerinteresser, som ved denne Forskydning vilde lide Skade, saa vilde det kun være af liden Vægt overfor de sociale Fordele, som Reformen iøvrigt vilde bringe. Grundejerstanden som Helhed vilde ikke kunne anklage en Reform, der ligesom ved Slangerupbanens Stationer vilde paaføre enhver Grundejer en Afgift i ligeligt Forhold til de Fordele, som samtidig tilførtes hans Grund. Netop i Forhold til, som den enkelte Jordejer forstaar at udnytte sin Jord til Bebyggelse eller Dyrkning, vil han være vel tjent med at tage paa sig en slig Afgift, fremfor det nuværende Takstsystem, der trykker i Forhold til som Arbejde, Forbedring og Bebyggelse finder Sted.

Thi selv om det nuværende Takstsystem maa siges i første Række at virke som Byrde paa det produktive Samfund, saa vil denne Byrde dog — under idelige Gnidninger og Samfundskampe — vistnok have nogen

Tendens til i Løbet af længere Tidsrum at aflejre sig som Jordafgift til Formindskelse af Jordens Nettoafkastning — i Kraft af en økonomisk Tyngdelov, der er analog med den fysiske.

Og hvis vi tænker os de nuværende Grundejeres Efterfølgere, der ved deres Komme forefinde saavel Jærnbanen som en i Forhold til Fordelene derved paa- lagt Afgift (hvilken sidste formindsker Købesummen med sin Kapitalværdi), da vil Billedet være fuldkommen harmonisk og uden Lyde. Saavel for Samfundet som for den enkelte, saavel for Ejeren som for Brugeren, vil da være opnaaet den ypperligst mulige Ordning, idet alles Interesser løbe parallelt — Fremskridtet kommer dem alle tilgode i samme Forhold som de i egen Interesse selv udnytte det.

XVII.

Hermed er da anvist en Vej, og formentlig den eneste, til fuld Udnyttelse for Samfundet af alle Jærnbansens Fordele: Takstnedsættelse lige til fuld Takstfrihed i nøje Forbindelse med en rationel Grundværdibeskatning.

Dette Forslag gaar altsaa stik imod de hidtil for offentlig og privat Jærnbanedrift i de fleste Lande, særlig ogsaa herhjemme, fulgte Grundsætninger. Men er det tilladt at forudsætte, at de nuværende Lovgivere ikke har været fuldt klare over Virkningerne af den hidtil førte Takstpolitik med ikke faldende Fragter, saa bør paa den anden Side fremhæves, at der i denne Politik har været det Element af Sandhed, som altid findes i vidt- udbredte Vildfarelser — nemlig som ovenfor paavist

dette, at en ensidig Takstnedsættelse kun i første Række vilde blive en Fordel for Brugerne af Jærnbannerne, men meget hurtigt derefter vilde glide over til at være en Fordel for de passive Jordejere, som uden eget Arbejde ad denne Vej høstede Fremskridtets Fordele ved at kunne fordyre Jorden for de produktive Arbejdskræfter — den nuværende Beskatningsmaade iøvrigt forudsat.

Men med Paavisningen — som her i korte Træk er sket — af, i hvilket Forhold den store Kulturbringer: Jærnbannerne, kommer Samfundet tilgode, er ogsaa Muligheden given for, at Takstfrihedens store Reform kan og bør af Lovgivningsmagten skænkes det produktive Samfund — Arbejdet i alle dets Former — og jo før jo hellere! Thi er der her et Ansvar forbundet med at handle, saalænge Problemet er uklart, saa er der visselig ogsaa et stort Ansvar knyttet til at tøve, naar Vejen ligger aaben. Saafremt nemlig den her foreslaaede Takstfriheds Reform — Taksternes Afløsning med Grundværdiskat — ikke gennemføres, men det nuværende Gebyr- og Skattesystem fremdeles fortsættes, saa vil Jærnbannerens stigende Muligheder endog i aftagende Grad komme Folkesamfundet tilgode. Det er alt fremhævet, at kun en ringe Del af Jærnbannerens Fordele for Personfærdslen for Tiden udnyttes. Efterhaanden som Jærnbannerens Teknikere ved deres rastløse og fortjenstfulde Arbejde mangfoldiggør denne Opfindelses Ydeevne, efterhaanden som Toggangen øges og bedres, Færge afløses af Broer og Tunneler, Damp af Elektricitet og helt nye Banelinjer her i Landet og i alle Jordens Riger vil bringe os nærmere Nydelsen af Alverdens Herligheder — saa vil dog alle disse

Goder kun for en ringe Del og en stakket Stund komme den store Almenhed tilgode, — medmindre Lovgivningsmagten til Fordel for denne Almenhed opsamler hine Goders naturgivne Udtryk: den voksende Jordværdi, gennem Beskatning af denne voksende Rente.

