

KJØBENHAVNS SPORVEJE GENNEM 50 AAR

Driftens økonomiske Resultater

Af

Cand. polit. **Sven Røgind.**

Som offentligt Befordringsmiddel tilfredsstiller vore Sporveje alle rimelige Krav. Vi kører billigere end i de fleste andre Byer, Linjenettet omspænder alle Kvarterer og har i sin Udformning nøje fulgt (eller om man vil brudt Vej for) Byens naturlige Udvikling, Driftshyppigheden er i hvert Fald paa alle Hovedruterne meget stor, og ved Bivogne og Ekstravogne reguleres Kørslen efter det skiftende Behov Dagen igennem. Set fra et Publikums Synspunkt er vor Sporvejsdrift utvivlsom upaaklagelig. Om det Udbytte, som Driften giver sine Udøvere, omvendt er et passende Ækvivalent for de indsatte Mængder Arbejde og Kapital eller efter Omstændighederne et for rigeligt eller for knebent Ækvivalent, er et Spørgsmaal, som ikke har tabt i Interesse, fordi Hovedparten af vore Sporveje er gaaet over paa Kommunens Haand. Thi efter alt foreliggende betragter Kommunen sine Sporveje som et udbyttegivende Aktiv, og Overtagel-

sen er ikke sket for at underkaste en samfundsmæssig saa vigtig Institution som Sporvejene det offentliges eget Herredømme (igennem Koncessionen havde nemlig Kommunen i Virkeligheden allerede Haand- og Halsret over Byens Sporveje), men for at give Kommunens Kasse hele Fordelen ved Udnyttelsen af det Privilegium, som Besiddelsen af en Sporvejslinje er.

Naar det da i det følgende — i Tilslutning til den tidligere her i Tidsskriftet (51. Bind, Side 594) givne Fremstilling af Sporvejenes *trafikmæssige* Udvikling siden 1863 — skal undersøges, hvorledes Driftens økonomiske Resultater har stillet sig i de forløbne halvthundrede Aar, bliver Kommunedriften at betragte under samme Synsvinkel som Privatdriften: i begge Tilfælde er Sporvejsdriften en Forretning, hvis Rentabilitet udtrykkes gennem Avancens Forhold til de i Anlæg og Drift bundne Kapitalbeløb. Som Forretning er Sporvejsdriften imidlertid som ovenfor nævnt privilegeret, dens Avance kan derfor ikke maales med det frie Markeds normale Profit, men afhænger af den Maade, paa hvilken det ganske vist ikke absolute Monopol (fra Punkt til Punkt i Byen kan man ofte komme ad forskellige Sporvejslinjer) udnyttes. Der kan være Tale om stærk Trafik og lave Takster, d. v. s. store Driftsudgifter, men ogsaa stor Omsætning, og der kan køres med langt Interval mellem Vognene, d. v. s. billigere, og med højere Takster og mindre Omsætning. Det sidste kan være fordelagtigere, fordi Folk i hvert Fald paa visse Tider og visse Strøg skal køre, og Vognenes Gennemsnitsindtægt pr. Tur derfor bliver højere. Sporvejenes Historie viser Eksempler baade paa det ene og andet, men i Hovedtrækkene

kan man dog skelne mellem to Epoker — før og efter 1. Januar 1899. Før den Tid var den sidste Driftsform den almindeligt raadende, nu gik man med ét Slag over til den modsatte Yderlighed: en lav Enheds-takst over hele Byen og intensiv Drift. Og har dette, set med et rent forretningsmæssigt Blik, mulig ikke svaret Regning, saa var det i hvert Fald nødvendig-gjort ved Hensynet til det Samfund, som voksede op omkring de gamle Sporvejslinjer, og som ikke i Længden havde kunnet finde sig i, at dets Krav paa intensive Trafik ikke tilfredsstilledes. Ved det resolute Systemskifte af 1899 bevarede Privatdriften den Ret til Eksistens, som ellers vilde eller burde have været forbrudt.

I Oktober 1863 aabnedes Kjøbenhavns første Sporvejsstrækning (Frederiksberg Runddel—Hj. af Vesterbrogade og Gl. Kongevej) for Driften, to Maaneder senere forlængedes Linjen over Højbro og Kongens Nytorv til Sct. Annæplads og i September 1865 videre ad Grønningen, Østerbrogade til Vibenshus. Passager-tallet var i udmærket Fremgang (jfr. nedenstaaende Oversigt),

	1864	1865
Januar	44 500	55 800
Februar.....	34 800	46 900
Marts	58 900	56 100
April.....	75 600	102 300
Maj.....	97 200	139 600
Juni	118 000	163 700
Juli	133 700	191 300
August	113 900	173 300
September	99 300	200 800
Oktober	74 900	154 000
November	49 700	124 000
December	59 500	126 600
Tilsammen..	960 000	1 534 400

og pr. Vognkilometer naaede man i 1864 saa høj en Indtægt som næsten 70 Øre, men Udgifterne var store, og Selskabet (det engelske „Copenhagen Railway Company Ltd.“) led under Kapitalmangel. Overfor en truende Krise lod Selskabet sig da pr. 1. Januar 1866 udløse af det af C. F. Tietgen under samme Dato stiftede „Kjøbenhavns Sporvej-Selskab“. Det nye Selskabs Begyndelsesstatus saa saaledes ud:

Aktiver.		Passiver.	
	Rdlr.		Rdlr.
Deposita	43 650	Københavns Amt	2 500
Kassebeholdning	1 784	Ingeniørkorpset	10 000
Materiale	27 000	Prioriteter	4 500
21 Sporvogne	31 500	2de Kreditorer for Reser-	
Vognremisen	10 000	veaktier	28 125
Reserveaktier	56 250	Aktiekapital	382 500
Anlægget	257 441		
	<hr/>		<hr/>
	Tilsammen 427 625		Tilsammen 427 625

Aktivsiden melder intet om Heste — under det engelske Selskab var Kørslen nemlig besørget ved Kontrahenter mod Betaling efter Antallet af kørte Mil. Denne Ordning bibeholdt man foreløbig, men den viste sig at være for dyr, og fra Maj 1869 gik Københavns Sporvej-Selskab over til eget Hestehold. Reserveaktierne var en Selskabet for £ 3 125 (d. v. s. 50 %) overladt Aktiepost, som man indtil videre lod ligge — til Imødegaaelse af kommende Udgifter. Første Regnskabsaar gav en Kørselsindtægt paa 122 000 Rdlr., de samlede Driftsudgifter var c 79 000 Rdlr., og der blev et Udbytte til de afsatte 3 625 Aktier (Aktierne lød paa 90 Rdlr. Stykket) paa 36 250 Rdlr., altsaa 10 Rdlr. pr. Aktie.

Resultatet var pænt, og fra Aar til Aar gik det nu jævnt frem. Havde det engelske Selskab kunnet staa

de første altid lidt vanskelige Overgangsaar igennem, havde det ogsaa faaet Lov at høste en i og for sig fortjent Frugt af sit Pionérbearbejde (man maa erindre, at Sporveje i 1863 kun kendtes i ganske faa Byer). I Aarene 1866—68 var Kørselsindtægten pr. Vognkilometer omkring 49 Øre og Udgiften 33 Øre, hvad der efter nutidige Forhold er særdeles pænt. Men i Slutningen af 1866 var Sorte Hest Linjen kommet til, i 1868 kom Forlængelsen til Slukefter og i 1869 Korsgadelinjen (der i 1903 nedlagdes for nu efter 12 Aars Forløb at genopstaa som den nye Linje 13). Driften af disse nye Linjestrækninger har antagelig været mindre lønnende, Indtægten følger i hvert Fald i de følgende Aar ikke helt Stigningen i Antallet af kørte Kilometer. I 1869, 1870 og 1871 synker Indtægten pr. Vognkilometer til 47, 43 og 45 Øre, medens Udgifterne holder sig ved samme Niveau som før. 1872 (i hvilket Aar Christianshavnslinjen til Amagerport aabnes) bringer en pludselig og stærk Opgang til 55 Øre pr. Vognkilometer, i 1873 gaar Kørselsindtægten saa atter ned til 45 Øre (Konkurrencen fra Frederiksberg Sporvejselskabs i Slutningen af 1872 aabnede Linje ad Gl. Kongevej og Strøget kan maaske have været medvirkende hertil). Efter Udgangen af det femte Driftsaar (1870) ejede Kjøbenhavns Sporvej-Selskab:

36 Sporvogne	til Værdi.....	54 300 Rdlr.
217 Heste	—	40 800 —
Materiale	—	14 500 —
Hesterekvisiter m. m.	—	7 900 —
Sporvejsanlæg	—	316 800 —
Faste Ejendomme	—	144 600 —

Ialt 578 900 Rdlr.

Aktiekapitalen var nu (fuldt afsat) paa 472 500 Rdlr., i Prioriteter indestod 44 500 Rdlr. og af et i 1869 optaget større Laan resterede 10 000 Rdlr. Aktionærene fik 9 Rdlr. pr. Aktie — d. v. s. 10 0/0. Afskrivninger og Reservefonds-Henlæggelser havde endnu kun været smaa.

I Mellemtiden var et nyt Selskab stiftet, „Nørrebro Sporvejsselskab“, hvis 30-aarige Koncessionstid (1867—96) skulde forme sig som en Række uforanderlig gode og smilende Aar — saa heldig havde man været med Valget af Rute, den nuværende Linje 7. Og klogt afholdt man sig fra at søge Koncessioner paa Sidelinjer eller Forlængelser, hvis Udbytte næppe kunde have naaet Højder som Hovedlinjens. Desværre er næsten alle Nørrebro-Selskabets Aarsregnskaber i Aarenes Løb gaaet tabt, i Sporvejenes Arkiv findes de ikke, og Bibliothekerne har kun for ganske enkelte Aar. Fra 90'erne er dog en Del bevarede. Men ved 25-Aars Jubilæet i 1892 udsendte Selskabet nogle „Oversigts-Tabeller vedrørende Driften af Nørrebro Sporvej i de første 25 Driftsaar“, og disse er i Behold. Fra dem er følgende Data taget, der tilstrækkelig belyser Selskabets smukke Løbebane:

	Kørte Vognkilo- meter (1 000)	Passage- rer (1 000)	Kørsels- indtægt (1 000 Kr.)	Indtægt pr. Vogn- kilom. Øre	Overskud (1 000 Kr.)	Udbytte til Ak- tionærer
1868	2 183	1 406	117,2	54	c. 39,0	11 ¹ / ₂ 0/0
1872	3 203	1 838	153,1	48	c. 60,1	15 —
1877	3 139	2 356	196,3	63	c. 66,4	12 ¹ / ₂ —
1882	3 407	2 636	219,6	64	c. 82,2	12 ¹ / ₂ —
1887	4 943	3 388	282,3	57	c. 102,0	15 —
1892	5 076	3 539	295,0	58	c. 164,2	17 —

Med en Indtægt pr. Vognkilometer af 54—55 Øre har Nørrebrolinjen endnu Rekorden for samtlige københavnske Sporvejslinjer — regnes de frederiksbergske med, kommer Motor-Omnibuslinjen gennem Strøget ind som Nr. 1 med Hensyn til Kørselsindtægt pr. Vognkm.

Under mange Genvordigheder fik det under 6. Juni 1872 stiftede „Frederiksberg Sporvejsselskab“ omsider sin Drift i Gang i de sidste Dage af Aaret. Genvordighederne skrev sig fra Anlægsentreprenøren, Civilingeniør Keifler (den oprindelige Indehaver af Koncessionen), der ikke synes at have leveret hverken Sporvej, Bygninger, Vogne eller Seletøj i kontraktmæssig Stand. Eiter nogle vel ikke ganske upartiske Optegnelser af Selskabets daværende administrerende Direktør, Hr. C. A. Hansen, maatte Kørslen begynde (den 22. Decbr. og ikke 15. Novbr., som paatænkt) under saa vanskelige Forhold, at det var et Under, at Hestene kunde holde til det. Kun paa et lille Stykke var Sporet færdigt. Resten maatte Vognene (de vistnok ret tunge „røde Omnibusser“) tilbagelægge ved Siden af Sporet paa den paa Grund af Sporvejsanlægget meget opkørte og sølede Gl. Kongevej. Mere end 20 Minutters Drift kunde man da i de første Maaneder heller ikke præstere. I Slutningen af Januar var Sporet færdigt indtil Gl. Kongevejs Udmunding i Vesterbrogade, i September forlængedes det efter indenrigsministeriel Bemyndigelse til Tivoli, senere kørtes paa Forstædernes Sporvejssekskabs Spor videre til Halmtorvet, hvorfra Vognene fortsatte uden Spor gennem Strøget til Kongens Nytorv (en lille Tid ad Store Kongensgade til Hjørnet af Dronningens Tværgade, men dette maatte opgives, fordi „ingen af Beboerne

dér vilde have vore Omnibusser holdende udenfor deres Huse“).

Ruten slog iøvrigt godt an. Første Driftsaar (1873) gav 1 157 000 Passagerer, 40 Øre pr. Vognkilometer i Kørselsindtægt og $7\frac{1}{2}\%$ i Udbytte til Aktionæerne (af en Aktiekapital paa 310 000 Kr.), andet Driftsaar benyttedes Vognene af 1 495 000 Passagerer, Kørselsindtægten steg til 44 Øre pr. Vognkilometer og Aktionæerne fik $7\frac{1}{4}\%$. Naar Driftsaaret 1875 ikke blev saa godt, havde dette sin Grund i en ganske ejendommelig Konkurrencekamp med Kjøbenhavns Sporvejs-Selskab, der bekræfter det foran sagte om en Sporvejslinjes kun delvise Monopol og iøvrigt er værd at skænke Opmærksomhed som et første Bidrag til Klarlægelse af de private Selskabs Stilling til Alternativet: høje Takster, ringere Trafik — lave Takster, større Trafik.

Taksterne var fra 1. Januar 1875 som Følge af Møntforandringen blevet afrundet fra 4 Sk. til 10 Øre og 8 Sk. til 20 Øre (for hele Turen), en i og for sig ikke ubetydelig Forhøjelse, som Direktør C. A. Hansen dog med Rette mente, Publikum ikke vilde tage Anstød af, fordi 4-Skillingen i saa mange Forhold forandredes til 10 Øre, hvad Sporvejenes Udgiftsbudget ogsaa fik at føle. Men samtidig indførte Kjøbenhavns Sporvej-Selskab — antagelig som et Træk imod Frederiksberg-Selskabets Gl. Kongevejs-Kørsel, der tog Passagerer fra Linjen ad Frederiksberg Allé — nye og for Publikum fordelagtige 5-Øres Takster, saaledes at man nu kunde køre fra Frederiksberg Runddel til Værnedamsvej for 5 Øre og herfra til Tivoli for 5 Øre. Frederiksberg Sporvejs-Selskab, der saa sit Passager-

tal aftage fra Dag til Dag, var nødt til at følge efter; fra 12. Januar maatte man byde Publikum de endnu fordelagtigere 5-Øres Takster: Smallegade—Værnedamsvej, Værnedamsvej—Tivoli og Tivoli—Kongens Nytorv (saa billigt kører man ikke nu). Hele Ruten kom kun til at koste 15 mod før 20 Øre.

Selskabets Direktør havde ganske vist Øje for, at hyppig Kørsel og lave Takster var det ønskværdigste, men Hensynet til Gennemsnitsindtægten pr. Tur (eller efter nu brugelig Maalestok pr. kørt Vognkilometer) sætter en Grænse for, hvor langt man i saa Henseende kan gaa. Dette er rigtigt, fordi baade Drivkraft, Funktionærløn og Renholdelse, Belysning og Vedligeholdelse af Vogne, d. v. s. de væsentligste af Udgifterne stiger med den forøgede Kørsel — og mulig maa Anlægget udvides (hvad der giver mere at forrente). Paa Sporvejsdrift kan altsaa Reglen om de synkende Produktionsomkostninger kun meget modificeret anvendes. Driftsudgiften pr. Tur (eller Vognkilometer) bliver en vel af ydre Forhold afhængig Størrelse (i Hestekraftens Dage navnlig Foderprisernes Svingning), men indenfor visse Perioder dog et nogenlunde konstant Beløb, saaledes at Spørgsmaalet om den rette Takst set fra et privatøkonomisk Synspunkt blot bliver, om lav Takst multipliceret med det større Passagerantal pr. Tur giver det samme eller helst et større¹⁾ Overskud over Driftsudgiften pr. Tur som høj Takst multipliceret med det ringere Passagerantal. Er p og p_1 henholdsvis det lavere

¹⁾ Som Kompensation for Besværet og Risikoen ved en eventuel Forøgelse af Anlægget (Heste, rullende Materiel m. v.).

og højere Passagertal, t og t_1 det mindre og større Antal Ture og g og g_1 den højere og lavere Gennemsnitsindtægt i Øre pr. Passager, kan Regnestykket stilles saaledes op:

$$\frac{p}{t} \cdot g \cong \frac{p_1}{t_1} \cdot g_1$$

Anvendt paa det foreliggende Tilfælde bliver for de første tre Maaneder efter Takstnedsættelsen, sammenlignet med de tilsvarende Maaneder Aaret iforvejen, følgende Størrelser at indsætte:

$$\frac{298\ 000}{8\ 040} \cdot 9,05 \cong \frac{371\ 100}{9\ 360} \cdot 8,06,$$

hvad der resulterer i Kr. 3,35 paa venstre Side og Kr. 3,19 paa højre — begge Dele altsaa Kørselsindtægten pr. Tur. Forudsættes Driftsudgiften pr. Tur omtrent som før (det ikke helt korrekte heri kan i hvert Fald antages modsvaret af Driftsudgifternes almindelige Tendens til fra Aar til Aar at stige — Gage- og Lønforhøjelser o. l.), har Takstnedsættelsen altsaa været tabbringende for Selskabet. For Sporveje ejet af det offentlige vilde det Plus i Fordel og Behagelighed for Borgerne, som den lavere Taxt og den hyppigere Kørsel betød, være at tillægge de synlige Indtægter. Havde man kunnet undlade at forøge Turantallet, var Resultatet derimod blevet i Favør af Takstnedsættelsen — ved den bedre Udnyttelse af Pladserne. Men man havde til Gengæld maattet regne med større Slid baade paa Heste og Materiel.

Kjøbenhavns Sporvej-Selskab maa have gjort lignende Erfaringer, thi fra 1. Oktober gik man væk fra 5-Øres Taksterne, hvorefter Frederiksberg Sporvejs-selskab ogsaa genindførte sine 10- og 20-Øres Taks-

ter, hvad der nu havde en saa brat Nedgang i Passagertallet til Følge (fra 172 000 i September til 109 000 i Oktober), at Resultatet for Oktober trods en Gennemsnitsindtægt af 12,5 Øre pr. Passager blev ringere end i 5-Øres Taksternes sidste Maaned. 1875 kunde intet Udbytte give, men 1876, hvis Gennemsnitsindtægt pr. Passager laa saa højt som ved 12,33 Øre, fik med et Passagertal, der var 400 000 lavere end det foregaaende Aar (1 249 000 mod 1 635 000), en c. 13 000 Kr. større Kørselsindtægt, hvad der i Forbindelse med Besparelser paa Udgiftssiden satte Selskabet i Stand til at give Aktionærene 6 0/0. Det varede otte Aar, før man atter naaede Passagertallet fra 1875, i denne Tid var baade Indtægter og Udgifter stillestaaende, og Aktionærene fik et omkring 6 0/0 liggende Udbytte, der maaske ikke var blevet saa meget beskaaret, om man havde valgt den for Befolkningen gavnligere Maade at udnytte Linjen paa, at tage de 400 000 Passagerer mere om Aaret og nøjes med de 8,000 Øre pr. Passager.

„Kjøbenhavns Forstæders Sporvejsselskab“ — det fjerde i denne Periode og senere hen det næststørste af Byens Sporvejsselskaber — begyndte sin Virksomhed i 1873 med Blegdamslinjen fra Trianglen ad Blegdamsvej, Blaagaardsgade, H. C. Ørstedesvej, Niels Ebbesensvej og Gl. Kongevej til Halmtorvet og havde i de første 10 Aar en lignende Karakter af monopolbeskyttet Stillestaaen som det frederiksbergske Selskab efter sit (ganske vist ikke frivillige) Forsøg med lavere Takster i 1875. Der indkørtes med et Passagertal af omkring 1½ Million 130—140 000 Kr. aarlig, Driftsudgifterne laa omkring 100 000, Aktiekapi-

talen (370 000 Kr.) forrentedes med op til 8 ^o/_o, og Reservefonden, der vistnok tillige var at betragte som Amortisationsfond, fik hvert Aar 7 400 Kr. Efter Anlægget af Farimagsgaderuten i 1883 kom der mere Liv i Tingene. Linjen blev hurtigt en Sukces og bragte Indtægterne stærkt i Vejret — i 1883 til 184 000 Kr. og i 1884, hvor ganske vist ogsaa Nørregadelinjen var med, til 292 000 Kr. Overskudet blev det Aar 88 000 Kr., hvoraf 41 000 afskrevet paa de nye Anlæg (der iøvrigt var afholdt af et Obligationslaan paa 200 000 Kr.) og 8 ^o/_o udbetaltes til Aktionæerne. Oplysninger om Kørselsindtægten pr. Vognkilometer paa Selskabets forskellige Linjer findes ikke, men Farimagsgadelinjen, hvis Vejlængde ikke var ²/₃ af Blegdamslinjens, distancerer i hvert Fald meget hurtigt denne og naaer fra 363 Kr. i daglig Billetindtægt i 1884 op til 681 Kr. i 1895 samtidig med at Blegdamslinjen kun gaar 100 Kr. frem (fra 396 til 497). I 1887 kørtes der paa Farimagsgadelinjen hvert 6¹/₄ Minut, en for den Tid ret betydelig Driftshyppighed — kun paa Nørrebro linjen kørtes oftere, nemlig hvert 5. Minut, ellers var 8 à 10 Minutters Drift det normale. Nørregadelinjens første Aar var ret gode, selv om Indtægten pr. Vognkilometer, saa vidt det kan ses, ikke har været mere end 25 à 26 Øre, men fra 1888 gaar Linjen i en Række Aar meget tilbage (til ca. 65 Kr. i daglig Billetindtægt mod 88—90 Kr. i de første Aar), hvad der maa have været ensbetydende med absolut Tab paa Driften.