Gør vi det ikke, da vil alle Fremskridtets Fordele — stundom diskonterede lang Tid forud for deres Komme — overgaa til de af Lovgivningen begunstigede Monopolhavere, medens det stadig mere forarmede borgerlige Samfund afholder Udgifterne ved Fremskridtet, og udskriver Dækningen deraf hos det produktive Samfund — i Forhold til som det arbejder og frembringer. Men kun at opnaa Fremskridtet, for atter at aflevere det og faa Fattigdom i Stedet — det er Trællekaar.

Fortsættes dette, da vil Jærnbannerne, Aarhundredets største Menneskeværk, i Stedet for at være nyttige Redskaber og lydige Tjenere for Folkesamfundet, vedblive, som nu, at være det omvendte: Herskere over Samfundet, herhjemme som i Amerika, — ved at dets Fordele alene eller dog væsentligst tilfalder Monopolhavere. Dette er da Beviset for den i Begyndelsen af denne Afhandling hævdede Sætning, at det ikke er Driftsformen — om den er offentlig eller privat — som afgør, hvem der ejer Jærnbannerne. Nej, saa vist som den, hvem Tingens fulde Udbytte tilfalder, er Tingens rette Ejer, økonomisk set — og bortset fra juridisk Sprogbrug — saavist ejer Samfundet kun paa Papiret de Jærnbanner, som Stat og Kommune har den Ære for offentlig Regning at anlægge og drive, men hvis økonomiske Fordele tilfalde visse begunstigede private Grundejere.

Det er visselig sandt, at der »i Jærnbannerne ligger Guld«, ventende paa, at Samfundet skal hæve og nyttiggøre det. Men det er en forfærdelig Misforstaaelse, naar visse Politikere, ja endog Finansministre, kan tro, at dette Guld ligger paa Skinnerne og skal opkræves dér, gennem Afgift for Brugen og i Forhold til denne, hvorved netop den bedst mulige Brug hæmmes; og der er nu engang, som ovenfor hævded, ingen anden Maalestok for en Jærnbanes Nyttevirkning end dens faktiske Brug!

Nej, Jærnbanneres Guld skabes og nedfældes omkring Stationerne i sikkert og let beregneligt Forhold til Afstandene, — dér ligger det og venter paa den Statsmand, som vil løfte Skatten til Fordel for det hele Samfund.

XVIII.

Sandheden er universel. Om en Sætning er fuldtud sand, kan ofte erfares ved at undersøge, om den gælder ogsaa udenfor det Omraade, hvorpaa den særlig er opstillet og anvendt.

I det foregaaende er søgt at fastsætte det rette Forhold mellem Samfundet og Jærnbannerne, den bedst mulige Form for Jærnbanneres Nyttevirkning for Samfundet, og det rigtige Forhold mellem Ydelse og Modydelse. Det er paavist, at det sande Betalingsforhold ikke er, at den enkelte Bruger betaler i Forhold til Benyttelsen, men derimod at Jærnbanneren betales i Forhold til, som den stilles til Raadighed for de paagældende Grundstykker.

Er denne Sætning sand, maa det bekræfte sig

ved dens Overførelse paa beslægtede Omraader. Jærnbannerne ere jo kun en enkelt, om end særdeles fremtrædende Form for Samfundsydelser. Gælder hin Regel ogsaa alle andre Tjenester, som Stat og Kommune efter de gældende Regler har paataget sig, og bedst og billigst vil kunne paatage sig ogsaa fremtidig at yde Borgerne? Gælder det ogsaa her, at saadanne Tjenester ikke med Rette bør vederlægges af de enkelte Borgere i Forhold til som de faktisk benytter paagældende Indretning, men af de Borgere for hvem den stilles til Raadighed?