Det foreliggende Regnskabsmateriale fra denne vore Sporvejes første Periode er, som tidligere berørt, ret ufuldstændigt. En mere detailleret Undersøgelse

af Driftsindtægter og Driftsudgifter — dels absolut, dels i Forhold til den præsterede Kørselsmængde — har derfor maattet begrænses til en kortere Aarrække, hvis Tal forhaabentlig kan betragtes som typiske for Tidens Sporvejsdrift, en Begrænsning, der iøvrigt anbefaler sig af den Grund, at det frembyder mange Vanskeligheder at sammenarbejde disse gamle Regnskaber, om hvis Posterings-Principper nu intet nærmere kan oplyses. De nedenfor anførte Tal for de fire i det foregaaende omtalte Selskabs gennemsnitlige Driftsindtægter og -udgifter i Øre pr. kørt Vognkilometer i Aarene 1876 til 1880 — for disse Aar have de fleste Regnskaber i Behold — maa da betragtes med et vist Forbehold, for saa vidt som ubetinget Ensartethed næppe er til Stede. En saadan er det dog naturligvis tilstræbt at tilvejebringe i saa vidt et Omfang som muligt, idet følgende Regler af Hensyn til Sammenligningen med de senere Aars Regnskaber er lagt til Grund: alle Lønninger henføres til den Konto, hvor det paagældende Arbejde efter sin Art hører hen — Sporrensere under Sporets Renholdelse, Staldpersonale under Hestehold, Vognvaskere o. l. under Vognenes Renholdelse, hele det kørende Personale under Trafikløn o. s. v., Slid paa Uniformer (men ikke Anskaffelsen) betragtes som Tillæg til Lønningsudgifterne, Hestebestandens Remontering figurerer kun med et Beløb paa Udgiftssiden (Indkøb ÷ Salg), Leje af Ejendomme, Lokale etc. findes under Administration ligesaavel som Gager, Kontorudgifter, Tryksager, Assurance, Erstatninger og Pensioner, Skatter derimod under Ejendomskontoen. Endelig er alle Rentebetalinge (og Tantiëmer) holdt udenfor

de egentlige Driftsudgifter — efter den under Kommunaldriften anvendte Fremgangsmaade at samle alle Renter under een Post: Forrentning af den i Sporvejene anbragte Kapital og fradraget Beløbet Aarets Brutto-Overskud:

Driftsindtægter og Driftsudgifter i Øre pr. Vognkilometer
i Gennemsnit af Aarene 1876—80.

	Kjøbenhavns Sporvej	Forstædernes Sporvej	Nørrebroes Sporvej	Frederiksberg Sporvej	Samtlige Selskaber
Kørselsindtægt.....	51,0	45,2	59,4	43,4	50,2
Andre Indtægter.....	0,2	1,1	1,8	0,9	0,8
Tilsammen...	51,2	46,3	61,2	44,3	51,1
Udgifter.					
Trafikløn.....	9,7	8,2	8,3	9,3	9,4
Hestehold.....	20,6	17,5	21,2	20,0	20,1
Ejendomsudgifter.....	0,7	0,6	1,0	0,5	0,7
Vedligeholdelse af Vogne.....	3,1	1,0	6,7	3,1	5,6
— „ Sporvejen ..	3,0	1,7		1,3	
Renhold. og Belysn. af Vogne..	?	?		?	
Renholdelse af Sporet.....	0,4				
Salt, Olie, Petroleum, Brændsel m. v.....	0,5	0,8	0,7	0,4	0,6
Grus, Vanding og Snekastning.	0,1				
Inventarets Vedligeholdelse....	0,1	0,7	0,7	0,6	0,4
Diverse Udgifter.....	0,1	0,5	0,2	0,2	0,2
Administration.....	1,9	3,1	2,9	1,6	2,2
Tilsammen...	40,2	35,0	41,7	37,0	39,2
Overskud.....	11,0	11,3	19,5	7,3	11,9
	51,2	46,3	61,2	44,3	51,1

Gennemsnitsindtægten er efter de nuværende Forhold meget høj. Københavns Sporveje har i de senere Aar kun indkørt 42—43 Øre pr. Vognkilometer. Ud-

giften har vel saa til Gengæld været noget mindre, men det den Gang indvundne Overskud var i Forhold alligevel ikke saa lidt større. Hesteholdet var den væsentligste Udgift — som Regel godt Halvdelen af samtlige Udgifter. Derefter Trafiklønningerne. Sondringen imellem de forskellige Vedligeholdelses- og Renholdelses-Konti har det ikke været muligt helt at gennemføre, i sidste Kolonne er de herhenhørende Udgifter derfor taget under eet. Forstædernes Sporvejsselskab har saa lave Tal, at andre Conti maa antages at indeholde Vedligeholdelses- og Renholdelsesudgifter. Iøvrigt synes dette Selskab (bortset fra Administration) at have arbejdet billigst. Helhedsbilledet er 75 % af Indtægten pr. Vognkilometer til Driftsudgifter, Resten Overskud til Forrentning af den i Sporvejene anbragte Kapital.

Firserne bragte tre nye Selskaber og for de ældre Selskabers Vedkommende nogle Udvidelser af Linjennettet — foruden de omtalte (Farimagsgade- og Nørregaderuterne) Christianshavnslinjens Forlængelse til Sundbyerne (aabnet for Driften 1884) og (1888) Ruten Trianglen—Kongens Nytorv ad Store Kongensgade, til hvilken Slukefterkørsien senere gik over — efter at „Strandvejens Dampsporvejsselskab“ ^{1/10} 1892 havde indstillet en Virksomhed, der kun bragte Tab. Selskabet var i Marts 1884 begyndt at befare Strandvejen fra Trianglen til Klampenborg med Sporvognstog drevet ved Damp. Strækningen Trianglen—Slukefter, der tidligere havde været drevet af Københavns Sporvej-Selskab, overtog Dampsporvejsselskabet mod en aarlig Afgift efter Passagertallet. Dampsporvognen blev aldrig rigtig populær, og paa en Tid,

hvor Bebyggelsen var ringere og Skovturene i hvert Fald endnu ikke en ugentlig Begivenhed, kunde Kørselsindtægten ikke strække til overfor den betydelige Driftslængde. Det blev derfor mere Indtægternes Svigten end den ikke helt billige Drift, der var Skyld i det daarlige Resultat. Kun i det første Aar naaedes en Indtægt pr. Vognkilometer af 39 Øre, senere kom man ikke over 35¹⁾, i flere Aar kun til 32—33 Øre. Som det fremgaar af nedenstaaende Sammen drag af de to sidste Driftsaars Regnskaber, har Udgifterne samtidig ligget omkring 38—39 Øre pr. Vognklm.:

	1891		1892 (1. Jan.—1. Oktbr.)	
	Ialt	pr. Vogn- km	Ialt	pr. Vogn- km
	Kr.	Øre	Kr.	Øre
Kørselsindtægt	185 300	35	162 100	37
Andre Indtægter.....	5 800	1	6 400	2
Tilsammen...	191 100	36	168 500	39
Udgifter.	Kr.	Øre	Kr.	Øre
Trækkraft	101 200	19	77 900	18
Trafikløn.....	31 200	6	32 200	7
Vedligeh. af Vogne, Spor og Bygninger.....	29 600	} 6	28 100	} 8
Renholdelse og Belysn. af Vogne	1 800		4 900	
Vanding	3 900	1	3 700	1
Diverse Udgifter.....	5 100	1	2 400	1
Administration	16 000	3	15 800	3
Afgift til K. S. S.	10 000	2	7 300	2
Tilsammen...	198 800	38	172 300	40
Overskud	÷ 7 700	÷ 2	÷ 3 800	÷ 1
	191 100		168 500	

¹⁾ Naar Driftsregnskabet nedenfor for 1892 viser 37 Øre pr. Vognkilometer, ligger dette i, at de tre meget daarlige Vintermaaneder Oktober, November og December ikke er med. For hele Aaret var man næppe kommet over de 35 Øre.

Maalt med 70'ernes Hesteholdsudgifter synes Dampkraften ganske vist ikke at have været saa dyr — omend heller ikke synderlig billigere (hvad vistnok var tænkt), men, som det straks skal paavises, blev 80'ernes og 90'ernes Hestehold som Følge af synkende Foderpriser mindre bekosteligt, saa Forskellen blev 3—4 Øre pr. Vognkilometer i Disfavør af Dampkraften.

Selv under den elektriske Drift er Kørselsindtægten iøvrigt ikke kommet over 43—44 Øre pr. Vognkilometer, en Følge af Rutens Længde og udprægede Sæsonkarakter. Vintermaanedernes beskedne Trafik trækker Aarets Helhedsresultat ned. Men „Nordsjællands Sporveje“ har til Gengæld her kunnet gennemføre en saa usædvanlig billig Kørsel, at Driften af Strandvejslinjen er blevet en god Forretning. I Aarene 1904—08 var Kørselsindtægter og Driftsudgifter pr. Vognkilometer

	Kørselsindtægt	Driftsudgift
i 1904.....	41,7 Øre	20,5 Øre
- 1905.....	42,0 —	19,2 —
- 1906.....	43,2 —	20,4 —
- 1907.....	39,4 —	23,3 —
- 1908.....	38,0 —	24,0 —

Linje 15 staar derimod næppe Maal med Klampenborgruten.

De to andre nye Selskaber var „Falkonéralléens“ og „Sølvgadens“, det første med to Linjer (Frederiksberg Runddel—Nørrebro Runddel og Frederiksberg Runddel—Halmtorvet ad Rolighedsvej, begge aabnet for Driften i 1884), det andet med een (Tagensvej—Sølvgade til Sct. Annæplads, aabnet for Driften 1889). En Sidelinje var vist forøvrigt ogsaa paatænkt for det sidste Selskabs Vedkommende ad Nørre Allé til Store

Vibenshus eller Kristineberg —, men blev opgivet. Intet af Selskaberne blev Guldgruber. Falkonéalléens gav i de første Aar 0—2—1 og 3 % i Udbytte, arbejdede sig derefter op fra 4½ til 5 og 5½ og i de sidste Aar før Overgangen til elektrisk Drift 7 %, og Sølvgadens kom vistnok aldrig til at give Udbytte. Det første af Selskaberne var langt det bedste, men hæmmedes af den lidet trafikerede Tværlinje, paa hvilken Kørslen iøvrigt kun paa Søn- og Helligdage gjordes gennemgaaende — Vognene løb ellers kun fra Nørrebros Runddel til Rolighedsvejkrydset, korresponderende med Hovedlinjens Vogne til Frederiksberg Runddel. Selskabet har indlagt sig Fortjeneste ved allerede efter faa Aars Forløb at sætte højeste Takst til 10 Øre — paa en Tid, hvor høje Takster og mindre intensiv Trafik endnu almindelig blev foretrukket. De forskellige Selskabers Takster var iøvrigt den Gang (1887) følgende:

<i>K. S. S.</i>	
Frederiksberg—Tivoli	10 Øre
Tivoli—Grønningen	10 —
Grønningen—Trianglen	10 —
Kongens Nytorv—Trianglen	15 —
Tivoli—Amagerport	10 —
Amagerport—Kirkevejen, Sundby	10 —
Kirkevejen—Højbro	15 —
Korsgade—Kongens Nytorv	10 —
<i>Fr. S. S.</i>	
Hovedstationen—Tivoli	10 —
Tivoli—Kongens Nytorv	10 —
Frederiksvej ¹⁾ —Tivoli	15 —
<i>N. S. S.</i>	
Hovedstationen—Nørrevoldgade . .	10 —
Kapelvej—Kongens Nytorv	10 —
Hele Ruten	15 —

¹⁾ Nogle faa Gange om Dagen kørte en gennemgaaende Vogn ad Smallegade og Fasanvej til det nuværende Endepunkt for de frederiksbergske Sporveje ved Frederiksvej.

<i>Forst. S. S.</i>	
Trianglen—Parcelbroen	10 —
Nørrebrogade—Halmtorvet	10 —
Hele Ruten (Blegdamslinjen)	20 —
Trianglen—Frederiksborggade	10 —
Sølvtorvet—Halmtorvet	10 —
Hele Ruten (Farimagsgade-Linjen)	15 —
Sølvtorv—Dyrkøb (Nørregade)	10 —
<i>Falk. S. S.</i>	
Hele Ruten	10 —

Beregnet pr. 1000 Alen svarer dette til

2,8 Øre paa Turen	Frederiksberg—Østerbro	} (K. S. S.)
3,0 - - - - -	Frederiksberg—Sundbyerne	
1,7 - - - - -	Korsgade—Kong. Nytorv	} (Fr. S. S.)
2,9 - - - - -	Gl. Kongevej—Kong. Nytorv	
2,7 - - - - -	Nørrebrogade—Kong. Nytorv	} (N. S. S.)
2,5 - - - - -	Blegdamsvej—Halmtorvet	
2,9 - - - - -	Farimagsgade—Halmtorvet	(do.)
4,1 - - - - -	Sølvtorv—Nørregade	(do.)
1,5 - - - - -	Frdrbrg.—Rolighedsv.—Halmtorv	(Falk. S. S.)
2,5 - - - - -	Frdrbrg. Runddel—Nørrebr. Runddel	(do.)

Falkonéralléens Selskab havde altsaa paa sin Hovedrute en lavere Takst end nogen anden af Byens Sporvejslinjer. Dyrest har man (naar bortses fra Nørregadelinjen, hvis korte Strækning gør selv Minimumsprisen for „hel Rute“ temmelig høj) kørt paa Københavns Sporvej-Selskabs Hovedlinjer og paa Frederiksberg Sporvejselskab. 5-Øres Takster havde man desuden navnlig paa Nørrebro-linjen (særlig lange Strækninger for Pladserne ovenpaa) og Blegdamslinjen — men heller ikke i den Henseende stod Falkonéralléens Selskab tilbage. Tværlinjen var delt i to 5-Øres Strækninger, og man kørte fra Rolighedsvejkryds til Parcelbro for 5 Øre.

Efterfølgende Tal synes at vise, at Selskabet har haft Fornøjelse af sit Forsøg med billig Kørsel (Tallene angaar kun Linjen til Halmtorvet, paa Nørrebro-linjen var Taksterne ikke forandrede):

	Antal Ture	Antal Passagerer	Indtægt	pr. Tur
1885.....	37 778	1 154 200	98 600 Kr.	2,61 Kr.
1886.....	37 476	1 207 800	99 200 -	2,65 -
1887.....	37 559	1 305 000	110 100 -	2,93 -
1888.....	50 246	1 683 500	143 700 -	2,86 -

I Takstnedsættelsens første Aar forøgedes Turenes Antal ikke, Vognene udnyttedes da ved det større Passagertal bedre, saaledes at Indtægten pr. Tur bliver væsentlig højere end før. Aaret efter sættes derimod 3 nye Vogne ind paa Ruten (før kun 8), men Passagertallet vokser ved den intensivere Trafik saa meget (Udstillingen gjorde naturligvis ogsaa sit), at Indtægten pr. Tur, skønt noget lavere end i 1887, dog kom til at ligge langt højere end før Prisnedsættelsen. Her har denne altsaa svaret Regning, men den Omstændighed, at Selskabets Interesser viste sig at være de samme som Offentlighedens, gør dog ikke Fortjendsten ved at vove Forsøget mindre.

Sølvgadelinjen gik i de fire første Driftsaar kun meget smaat frem, men fra 1893 bedrede Forholdene sig noget, og Kørselsindtægten kom efterhaanden fra knap 20 Øre pr. Vognkilometer op paa 26—27 Øre — hvad der ganske vist heller ikke var meget, men dog tilstrækkeligt til i Aarene efter 1894 at give et lille, som Reservefond oplagt, Overskud, takket være en yderst sparsommelig Drift. Linjen giver nu ca. 37 Øre pr. Vognkilometer og har dermed bevist sin „raison d'être“. Den havde et Opland omkring Tagensvej at opdyrke, det er nu lykkedes. Den vil vel næppe nogensinde blive særlig profitabel, dertil er Strækningen Sølvgade—Kongens Nytorv for lidet betydende som Færdselsaare.

Kjøbenhavns Sporvej-Selskab fik i 1875 et

Rekordaar, idet Passagertallet gik op fra det foregaaende Aars ca. 5½ Millioner til 6,2 Mill. Formodentlig er det Virkningerne af de foran omtalte mod Frederiksberg Sporvej rettede 5-Øres Takster, der her træder frem. Indtægten blev imidlertid ikke større end med det mindre Passagertal og den højere Takst Aaret i Forvejen (baade i 1874 og 1875 c. 508 000 Kr.), og for saa vidt kan man sige, at Forsøget ikke reusserede, saa meget mere som Udgiften forøgedes ved de større Fordringer til Trækkraften, som det stigende Passagertal stillede (Turenas Antal forøgedes nemlig ikke). Aaret efter, da 5-Øres Taksterne atter var bortfaldet, var Passagertallet 1 Million mindre, men Indtægten 580 000 Kr., hvad der gav mere pr. Vognkilometer end i 1875. Aarene indtil 1881 er stagnerende, snarest lidt tilbagegaaende (Tiderne var daarlige). 1881 har kun 4,7 Million Passagerer og 531 000 Kr.s Kørselsindtægt. Fra 1882 begynder en ny Opgang, og i 1884 kommer Forlængelsen af Christianshavnslinjen i Gang — med hvilke Resultater kan man ikke se, da samtidig Kørslen paa Strækningen Trianglen—Slukefter gik over til Dampsporvejselskabet (jvf. foran). Fra 1884 og Firserne ud holdes saa, bortset fra det exceptionelt gode Udstillingsaar, samme Niveau (Passagertal c. 5½ Mill., Kørselsindtægt c. 620 000 Kr.). Aktionærudbytte for dette og de øvrige Selskaber fremgaar af omstaaende Skema, omfattende Tiden 1876—90 (se S. 191).

For de ældste Selskaber, d. v. s. de Selskaber, der har lagt Beslag paa de bedste Ruter, er Resultaterne gennemgaaende udmærkede. Der er ingen Tvivl om, at Sporvejsaktier dengang har været en god Pengeanbringelse. — I de siden Kjøbenhavns Sporvej-Selskabs

Selskab	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Kjøbenhavns ..	c.7	5	5	6 $\frac{1}{9}$	6 $\frac{1}{9}$	2 $\frac{7}{9}$	c.7	8 $\frac{1}{3}$	8 $\frac{1}{3}$	8 $\frac{1}{3}$	8 $\frac{1}{3}$	8 $\frac{1}{3}$	9 $\frac{1}{9}$	5	5
Forstædernes ..	5	4 $\frac{3}{4}$	7	7	6	5	7	8	8	9	9	10	10	10	10
Nørrebroes ...	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	11	11	11 $\frac{1}{2}$	10	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	15	15	15	16
Sølvgadens ...	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	0
Frederiksbergs.	6	6	7	5	5	5	6	7	8	7 $\frac{3}{4}$	7	7	9	8	8
Falkonéalléens	"	"	"	"	"	"	"	"	0	2 $\frac{3}{4}$	1	3	4 $\frac{1}{2}$	4	4 $\frac{3}{4}$
Dampsporvejens	"	"	"	"	"	"	"	"	?	0	0	0	0	0	0

Overtagelse af Byens eneste Sporvejslinje forløbne 25 Aar betegnes Sporvejstrafikens Udvikling ved en Fremgang fra 2 $\frac{1}{3}$ Mill. Passagerer til over 20 Mill. og en tilsvarende omtrentlig Nidobling af den 245 000 Kr. store Kørselsindtægt i 1866 — opnaaet ved de kørte Vognkilometres Forøgelse fra 482 000 til 4 414 000, altsaa ogsaa en Fremgang til c. det nidobbelte. Og den Side 173 anførte Begyndelsesstatus for Kjøbenhavns Sporvej (dengang det eneste Selskab) sammenholdt med nedenstaaende Statusopgørelser fra 1891 for de enkelte Selskaber og for hele Sporvejsnettet under eet, viser hvilken forøget Kapitalanbringelse paa dette Omraade den mellemliggende ved de foranstaaende Tal karakteriserede Udvikling af Sporvejstrafiken havde krævet — endda meget nu var afskrevet (se S. 192).

I Aktiekapitaler, Obligationslaan og andre Laan indestod altsaa paa dette Tidspunkt c. 4 Mill. Kr. i Sporvejsdrift. Pengene — med Tillæg af de i Aarenes Løb opsparede Reservefond, Amortisationsfond og andre Midler — dækkes af modstaaende Aktivposter: Sporvejsanlæg til Værdi 2 152 000 Kr., rullende Materiel for 458 000 Kr., Heste for 433 000 Kr., faste Ejendomme vurderet til 1 358 000 Kr. o. s. v. — ialt for c.

Aktiver 1891.

	K. S. S. (1000 Kr.)	Forst. S. S. (1000 Kr.)	N. S. S. (1000 Kr.)	Sølv. S. S. (1000 Kr.)	Fr. S. S. (1000 Kr.)	Falk. S. S. (1000 Kr.)	Samtlige Selskaber (1000 Kr.)
Sporvejsanlæg	1 016	240	0	361	150	385	2 152
Sporvogne	93	86	100	66	55	58	458
Heste	101	88	90	30	77	47	433
Faste Ejendomme . . .	427	295	176	146	125	189	1 358
Uniformer og Inventar	19	20	30	23	11	27	157
Beholdninger af Foder og Materialier	14						
Fonds og Deposita . .	71	58	298	30	63	15	535
Div. Debitorer	29	15	—	—	—	—	44
Underskud	—	—	—	42	—	—	42
Kassebeholdning	25	59	73	2	5	49	213
	1 795	861	767	700	486	783	5 392

Passiver 1891.