En Undersøgelse vil hurtig besvare dette Spørgsmaal bekræftende. Det vil vise sig, at en meget stor Del af Samfundets Fællesarbejde allerede vederlægges netop ad denne Vej.

I det foregaaende er dette lejlighedsvis konstateret for visse Vandløbsforetagenders Vedkommende.

Et særdeles nærliggende Eksempel er dernæst det offentlige Vejvæsen. Forlængst har man forladt den uheldige Maade, at opkræve Afgifterne til Vejenes Anlæg og Vedligeholdelse gennem Bompengene paa selve Vejen; de Undtagelser, som staa tilbage, fordømmes enstemmig som forældede. Og dog hviler Bompengenes Opkrævning paa den samme Grundsætning som den, der endnu benyttes ved vore Jærnbanebilletter: at kun de, der faktisk benytte Vejen, bør betale dens Udgifter. Men hvem vilde nu tænke at vende tilbage til en Metode, som hjemlede en »Overskudsdrift« for vore Gader og Veje?

Det er herimod indvendt, at Vejvæsenet dog kun stiller selve Kørebanen til fri Raadighed, men ikke selve Køretøjet, saaledes som Jærnbannerne; og

enkelte Nationaløkonomer har endog herpaa villet opstille en Regel om, at selve Banelegemet skulde stilles i et friere Forhold til Benyttelsen end det rullende Materiel. Delvis er dette forøvrigt gennemført i Udlandet, hvor f. Eks. Sovevogne kan ejes af andre end Jærnbanen selv. Men medens dette System kan tænkes anvendt overfor visse Særydelser (hvorfor ogsaa særskilt Betaling for særlige Bekvemmeligheder [I og II Klasse] kunde bibeholdes ogsaa under en iøvrigt gennemført Takstfrihed, uden at krænke Lighedens Lov) er det fornuftigvis uanvendeligt overfor den almindelige Benyttelse af Jærnbanen som Befordringsmiddel. En Frigivelse af Banelegemet vilde lidet nytte overfor en Monopolisering af det Materiel, ved hvis Hjælp Banen alene kan befares. Der er ingen virkelig Deling mulig mellem de Ydelser, som Banelegemet stiller til Raadighed og de, som det rullende Materiel afgiver. Nogen principiel Forskel i Henseende til Udgifterne findes ejheller, og nogen rationel Delingslinje for Vederlaget kan derfor ingenlunde opstilles.

Selve den Tjeneste, at faa visse Varer eller sig selv flyttet i Rummet, er jo ikke det nye — men kun Beregningsmaaden for Vederlaget derfor. Desuden findes allerede nu visse enkeltstaaende Tilfælde af Takstfrihed for Befordringsmidler, som kunne opfattes som de første Varsler om en Samfundstilstand, hvor Takstfrihed vil blive Reglen. Jeg sigter herved til »den frie Færge« ved Woolwich, som nu gennem adskillige Aar har befordret Folk og Fæ gratis over Themfloden — idet de paagældende Myndigheder af Hensyn til Flodfærdslen har foretrukket denne Ordning for et egentligt Broanlæg.

Ogsaa »det rullende Fortov« maa, hvor det er eller bliver anlagt, nødvendigvis indrettes til Brug uden Adgangsbetaling, og dets Bekostning følgelig afholdes paa samme Konto som de øvrige Udgifter til Gadens Vedligeholdelse.

Undersøger vi Spørgsmaalet med Hensyn til Anlæg af offentlige Parker og Lysthaver, da har der sikkert aldrig været tænkt paa, at Bekostningen derved skulde afholdes »af dem, der benytte Banen« — altsaa mod Adgangstegn. Jo flere, der færdes i og benytter Ørstedsparken, jo bedre for Samfundet. Og at Udgiften ogsaa i dette Tilfælde med fuld Ret vilde kunne paalignes de Ejendomme i Parkernes Nærhed, som har Fordel af Beliggenheden, kan ogsaa bekræftes af Annoncelisten over Huslejligheder, som ikke glemmer at nævne Parkernes Nærhed og — at forhøje Prisen for Lejligheden i Forhold dertil.*)

Det samme gælder en Række andre offentlige Foranstaltninger af lignende Art, saasom Brolægning, Asfaltering, Belysning o. s. v. — Nylig oplyste et Provsblad, at Asfaltering af en bestemt Gade vilde

*) Et særligt slaaende Eksempel paa disse Forhold fremdroges af Mr. Rutherford i Englands Underhus den 11. Marts 1904, da dette vedtog en Lov om Grundværdibeskatning i Englands Købstæder. Han henviste til 3 ligestore Nabogrunde, med samme Adgang til Gade, Belysning, Befordring o. s. v., men hvorpaa fandtes henholdsvis en god Bygning til 2000 £ og en Rønne til 500 £, medens den tredje Grund var ubebygget, og kun et Hjem for døde Katte og Sardindaaser. For Tiden beskattedes disse 3 Grunde i Forhold til Indtægten deraf, resp. med $\frac{7}{8}$, $\frac{1}{8}$ og $\frac{0}{8}$ af deres samlede Skattebeløb, medens en Grundværdiskat vilde fordeles med $\frac{1}{3}$ ligelig til hver, netop i Forhold til, som Samfundet tilbyder sine Gaver. Derved vilde Skattelovene (modsat nu) fremme den nyttigst mulige Brug af Jorden.

forhøje dens Lejesummer med 10 á 15 pCt. eller omkring 15000 Kr. aarlig, svarende til en Grundværdistigning af 375000 Kr., medens Asfalteringsarbejdet kun vilde koste 93000 Kr.

Selv med Hensyn til offentlige Udgifter til Skoler, Kirkebygninger, Læreanstalter, Slotte og Markedshaller genfinde vi den samme Grundregel, at ogsaa de Goder, stundom af ikke-økonomisk Art, som de bringe Samfundet, nedfældes som Fordele for de nærmestliggende Jordgrunde, hvis Værdistigning følgelig afgiver det ypperligste Paaligningsgrundlag for de til alle disse Foretagenders Anlæg og Vedligeholdelse medgaaende Samfundsudgifter.

Der skal endog, efter hvad der meddeles mig, føreligge Beviser for, at Jordprisens Stigning omkring det nye Raadhus i København, siden dette besluttedes bygget, betydelig overstiger de 5 Millioner Kr., som Raadhuset har kostet. Der kan vel ej heller være nogen Tvivl om, at Christiansborg Slots Genopførelse allerede har løftet eller vil løfte Grundværdien i hele Holmens Kanal med et til Bygningssummen svarende Beløb, ligesom at Nikolaj Taarns Frigørelse for Slagterboderne vilde kunne bæres af de omboende Grundejere til gensidig Fordel.

Det er vel endog et stort Spørgsmaal, om der overhovedet kan tænkes nogen som helst Samfundsforanstaltning, der fremmer menneskelige Formaal, og som ikke aflejrer sine Fordele i økonomisk Form ved Prisstigning paa de Jorder, som ligge nærmest ved de paagældende nye »Uddelingssteder for Samfundsgoder«.

XIX.

Det synes herefter indlysende, at Jærnbannerne ikke danner nogen Undtagelse i Henseende til deres Virkninger som Samfundsgode — men kun er en særlig fremtrædende Bekræftelse paa en almindelig naturgiven Regel, som er uafhængig af menneskelige Lovgivningsforanstaltninger. Disse kunne vel forhindre, at Kulturfremskridtene kommer Samfundskassen tilgode, men ikke, at de komme Jorden (Jordværdien) tilgode; og det beror paa Menneskene selv, om de i deres Lovgivning vil følge den naturlige Regel, at de skabte Værdier bør tilhøre den, der skabte dem, eller tillade, at de fravendes den Magt, som frembragte Værdierne, Folkesamfundet, og skænkes til visse enkelte Privilegerede.

Thi — som det ovenfor blev fremhævet for Jærnbannerne Vedkommende — bagved ethvert Samfundsforetagende staar Folket selv som den skabende Faktor. Undersøge vi Sagen nærmere, vil vi finde, at forud for en offentlig Foranstaltning gaar der en almen Trang til den, skabt af Befolkningens stigende Tal eller stigende Livskrav. I samme Grad som Befolkningen stiger i Tal og løftes i Livskrav, opstaar nye Fornødenheder, som kræver Tilfredsstillelse. Og denne øgede Efterspørgsel for Folket er det, som fremkalder den stærkere Jordtrang og følgelig den højere Jordpris, og alle de ydre Foranstaltninger, som realiserer dette Formaal.