	K. S. S. (1000 Kr.)	Forst. S. S. (1000 Kr.)	N. S. S. (1000 Kr.)	Sølv. S. S. (1000 Kr.)	Fr. S. S. (1000 Kr.)	Falk. S. S. (1000 Kr.)	Samtlige Selskaber (1000 Kr.)
Aktiekapital	1 187	370	314	700	310	700	3 581
Obligationslaan	—	134	—	—	—	—	134
Prioriteter	44	102	22	—	63	20	251
Div. Kreditorer	26	—	—	—	9	1	36
Reservefond	468	173	23	—	57	19	740
Amortisationsfond . . .	—	—	235	—	—	6	241
Anlægsfond	—	—	22	—	4	—	26
Hestefornyelsesfond . .	—	13	13	—	1	—	27
Pensions- eller Under- støttelsesfond	—	21	78	—	—	—	99
Tantiømer og Udbytte	70	48	60	—	42	37	257
	1 795	861	767	700	486	783	5 392

4,6 Mill., der efter disse Aars Overskud forrentedes med c. 6 %. Om Værdiernes rigtige Ansættelse kan naturligvis tvistes. Københavns Sporvej-Selskab afskrev dog i Aarene efter 1878 f. Eks. regelmæssigt 10 % paa sine Vogne og det samme paa Inventaret, hvad der var fuldt ud tilstrækkeligt; Afskrivning paa Hestene skete mere uregelmæssigt (10 % ad Gangen), men en Afskrivning her var jo før saa vidt heller ikke paakrævet, som de aarlige Tab ved Hestebestandens Remontering afholdtes af Driften — hvad der var Praxis ogsaa ved de andre Selskaber. Afskrivning paa faste Ejendomme fandt kun ekstraordinært Sted, og paa Sporvejsanlægget ses intet at være afskrevet. Forstædernes Sporvejselskab derimod afskrev paa sit Spor anlæg, men intet paa Vogne, Heste og faste Ejendomme. At Spor anlægget for Nørrebroes Sporvejselskab figurerer med 0, er et Udtryk for, at det rige Selskab har haft Raad til at skrive hele sit Anlæg (der vistnok havde kostet 220 000 Kr.) af, hvad der i og for sig kunde være vel begrundet i den Omstændighed, at Anlægget ved Koncessionstidens Udløb (1897) skulde tilfalde Staten vederlagsfrit (jvnf. nærværende Afhandlings første Del). Og yderligere havde Selskabet kunnet oplægge en Amortisationsfond paa 235 000 Kr. (der i 1895 var vokset til 310 000 Kr.) til Imødegaaelse af Værdiforringelse paa Aktiverne — et Beløb, der ved Selskabets Opløsning ikke var langt fra at være lige saa stort som den fulde Værdi af selve disse. (Der blev da ogsaa pr. 1/1 97 — efter Bortsalg af Ejendomme, Driftsmateriel m. v. — 600 Kr. pr. Aktie à 200 Kr. til Aktionærene). Sølvgadens Sporvej var for ny og for økonomisk svag til at kunne præstere Afskriv-

ninger, og Frederiksberg Sporvejsselskabs Anlæg havde i hvert Fald kostet næsten en halv Gang mere, end det i foranstaaende Status er opført til; de øvrige Aktiver er for dette Selskabs Vedkommende ansat til Assuranceværdien, da nogen egentlig Status ikke opgjordes. For Falkonéralléens Selskab endelig havde der endnu ikke været Tale om nogensomhelst Afskrivning af Betydning; kun en spæd Begyndelse til et Amortisationsfond havde man endnu kunnet overkomme.

Alt i alt maa det vel siges, at noget større Afskrivninger kunde have været fornødne, og om mere end c. $5\frac{2}{3}$ %'s reel Forrentning tør man derfor næppe tale.

Halvfemsernes første Halvdel blev for Københavns, Forstædernes og Falkonéralléens Selskaber gode Opgangsaar. Køreindtægten var fra Aar til Aar stærkt stigende (for det første Selskabs Vedkommende var dog nye Linjeanlæg — Istedgade og Valby — medvirkende), Nørrebro- og Sølvgade-Selskaberne gik jævnt frem, Frederiksberg-Sporvejsselskab, der vistnok ikke var besjælet af noget stærkt Initiativ, holdt sig derimod paa samme Niveau (der dog laa adskilligt over Firsernes). Som Helhed gik Kørselsindtægten fra 1891 til 1895 frem med 530 000 Kr. (fra 1 727 000 Kr. til 2 257 000), samtidig steg Udgifterne kun med 315 000 Kr. (fra 1 370 000 Kr. til 1 685 000). Det blev da ogsaa gode Aktionæraar (se Tabellen S. 195).

Kun Dampsporvejen og Sølvgadens Sporvej var stadig Smertensbørn. De voksende Procenter var i og for sig en Anklage mod Selskaberne, i dem kom Misforholdet mellem Storbyens Vækst og de Trafikmidler,

Selskab	1891	1892	1893	1894	1895
Kjøbenhavns ¹⁾	8 ¹ / ₃	7	8 ¹ / ₃	7 ¹ / ₂	7 ¹ / ₂
Forstædernes ²⁾	10	10	14	16	16
Nørrebroes	16	17	17	17	17
Sølvgadens	0	0	0	0	0
Frederiksbergs	10	10	10	11	14
Falkonéalléens	4 ³ / ₄	5	5 ¹ / ₂	7	7
Dampsporvejens	0	0	"	"	"

der stod til dens Raadighed, til Orde. Det er sandt, at den Usikkerhed overfor Fremtiden, som de snart udløbne Koncessioner fremkaldte, maatte hæmme eventuelle Reformønsker hos Selskaberne. Men det er lige saa sandt, at de høje Udbytter, der i hine Aar blev betalt, var indvundet paa Bekostning baade af Publikums Penge og Bekvemmelighed. Endnu var Taksterne for høje og Driftsintensiteten for ringe — selv om det maa erkendes, at det paa den givne Basis maaske vanskeligt kunde være anderledes.

Sammenlignet med Femaaret 1876—80 havde da Udviklingen været denne (for alle Selskaberne tilsammen); se Tabellen S. 196.

Baade Indtægter og Udgifter er omtrentlig fordoblede. Men Forholdet mellem Udgiftsposterne indbyrdes er væsentlig forrykket, og Hesteholdets forholdsvise Billighed (før ¹/₂, nu kun ²/₅ af samtlige Udgifter) træder her straks i Øjnene. Aarsagen var det stærke Fald i alle Foderpriser, som tog sin Begyndelse netop i 70'ernes Slutning for igennem mange og lange Depressionsaar at fortsættes, til 90'ernes første

¹⁾ Kjøbenhavns Sporvej gav i 1896 og 1897 henholdsvis 6 og 7¹/₂ %.

²⁾ Forstædernes Sporvej gav baade i 1896 og 1897 16 %.

Kroner	1876—80 gennemsnitlig	1891—95 gennemsnitlig
Kørselsindtægt	1 041 700	1 978 200
Andre Indtægter	15 500	39 600
Tilsammen...	1 057 200	2 017 800
Udgifter:		
Trafikløn	194 100	423 400
Hestehold	417 300	670 300
Ejendomsudgift	14 300	24 900
Renholdelse og Vedligeholdelse.....	115 500	252 200
Salt, Olie, Belysning, Grus m. v.....	12 000	29 200
Inventarets Vedligeholdelse	7 200	17 900
Diverse Udgifter	4 500	11 400
Administration.....	45 800	94 600
Tilsammen...	810 700	1 523 900
Overskud...	246 500	493 900
	1 057 200	2 017 800

Halvdelen atter bragte en svag Opgang. Ogsaa denne rent ydre Omstændighed kunde de københavnske Sporvejselskaber takke for mange smukke Aarsregnskaber. Paa intet Punkt var maaske en Besparelse saa betydningsfuld som her.

Som for Femaaret 1876—80 skal ogsaa her gives en mere detailleret Oversigt over de enkelte Selskabers Drifts-Indtægter og Udgifter i Øre pr. kørt Vognkilometer. For Femaaret 1891—95 stillede Tallene sig i aarligt Gennemsnit som vist i Tabellen S. 197.

I mange Henseender adskiller disse Tal sig fra de foran for 1876—80 meddelte: Kørselsindtægten er vel for enkelte af Selskaberne steget (for Frederiksberg endda meget betydeligt), men for det store Selskab er den sunket, og de ny tilkommende Selskaber har saa smaa Tal, at Indtægten pr. Vognkilometer alt

Drifts-Indtægter og Udgifter i Øre pr. kørt Vognkilometer i Gennemsnit af Aarene 1891—95.

	Kjøbenhavns Sporvej	Forstædernes Sporvej	Nørrebroes Sporvej	Sølvgadens Sporvej	Frederiksberg Sporvej	Falkon.alléens Sporvej	Samtlige Selskaber
Kørselsindtægt	44,6	47,7	60,1	24,3	52,3	38,2	45,3
Andre Indtægter	0,8	0,9	1,3	0,7	1,2	0,7	0,9
Tilsammen	45,4	48,6	61,4	25,0	53,5	38,9	46,2
Udgifter:							
Trafikløn	10,3	10,6	8,9	6,3	12,1	7,3	9,7
Hestehold	16,1	13,0	20,1	10,3	20,6	11,5	15,4
Ejendomsudgifter	0,5	0,5	0,9	0,4	1,0	0,2	0,6
Vedligeholdelse af Vogne do. af Sporvejen	2,3 3,6	2,3 3,3	2,1 2,2	1,0 1,6	2,8 2,6	1,5 2,8	5,8
Renholdelse og Belysning af Vogne	?	?	1,5	1,4	?	1,2	
Renholdelse af Sporet . . .	0,4						
Salt, Olie, Belysning, Brændsel	0,5					0,2	
Grus, Vanding, Snekast- ning	0,2	0,7	0,6	1,0	0,4	0,5	0,7
Inventarets Vedligeh. . . .	0,1	0,5	0,7	0,3	0,0	0,3	0,4
Diverse Udgifter	0,3	0,1	0,2	0,2	0,9	0,1	0,3
Administration	1,9	2,7	2,5	2,8	1,8	1,8	2,1
Tilsammen	36,2	34,0	39,7	25,3	43,1	27,6	35,0
Overskud	9,2	14,6	21,7	-0,3	10,4	11,3	11,2
	45,4	48,6	61,4	25,0	53,5	38,9	46,2

i alt bliver 5 Øre mindre end i 70'erne. Allerede her skimtes Tendensen: Sporvejsnettets gradvise Udvidelse forringer Helhedsresultatet, fordi de første Linjer er ført ad de bedste Færdselsaarer, og de senere maa nøjes med de mindre gode. Istedgade-, Valby-, Sølvgade- og Falkonéallé-Linjerne var (hvor betydningsfulde for Publikum de

end maatte være) Anden-Klasses Linjer i Forhold til de gamle Hovedlinjer.