Saaledes er da paavist Forbindelsen mellem Jordværdien og Folket; den første er Produkt af det store Samfundsfællesskabs Arbejde, forskellig fra hver enkelt Individts Arbejde, og bør derfor ikke tilfalde nogen Enkeltmand, men inddrages gennem Betaling til det Samfund, som skabte Jordværdien.

Gennem et enkelt stort Eksempel, Jærnbannerne, har vi da funden en almindelig økonomisk Lov, gældende for Forholdet mellem den enkelte og Samfundet, og afgørende indbyrdes Ret og Pligt for disse.

Vil man udforme denne Fordelingsregel i sin største Almindelighed, da maatte den lyde saaledes:

Samfundsgoderne bør stilles til friest mulig Raadighed for enhver. Men de bør ikke betales Samfundet i Forhold til, som de faktisk nydes, men derimod som de af Samfundet tilbydes den enkelte —, altsaa uanset om han faktisk udnytter det tilbudte Gode eller ikke.

Det vil let indses, at denne Grundregel for Fordelingen af Samfundsgoder og Samfundsbyrder er af særdeles Rækkevidde for den hele Samfundsordning — opbyggende denne i faste Former paa Naturrettens Grundvold*).

Den er den stærkest mulige Modsætning til den gamle socialistiske Fordelingsregel: Fra enhver efter hans Evne til enhver efter hans Behov, som siden den franske Revolutions Dage har bidraget sit

*) Maaske vil det endog kunne siges, at denne Grundsætnings Gennemførelse er Prøvestenen for, om Samfundsideen er fuldt realiseret i en iøvrigt samvirkende Gruppe af Mennesker. Enhver frivillig Sammenslutning — som Nationaløkonomisk Forening t. Eks. — realiserer vel egentlig den samme Fordelingsregel, naar den af sine Medlemmer kræver, at Betalingen for Fællesgoderne (Møderne) ikke skal opkræves i Forhold til, som disse nydes, men som de (Foredragene) stilles til Raadighed, idet Aarsbidraget er fast, uanset hvormange Møder det enkelte Medlem deltager i. En Overgang til Entrebetaling ved det enkelte Foredrag vilde øjensynlig opløse selve det Fællesskab, som det er Foreningens Formaal at etablere.

til at fordunkle Samfundslæren og forstyrre Samfundsfreden. Thi denne franske Regel udvisker Grænserne mellem den enkeltes og Samfundets Ret, og opstiller den uløselige Opgave, at lade en officiel Myndighed bestemme Ret og Pligt ud fra den enkeltes subjektive Forhold; den har ved at optages af det moderne Demokrati ført til en falsk »Humanisme«, som, gennem Undtagelsesregler for de enkelte, forgæves søger at dække over Savnet af et objektivt Retsgrundlag.

Et saadant foreligger derimod i den her hævdede Grundsætning om den rette Fordeling af Samfundsmæssigheder og Samfundsmæssigheder. At indføre den i vor Lovgivning vil være at opbygge et retfærdigt Samfund.

Foredraget efterfulgtes af en Diskussion, hvoraf vi gengive følgende Udtalelser:

Telefondirektør Fr. Johannsen ansaa statskontrolleret Privatdrift for den bedste Driftsform for Jærnbaner. Et godt Eksempel paa Privatdrift med offentlig Kontrol frembød de københavnske Sporveje. Denne Form var billigere med offentlig Drift, Tvungen til at skaffe Kapitalen forrentet medførte uvilkaarlig, at der anvendtes en større Økonomi end ved den offentlige Drift. — Indlederens Forestillinger om, hvad Jordrenten kunde betale, vare ganske overdrevne. Eksemplet fra Slangerupbanens Anlæg var ikke noget Bevis; selv om man tog hele Værdistigningen, vilde det ikke forslaa til at betale Banen, og Driftsudgiften var meget større end Anlægskapitalen.

Raadmand G. Philipsen maatte tage Afstand fra Direktør Johannsens Udtalelser med Hensyn til den kontrolerede Privatdrifts Fortrin for offentlig Drift. Københavns Sporveje var ikke noget godt Eksempel, da Kommunen her havde Hals og Haands Ret over Selskabet og havde benyttet sin Ret i ualmindelig Grad.

Tog man andre Eksempler, vilde man med lige saa stor Ret kunne gøre gældende, at den private Drift var den sletteste Form (Jærnbannerne i Frankrig og Italien). — Hvad Statsbanedriften angik, maatte det erindres, at naar det Offentlige overtog Virksomheder, der hvilede paa privatkapitalistisk Grundlag, var det til en vis Grad nødvendigt at følge Privatdriftens Principper — af mange Grunde; det var saaledes hensigtsmæssigt at drive Statsbaner med Forrentning af Anlægskapitalen for Øje, fordi man da lettere kunde staa imod urimelige Krav fra Publikums Side, baade med Hensyn til Kørehastighed, Komfort og Takster. I Jærnbankommissionen havde man i sin Tid opstillet det Program, at den Sum, Banerne stod Staten i, burde give en beskeden Forrentning (2 pCt.). Skønt man unødigt gik til Takstforhøjelsen, viste denne sig dog nødvendig for at fremskaffe det ønskede Overskud, og Erfaringen havde jo vist, at Kommissionen havde haft en heldig Haand undtagen med Hensyn til Taksten for Abonnementskort, hvor den havde taget fejl i sit forretningsmæssige Skøn. — Indlederen havde let ved at tage Bifald paa et Forslag om gratis Jærnbanebefordring, men i den virkelige Verden gik det ikke saa let, der maatte man lempe sig frem.

Generaldirektør Rubin: Indlederens Foredrag var meget omfattende, men tillige meget ensidigt; dets Indhold var snarere et Forsvar for Jordrentebeskatning end en Udredning af Principperne for Jærnbanedrift; for saa vidt vare de to foregaaende Taleres Bemærkninger om sidstnævnte Emne ørkesløse. — Det Raad, Indlederen gav Nationaløkonomerne, var ganske fortvivlende: hvis nogen Prøve var uheldig, var det den, at prøve en Ting paa dens sidste Konsekvenser; thi disse ere altid meningsløse, overfor dem er der intet, der holder. Hvis der er Tale om at sætte Prisen op fra 1 Kr. til 1 Kr. 10 Øre, kan man ikke argumentere mod denne Prisforhøjelse med de mulige Konsekvenser af en Forhøjelse til 10 Kr. Det geniale i Rowland Hills Posttakst Reform var netop, at den betalte sig. Hvad her var bemærket, gjaldt paa ethvert Omraade af Nationaløkonomien; ad den rene Doktrins Vej naaede man ikke frem, man maatte gaa induktivt til Værks. — Indlederen vilde have, at Jordrenten skulde betale alle

det Offentliges Udgifter, men der var det fejle i hans System, at han selv var inde paa Gebyrspørgsmaalet, idet han vilde tage Gevinsten af Jærnbannerne fra Grundenes Værdistigning o. s. v., men hvorledes kan man udmaale, hvor stor en Del af Værdistigningen der skyldes Jærnbannerne alene? Man kunde derimod konfiskere Jordrenten i al Almindelighed til Fordel for Samfundets fælles Kasse, og Spørgsmaalet blev saa: hvortil bruge Pengene? Men ved denne Overvejelse kom Jærnbannerdriften til at staa som en Post ved Siden af Tusinde andre.

Indlederen replicerede til de forskellige Talere. Overfor de Udtalelser, der vare fremkomne om Driftsformen bemærkede han, at denne Side af Spørgsmaalet var uden Betydning i Sammenhængen; Jærnbannerens Nyttelvirkning for Samfundet afgang ikke af Driftsformen, men af, om Driften ledes i Almenhedens Interesse eller mod denne, som Monopoldrift. — Til Generaldirektør Rubin bemærkede Taleren, at det ikke altid var urimeligt at prøve en Sag paa dens yderste Konsekvenser; hvad det gjaldt om ved denne Prøve, var kun at blive klar over, hvor Tendensen fører hen. — Raadmand Philipsen kunde Taleren kun give Ret uden den Forudsætning, at det var en given Sag, at Verden ikke maatte forandres.