Den samtidige Udgiftsnedgang ligger, som det vil ses, udelukkende paa den ene Post: Hesteholdet, og der er da intet i den som modsiger det foran hævdede, at udvidet Trafik for en Sporvejslinje ikke er ensbetydende med nogen synderlig Besparelse i Driftsudgifterne pr. Tur. Medens Havre pr. 100 \mathring{r} i Aarene omkring 1875 var blevet betalt med $7\frac{1}{2}$ —8 Kr., var Prisen nu nede paa knap 6 Kr. (og havde i Mellemtiden enkelte Aar været under 5 Kr.). Følgende Tal fra Københavns Sporvej-Selskab er i saa Henseende belysende:

	Havre pr. 100 \mathring{r}	Hø pr. Lispund	Halm pr. Lispund
	Øre	Øre	Øre
1876.....	757	69	35
1877.....	750	70	40
1878.....	668	60	31
1880.....	672	58	27
1881.....	692	77	53
1882.....	654	60	33
1884.....	639	63	32
1885.....	623	53	29
1891.....	629	46	28
1893.....	605	49	29
1894.....	565	44	31
1895.....	502	37	26

Og Falkonéralléens Selskab betalte i 1887 Havre med 470 Øre pr. 100 \mathring{r} og i de følgende Aar med henholdsvis 493, 560, 599, 653, 663, 592, 555, 536 og 453. Aarene 1891 og 1892 har undtagelsesvis haft høje Priser. Samme Selskab beregner hvert Aar den gennemsnitlige daglige Ration pr. Hest. For Fem-aaret 1891—95 var den

16,5	·	Havre
5,0	·	Hø og
12,5	·	Halm (incl. Strøelse)

I 1894 kom en saadan Ration efter de af K. S. S. betalte Priser paa 128 Øre, i 1880 paa 151 Øre og i 1876 paa 175 Øre. For en Bestand paa 100 Heste (og intet af de i 1876—80 eksisterende Selskaber havde færre) betyder dette en Forskel mellem 1876 og 1894 paa over 17000 Kr. — rimeligvis endda mere, fordi enten Foderrationen har været større eller Arbejdspræstationen mindre end i det meget billigt arbejdende Falkonéralléens Selskab. Naar Besparelserne paa Fodrage-Konto ikke giver sig til Kende overalt, maa Grunden være den, at Hesteholdsudgiften, der sammensættes af flere Elementer, kan have kostet mere paa et andet Punkt (Remontering f. Eks.).

Frederiksberg Sporvej er højst med sine Udgifter, bl. a. paa Grund af bedre Lønninger. Sølvgadens Sporvej staar paa det modsatte Yderpunkt med en forbavsende ringe Driftsudgift. Helhedsbilledet bliver denne Gang omtrent som før: Udgifterne tager de $\frac{3}{4}$ af Indtægten, den ene Fjerdedel bliver tilbage til Forrentning af Kapitalen. Men Forholdet imellem Selskaberne er forrykket — i Disfavør af Kjøbenhavns Sporvej-Selskab.

Saa kommer i 1898 Sammenslutningerne — de fire kjøbenhavnske Sporvejsselskaber og de to i 1895 og 1896 stiftede Omnibus-Kompagnier (Enghavevej — Christianshavns Torv ad Kjøbmagergade og Sct. Hans Torv—Højbro, ligeledes ad Kjøbmagergade) forenedes fra 1. August under det nye Aktieselskab „De kjøbenhavnske Sporveje“, medens de to frederiks-

bergske Selskaber gik over til „Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab“. De københavnske Sporvejs Regnskab for 1898 — det første Aar med Fællesdrift, det sidste Aar under det gamle Taxt-System — er vanskeligt umiddelbart at sammenholde med de foran meddelte Oversigter over de enkelte Selskabers Driftsresultater i Aarene 1891—95. Dels er Nørrebro-linjen, der i Tidsrummet $\frac{1}{2}$ 1897— $\frac{1}{2}$ 1899 dreves af Siemens og Halske (jvnf. nedenfor), udenfor Hovedregnskabet, dels er Konteringen paa flere Punkter saa summarisk, at en Udskillelse af de enkelte Udgiftsposter paa samme Maade som foran ikke kan foretages, endelig paavirkes Regnskabet af de to nye Omnibus-Selskaber, hvis første Driftsaar ikke var lovende (Kjøbmagergades Omnibus-Selskab havde ved Udgangen af 1897 oparbejdet et Underskud paa 40 000 Kr., og Københavns Omnibuskompagni naaede paa samme Tid lige akkurat til Balance), og hvis Forhold i hvert Fald var væsentlig forskellige fra Sporvejsdriften. Det maa være tilstrækkeligt, at den gennemsnitlige Kørselsindtægt pr. Vognkilometer blev 41,5 Øre, og at den Formindskelse af Driftsudgifterne, man med Rette kunde vente som et af Sammenslutningens Resultater, virkelig syntes at aabenbare sig — i Form af en gennemsnitlig Driftsudgift af kun c. 31 Øre pr. Vognkilometer. Med Nørrebro- og Frederiksberglinjerne kommer med et samlet Passagertal paa c. 36 Millioner, en Kørselsindtægt paa 3 283 000 Kr. og 7 325 000 kørte Vognkilometer Indtægten pr. Vognkilometer op paa 44,8 Øre — hvad der imod Forventning stadig ligger noget under Gennemsnittet for 1891—95 (de to nye Omnibus-Selskabers Indflydelse).

Til Gengæld bliver 1899 for de københavnske Sporveje et stort Aar. Tiøres-Enhedstakstens og Omstigningssystemets første Virkning bliver med uforandret Linjenet en Stigning paa over 10 % baade i Passagértal og Kørselsindtægt — trods mange ydre Vanskeligheder: Lock-ouden (der efter Selskabets Mening foraarsagede en Indtægtsnedgang paa 75 à 100 000 Kr.) og de frederiksbergske elektriske Linjers begyndende Konkurrence. Antallet af Vognkilometre er omtrent det samme som Aaret forud. Indtægten pr. Vognkilometer bliver derfor væsentlig højere: 48 Øre. Frederiksberg Sporveje, der laa i Overgangen til elektrisk Drift og først i Aarets sidste Del indførte Enhedstakst og Omstigning (indenfor eget Omraade), maatte nøjes med 45,4 Øre pr. Vognkilometer. For samtlige Sporveje under ét bliver Tallet 47,4. 1900, hvor Konkurrencen med Frederiksbergs elektriske Linjer virkede hele Aaret igennem, blev Kørselsindtægten for de københavnske Sporveje kun 46,3 Øre pr. Vognkilom. Frederiksberg tog 48,3 Øre hjem paa de elektriske Linjer og 62,1 Øre paa Omnibuslinjen.

I Aarene 1901—03 fuldfører saa de københavnske Sporveje Linjenettets Overgang til elektrisk Drift — og Hestedriften gaar ud af Sagaen (bortset fra Nørregadelinjen og en lille Tid Sølvgadelinjen). For en Sammenligning mellem Hestedriftens Økonomi før og efter Sammenslutningen staar altsaa kun Aarene 1898—1900 til Raadighed. Regnskabet for det første af disse Aar var ikke anvendeligt — med 1899 derimod antager Regnskaberne i alt væsentligt den Form, som endnu benyttes, og som har tjent til Mønster ved Bearbejdelsen af de gamle Regnskaber, jfr. foran S. 182.

I Gennemsnit for disse to Aar blev Driftsudgifterne i Øre pr. kørt Vognkilometer:

Trafikløn	10,9
Hestehold	16,6
Ejendomsudgift	0,6
Vedligeholdelse af Vogne	2,8
— Sporvejen	2,6
Renholdelse og Belysning af Vogne .	1,2
Renholdelse af Sporet	1,0
Diverse Udgifter	0,2
Administration	2,6
Elektrisk Strømforbrug	1,5
Vedligeh. af Ledn. m. v.	0,8
Tilsammen...	40,8

Det har ikke været muligt at udskille Nørrebro-linjen, der i disse Aar gav meget store Indtægter (op til 76 Øre pr. Vognkm.), men ogsaa var meget dyr i Drift. Ovenstaaende Gennemsnits-Driftsudgift pr. Vognkilometer lader sig derfor ikke umiddelbart sammenligne med de 31 Øre i 1898 — bortset iøvrigt fra dette sidste Aars hele unormale Karakter som Overgangsaar. Men at der er en meget væsentlig Stigning, kan ikke omtvistes. Den hidrører dels fra gentagne Lønforhøjelser i Forbindelse med Arbejdstidens Nedsættelse, dels fra højere Fouragepriser (navnlig i 1900). Den daglige Ration pr. Hest kostede i 1899 Kr. 1,38, i 1900 Kr. 1,48. Med c. 1300 Heste betyder denne 10-Øres Merudgift pr. Dag c. 50 000 Kr. for hele Aaret. Endelig krævede Nørrebro-linjens Akkumulatorvogne Vedligeholdelsesudgifter af et hidtil ukendt Omfang — 11,3 Øre pr. Vognkm. i 1899, 18,5 Øre i 1900. Sammenlignet med 1891—95 har Fællesdriften utvivlsomt betydet Besparelser — selv om det ikke kan læses af Tallene. Thi en Forøgelse af Passagertallet med c. 6 Millioner (fra 1897 til 1900) uden væsentlig Udvidelse

af Kørslen, maa tage haardere baade paa Heste og Materiel (jfr. f. Eks. for Københavns Sporvej-Selskab Aaret 1875 imod de foregaaende).

Regnskabet for 1899 tillader for første Gang en Bedømmelse af de enkelte Ruters Rentabilitet. Selv om Adskillelsen mellem Driftsudgifter og Overskud er draget anderledes end sædvanligt (Renter og Afgift til Kommunen betragtet som Driftsudgift) skal Tallene dog nedenfor meddeles, fordi de saa skarpt belyser, hvor faa de Hovedlinjer er, som økonomisk maa bære hele Driften:

	Indtægt	Udgift (heri Rent. og Afg. til Komm.)	Over- skud	Under- skud	Pr. Vognkm.	
					Ind- tægt	Ud- gift
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Øre	Øre
1. Frederiksberg— Østerbro	584 600	416 000	168 600	—	64,1	45,5
2. Sorte Hest	62 300	66 000	—	3 700	34,4	36,5
3. Valby	97 300	100 900	—	3 600	42,7	44,3
4. Korsgade	104 700	109 400	—	4 700	35,0	36,5
5. Christianshavn . .	200 800	179 100	21 700	—	50,2	44,8
6. Slukefter	237 600	223 900	13 700	—	45,1	42,5
7. Istedgade	176 800	189 500	—	12 700	34,0	36,5
8. Blegdamsvej . . .	236 300	188 500	47 800	—	56,7	45,2
9. Farimagsgade . .	300 800	235 000	65 800	—	47,7	37,3
10. Nørregade	51 600	55 900	—	4 300	33,0	36,4
11. Sølvgade	132 700	147 100	—	14 400	32,0	36,4
12. Nørrebros Elek- triske	447 600	303 300	144 300	—	77,0	52,0
13. Enghavevejs Om- nibus	324 100	339 200	—	15 100	42,1	44,1
14. St. Hansgades Omnibus	75 100	73 000	2 100	—	45,5	44,2
	3 032 300	2 626 800	405 500	—	49,0	42,5

I Virkeligheden gav altsaa kun fire Linjer noget betragtelsesværdigt Overskud. Af de øvrige er baade

Christianshavns-, Slukefter-, Valby- og Istedgaderuterne senere blevet rentable nok, men til Gengæld er jo andre, mere problematiske Strækninger kommet til.

Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab indkørte i 1898 — det første Driftsaar — paa sine to Linjer Kr. 595 000, hvad der var væsentlig mere end i Gennemsnit af Aarene 1891—95. Frederiksberg Sporvejs Kørselsindtægt var da 244 000 Kr., Falkonéralléens 216 000 Kr., tilsammen 460 000 Kr. og pr. Vognkm. 44,⁶ Øre; 1898 gav (med 1 196 800 Vognkm. mod 1 031 900 i 1891—95) 49,⁷ Øre pr. Vognkilom., men Udgiften var samtidig 3,⁵ Øre højere (38,² mod 34,⁷ Øre pr. Vognkilometer). I 1897 — de to gamle Selskabers sidste Aar — havde Driftsudgifterne for begge Selskaber under eet været 36,⁸ Øre, men den Stigning i Forhold hertil paa 1,⁴ Øre, som det nye Selskabs første Driftsaar saaledes udviser, bliver mere end dækket af Udgiftsstigningen alene paa de to Poster: Fourage og Lønninger (ca. 2 Øre pr. Vognkm), saa for saa vidt synes ogsaa her Sammenslutningen at have bragt Besparelse, men et enkelt Aar er naturligvis et noget spinkelt Grundlag at bygge paa; næste Driftsaar, 1899, er imidlertid et ganske unormalt Aar: forstyrret Drift i Aarets Begyndelse paa Grund af Skinneanlæg, delvis Heste- og elektrisk Drift i Aarets sidste Maaneder (19. Septbr. aabnes Tværlinjen for elektrisk Drift og til 16. Novbr. kører Falkonéralléens Hestesporvogne kun fra Raadhuspladsen til Rolighedsvej), og med 1900 endelig er helt nye Forhold indtraadt: elektrisk Drift overalt, undtagen paa Strækningen Raadhusplads—Kongens Nytorv ad Strøget.

De to store Selskaber var ved Udløsning af de

gamle Selskabers Aktionærer til en efter Udbytteevne og Aktivmasse afpasset Kurs kommet i Besiddelse af Selskabernes samtlige Ejendele og indtraadt i disses Rettigheder og Forpligtelser. Københavns Sporvejs-Selskab var med en Kurs paa 135 paa sine Aktier vistnok blevet forfordelt noget, medens Sølvgadens Sporvejs-selskab, der ganske vist havde en 20-aarig Koncessions-tid tilbage, og Københavns Omnibuskompagni blev særdeles vel betænkte, og Forstædernes Selskab selv med saa høj en Kurs som 325 kun fik, hvad der tilkom det, forsaavidt som baade Overskudet var stort og Værdierne gode — hele Blegdamssporet var skrevet af. Pr. 31. December 1897 — de sidste Statusopgørelser før Sammenslutningen — opførte nedenstaaende fem københavnske Selskaber deres væsentligste Aktiver til (i 1 000 Kr.):

	Anlæg	Sporvogne	Heste	Faste Ejend.	Fonds
Københavns Sporvej.....	1 341	179	276	576	48
Forstædernes Sporvej.....	132 ¹⁾	76	100	307	199
Sølvgadens Sporvej.....	370	66	33	146	44
Københavns Omnibuskom- pagni.....	—	72	184	890	—
Kjøbmagergades Omnibus.	—	39	61	257	—
	1 843	432	654	2 176	291

Hertil kommer Nørrebro's Sporvejs-selskab, hvis Anlæg imidlertid ved Koncessionens Udløb 31. Decbr. 1896 var gaaet over til Københavns Kommune (der efter Reglerne i Sporvejsloven af 10. April 1895 var indtraadt i Statens Ret til vederlagsfri Overtagelse af Anlægget imod Betaling af et til 10 % af Selskabets Aktiekapital pr. 1. Januar 1895 svarende Beløb). Sel-

¹⁾ Kun Farimagsgadelinjens og Nørregadelinjens Spor var optaget til Værdi.

skabets øvrige Ejendele, der i en Skrivelse af 14. Juli 1896 til Magistraten ansættes til Værdi af 585 000 Kr., bortsolgte — dog fik Firmaerne Siemens & Halske og Burmeister & Wain, til hvilke Kommunen fra 1. Januar bortforpagtede Driften paa 40 Aar mod 20 % af Brutto-Kørselsindtægten i aarlig Afgift, Benyttelsesret, indtil den Overgang til Akkumulatordrift, hvortil de i Følge Kontrakten var forpligtet, var fuldført. Entreprenørerne skulde sørge for Vogne, elektriske Anlæg, Remisebygninger m. v., men Kommunen stillede Grund til Remisen til Raadighed. Værdien af dette nye Udstyr til Nørrebro-linjen (bortset fra Grunden) ansloges pr. 1. Januar 1899 (først paa dette Tidspunkt afløste Aktieselskabet De københavnske Sporveje Entreprenørerne) til ca. 800 000 Mark = 720 000 Kr. Alt i alt har da i Anlæg, rullende Materiel faste Ejendomme, Fonds og Deposita det nye Selskab overtaget for ca. 6 100 000 Kr.

Paa Balancen pr. 31. Decbr. 1898 findes disse Aktiver igen — med gennemgaaende noget højere Beløb (se S. 207).

Ejendomskontoen er forøget med ca. 300 000 Kr., hvad der skyldes en ændret Vurdering af de forskellige Remise- og Staldbygninger. Forstædernes Selskabs Ejendomme paa Trianglen og i Øster Farimagsgade f. Eks. figurerer her med 450 000 Kr., medens de paa Forstædernes Regnskab kun var optaget til 307 000 Kr. (jfr. foran). Disse højere Værdiansættelser tør dog for saa vidt nok akcepteres, som de ældre Selskabs Ansættelser var baseret paa de i sin Tid for Erhvervelsen betalte Priser, der navnlig for Grundenes Vedkommende var meget lave — maalt med

Aktieselskabet De københavnske Sporveje.

Balance pr. 31. December 1898.

Aktiver.		Passiver.	
Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Sporvejsanlæg	2 275 100	Aktiekapital	10 000 000
Ledninger	24 200	Heraf ikke	
Sporvogne	821 800	indbet.	3 750 000
÷ Afskrevet.	213 400		<u>6 250 000</u>
	608 400	Laan i Privatbanken	215 900
Heste	707 600	Prioritetslaan	552 500
÷ Afskrevet.	123 800	Diverse Kreditorer	125 100
	583 800	Driftsoverkud	
Faste Ejendomme	2 633 300	1898	403 700
Fonds og Deposita	281 400		
Inventar og Uniformer	135 300	fordelt saaledes:	
Diverse Debitorer m. v.	119 200	Renter af ind-	
Indløsningssum til Stat		betalte Ak-	
og Kommune	187 100	tier	24 900
Koncessions- og Etable-		Afskrivn. paa	
ringskonto	252 300	Vogne	213 400
Kassebeholdning	109 900	Afskrivn. paa	
		Heste	123 800
		Amortisations-	
		fond	41 600
			<u>403 700</u>
		Renter til Aktionærer	24 900
		Amortisationsfonden	41 600
	<u>7 210 000</u>		<u>7 210 000</u>

Nutids Forhold. Man har da blot inddraget en stedfunden eller kommende Værdistigning. Grundenes Beliggenhed var dog i nogle Tilfælde en saadan (Øster Farimagsgade 16, Frederiksberg Allé 63), at en vis Forsigtighed i saa Henseende burde have været udvist. Hverken Heste, Inventar, Fonds eller de øvrige mindre betydende Aktivposter giver iøvrigt Anledning til videre Bemærkninger (Inventaret skulde maaske have været stærkere afskrevet). Tilbage bliver saa de to Konti Sporvejsanlæg og Sporvogne. Paa ingen af disse Poster erhvervede Selskabet nogen blivende Værdi. Sporvejsanlægget var uanvendeligt for den

elektriske Drift, som det var Forudsætningen ved Selskabets Dannelse at søge gennemført snarest muligt. Det samme gælder Hestesporvognene, der, som Erfaringen har vist, kun udbringes til 50 á 100 Kr. pr. Stk. ved Salg til anden Anvendelse. Selskabet begyndte altsaa sin Løbebane med en (efter faa Aars Forløb) fiktiv Værdi blandt sine Aktiver paa i hvert Fald 2 Mill. Kr., og for saa vidt synes det altsaa berettiget at tale om en tilsvarende Overkapitalisering. At Aktiekapitalen sattes saa højt som til 10 Mill. Kr. var iøvrigt naturligt begrundet i Hensynet til de store Anskaffelser af Vogne, Skinner, Bygninger m. v., som Overgangen til den elektriske Drift vilde kræve.

I 1902 optog Selskabet et $4\frac{1}{2}\%$'s Obligationslaan paa 600 000 Kr. hos Privatbanken og Landmandsbanken og i 1908 yderligere til Kurs ca. 95 et tysk Laan paa 5 400 000 Kr., ligeledes til $4\frac{1}{2}\%$. Foruden at forrente disse Laan har Selskabet kunnet præstere ret rigelige Henlæggelser og Afskrivninger¹⁾ — fast 100 000 til Amortisationsfond I med Henblik paa 1938, og fra 300 000 til 400 000 til Reservefond, Afskrivninger og Amortisationsfond II (til Dækning af den i Forretningen udover Aktiekapitalen anbragte Kapital). Udbyttet til Aktionærerne har været beskedent — hvad der vel kan henføres til de ovenfor fremdragne Forhold — 4 á 5 % indtil 1904, derefter 6, et enkelt Aar 7 %.

¹⁾ Naar disse ikke har vist sig store nok til ogsaa at imødegaa den Udslettelse af de famøse 2 Mill. Kr. af Aktivsiden, som Taksationen i 1911 førte med sig, skyldes det Selskabets berettigede Forventning om i Koncessionstidens senere Del at kunne henlægge mere — Anlægget skulde jo i alle Tilfælde være 0 ved 1938.

Frederiksberg-Selskabets Status saa ved Udløbet af første Driftsaar (31. Decbr. 1898) saaledes ud:

Aktiver.	Kr.	Passiver.	Kr.
Sporanlæg	375 400	Aktiekapital, alm.	2 800 000
Faste Ejendomme.....	490 000	— Falkonérafdelingen..	700 000
Sporvogne og Omnibusser	101 600		3 500 000
Heste.....	122 000	Heraf ikke indbetalt ÷	1 245 000
Uniformer, Inventar m. v.	36 900		2 255 000
Beholdninger	17 700	Prioritetslaan	143 000
Fonds	4 600	Driftsoverskud + Saldo	
Diverse Debitorer.....	23 100	97	179 000
Konto for det nye Anlæg	1 302 500		
Kassebeholdning.....	103 200		
	<u>2 577 000</u>		<u>2 577 000</u>

De overfor De københavnske Sporvejes Status pr. samme Dato fremsatte Indvendinger rammer i mindre Grad her. Dels er det ene Selskabs — Frederiksberg Sporvejs — Spor slet ikke taget op til Værdi, og Falkonéralléens Anlæg er i hvert Fald opført med et mindre Beløb end paa dette Selskabs sidste Status, dels er baade Heste og rullende Materiel optaget væsentlig under den Værdi, som de gamle Selskaber regnede med for disse Poster. Er der Tale om Overkapitalisering, er det da i langt mindre Omfang end for det københavnske Selskabs Vedkommende. Frederiksberg-Selskabets Formaal var iøvrigt ikke alene Sporvejsdrift, det skulde ogsaa bygge Elektricitetsværk til Frederiksberg Kommunes Forsyning (denne Del af Virksomheden har Kommunen forøvrigt senere overtaget) — deraf den forholdsvis store Aktiekapital og den betydelige Konto for det nye Anlæg. Aktiekapitalen forøgedes endda senere til 4 Mill., men nedskreves ved Elektricitetsværkets Overgang til Kommunen til 3,2 Mill.

Kjøbenhavns Sporveje.

	1899—1903 gennemsnit- lig		1904—08 gennemsnit- lig		1909— ³¹ / ₇ 1911 gennemsnitl.		¹ / ₈ 1911— ³¹ / ₃ 1914 gennemsnitl.	
	Ialt (1000 Kr.)	pr. Vognkm.	Ialt (1000 Kr.)	pr. Vognkm.	Ialt (1000 Kr.)	pr. Vognkm.	Ialt (1000 Kr.)	pr. Vognkm.
<i>Kørselsindtægt.</i>		Øre		Øre		Øre		Øre
Elektrisk Drift	1 818	48,9	5 612	42,3	6 644	40,9	7 741	42,4
Hestesporv.-Drift . . .	1 369	42,3	68	22,5	27	23,0	31	26,4
Omnibus-Drift	264	40,0	97	40,5	100	41,0	114	47,1
Tilsammen	3 451	45,3	5 777	41,9	6 771	40,7	7 886	42,3
Andre Indtægter	70	0,9	96	0,7	63	0,4	35	0,2
Ialt Indtægt	3 521	46,2	5 873	42,6	6 834	41,1	7 921	42,5
<i>Driftsudgifter.</i>								
Trafikløn	831	10,9	1 492	10,8	1 961	11,8	2 629	14,1
Strømforbrug	342	9,2	1 102	8,3	1 366	8,4	1 533	8,4
Hestehold	722	18,5	93	17,2	74	20,8	82	22,8
Drivkraft ialt	1 064	13,8	1 195	8,7	1 440	8,0	1 615	8,2
Ejendomsudgifter . . .	26	0,4	61	0,5	76	0,5	102	0,6
Vedligeh. af Vogne . .	233	3,1	363	2,6	460	2,8	670	3,6
Renh. og Belysn. af Vogne	84	1,1	88	0,6	90	0,5	127	0,7
Vedligeh. af Spor . . .	145	1,9	263	1,9	304	1,9	588	3,2
Renh. af Spor	77	1,0	92	0,7	96	0,6	97	0,5
Vedligeh. af Lednin- ger	16	0,4	51	0,4	59	0,4	110	0,6
Gadebidrag og Grus . .	1	"	3	"	4	"	1	"
Diverse Udgifter . . .	8	0,1	20	0,1	30	0,2	78	0,4
Administr. og Fæl- lesudgifter	209	2,7	348	2,5	424	2,5	467	2,5
Ialt Driftsudgift	2 694	35,4	3 976	28,8	4 944	29,8	6 484	34,9
Overskud	827	10,8	1 897	13,8	1 890	11,3	1 437	7,6
	3 521	46,2	5 873	42,6	6 834	41,1	7 921	42,5

Medens de frederiksbergske Sporveje i Ro har kunnet bygge videre paa det i 1899 skabte Grundlag: Omdannelsen til elektrisk Drift og Indførelsen af En-

hedstaksten, har de københavnske Sporveje, for hvilke 1899 jo ogsaa betød et Vendepunkt, i den siden forløbne Tid ført deres Tilværelse under meget forskellige Vilkaar. Den nye Perodes første Femaar var endnu ganske overvejende Hestedriftens, før 1903 er den elektriske Drift ikke gennemført i den planlagte Udstrækning. Disse Aar er vanskelige Arbejdsaar, men fra 1903 til 1908 kommer saa en rolig Periode under ensartede Forhold. Tanken om Kommunaldrift vokser sig imidlertid stærkere, den naaer ikke sit Maal i 1908, men ved næste Opsigelsestermin i 1911 lykkes det dens Tilhængere at vinde Flertal, og pr. 1. Aug. 1911 gaar Aktieselskabet De københavnske Sporvejes hele Virksomhed over paa Kommunens Haand. Den 15-aarige Periode siden 1899 falder altsaa i tre Afsnit med hver sit Særpræg. Trods det er i foranstaaende Skema Driftsresultaterne for disse forskellige Afsnit umiddelbart sammenstillet. (Se Tabellen S. 210). Tallene adskiller sig kun fra de tidligere Sammenstillinger (Side 183 og 197) derved, at Inventarudgifterne er fordelt under de Poster, hvor det paagældende Inventar hører hjemme (Kontorinventar saaledes under Administration), og Udgifterne til Salt, Olie, Brændsel m. v. paaført de respektive Vedligeholdelses- og Renholdelses-Konti. Kørselsindtægterne pr. Vognkilometer er beregnet efter det Antal Kilometre, der falder paa hver Slags Drift, og ikke efter det samlede Antal; paa samme Maade er Strømforbrug og Hestehold beregnet henholdsvis pr. kørte elektriske Vognkilometre og pr. kørte Hestedriftskilometre, og den samlede Udgift til Drivkraft derefter i Forhold til den hele Kørselsmængde.

Den elektriske Drifts Billighed ktr. Hestedriften er ingen Tvivl underkastet: efter 1904 ligger Udgiften konstant ved ca. 8,1 Øre pr. Vognkm., medens det billigste Hestehold, Sporvejenes Historie kender, vistnok er Sølvgadens, 10,3 Øre pr. Vognkm. i 90'erne, og Normen maa antages i hvert Fald at ligge ved ca. 15 Øre — endda ved billige Foderpriser; med Øjeblikkets Foderpriser vilde Udgiften have været mindst det dobbelte. Trafiklønninger er steget — under elektrisk Drift nødvendiggør det mere anspændte Arbejde kortere Arbejdstid. Vognstyrernes Arbejdstid sattes kortere end Konduktørernes; fra $\frac{1}{4}$ 1913 er imidlertid denne Forskel faldet bort, og for hele det kørende Personale er Arbejdstiden nu 55 Timer ugentlig, hvad der med Fridag hver 6te Dag svarer til c. 9 T. 25 M. daglig. Lønnen er ogsaa forhøjet, f. Eks. i 1907 efter en 4—5 Dages Strejke, og er nu fra 1300 til 1800 Kr. aarlig (3die budgetmæssige Lønklasse). Hertil kommer fri Uniform og for Vognstyrernes Vedkommende de saakaldte „Strømpenge“, der udbetales kvartalsvis, naar Strømforbruget i vedkommende Kvartal har været under en vis Norm. Det drejer sig kun om smaa Beløb (5—10 Kr. Kvartalet pr. Mand), men Meningen er at gøre Personalet interesseret i Strømbesparelse.

Spørgsmaalet Kommunedrift ktr. Privatdrift staar endnu tilbage — forinden skal dog en tilsvarende Oversigt over de frederiksbergske Sporvejes Driftsresultater i samme Tidsrum gives (se S. 213).

Gennemgaaende har det frederiksbergske Selskab opnaaet langt bedre Kørselsresultater end de kjøbenhavnske Sporveje, og Udbyttet til Aktionærene har da ogsaa lige siden 1901 været 6 % (et enkelt Aar 7 %)

Frederiksberg Sporveje.

	1899—1903 gennemsnit- lig		1904—1908 gennemsnit- lig		1909—1913 gennemsnit- lig	
	Ialt (1000 Kr.)	pr. Vognkm.	Ialt (1000 Kr.)	pr. Vognkm.	Ialt (1000 Kr.)	pr. Vognkm.
<i>Kørselsindtægt.</i>						
		Øre		Øre		Øre
Elektrisk Drift.....	646	46,4	922	45,6	1 067	50,5
Heste-Omnibus-Drift	247	50,6	182	56,9	177	63,5
Motor-Omnibus-Drift	—	—	—	—	13	81,2
Tilsammen...	893	47,5	1 104	47,1	1 257	52,2
Andre Indtægter	10	0,5	8	0,2	9	0,4
Ialt Indtægt...	903	48,0	1 112	47,4	1 266	52,6
<i>Driftsudgifter.</i>						
Trafikløn	228	12,1	277	11,8	321	13,3
Strømforsbrug	101	7,3	152	7,5	123	5,8
Hestehold	86	17,6	91	28,5	82	29,4
Benzin.....	—	—	—	—	2	12,5
Drivkraft ialt.....	187	10,0	243	10,4	207	8,6
Ejendomsudgifter	12	0,6	22	0,9	24	1,0
Vedligeholdelse af Vogne.....	52	2,8	74	3,2	73	3,0
Renholdelse og Belysn. af Vogne	25	1,3	28	1,2	29	1,2
Vedligeholdelse af Spor.....	38	2,0	97	4,1	80	3,3
Renholdelse af Spor.....	14	0,7	14	0,6	15	0,6
Vedligeholdelse af Ledninger ..	7	0,4	11	0,5	10	0,5
Diverse Udgifter.....	7	0,4	10	0,4	23	1,0
Administrat. og Fællesudg.....	33	1,8	42	1,8	79	3,3
Ialt Driftsudgift...	603	32,1	818	34,9	861	35,8
Overskud.....	300	15,9	294	12,5	405	16,8
	903	48,0	1 112	47,4	1 266	52,6

for de almindelige Aktier og 7 % (et enkelt Aar 8 %) for Falkonérellé-Aktierne — med lige saa store eller større Henlæggelser og Afskrivninger. Men det er let at se, at det ikke skyldes billigere Drift — siden 1903, hvor Driftsmaaden begge Steder blev ens, har

Udgifterne ligget væsentligt over de københavnske. Vel maa det ikke lægges Frederiksberg Sporvej til Last, at dens Hesteholdsudgifter har været saa høje, thi dette hidrører fra det store Antal unyttige Vognkilometre, som de mange Ture fra Raadhuspladsen til Omspændingsstald eller Hovedstation belastede Driften med (Hovedstationen var gennem alle Aarene og er ogsaa nu for Motoromnibusserne paa Mariendalsvej, Omspændingsplads havde Selskabet en Tid i Cirkus-Etablissementet — hvad der var forholdsvis nær —, en Tid i Tietgensgade og en Tid paa Gl. Kongevej). Og til Gengæld har Frederiksberg-Selskabet sit Strømforbrug billigere. Medens de københavnske Sporveje betalte en fast Pris af 15 Øre pr. K. W. T. (hvad der levnedes Kommunens Elektricitetsværker en Fortjeneste, der ikke var ringere end 100 %) og endnu beregner sit Forbrug til samme Pris, gav de frederiksbergske Sporveje (til eget Elektricitetsværk) Produktionspris med Tillæg af 10 %. Det blev efter en forskellig Beregningsmaade 12 Øre pr. K. W. T. før 1908 og ca. 7½ Øre efter. Ved Kommunens Overtagelse af Værket 1911 sluttedes en Kontrakt, hvorefter Selskabet (med Pligt til at aftage sit Strømforbrug fra Kommunen) betaler 10,3 Øre pr. K. W. T. under Forudsætning af en gennemsnitlig Kulpris pr. Tons af 16 Kr. For hver Øres Forhøjelse eller Formindskelse af Aarets Gennemsnitskulpris forhøjes, henholdsvis nedsættes Prisen pr. K. W. T. med 0,0017 Øre. Selskabet økonomiserer med sin Strøm: trods større og tungere Vogne bruges ikke stort mere pr. Strømkilometer end de københavnske Sporveje (ca. 600 K. W. T. pr. Strømkilometer).

Helhedsresultatet er dyrere Drivkraft før 1908,

lidt billigere i sidste Femaarsperiode end de københavnske Sporveje. Men saa er Driften paa andre Punkter kostbarere. Vedligeholdelses- og Renholdelses-Udgifterne er højere end de københavnske (maaske gør „Stordriften“s Fordele sig i nogle af disse Forhold gældende for de københavnske Sporveje), Ejendomsudgifter er dyrere og Trafiklønninger — bortset fra sidste Periode, hvor Strejken 1911 satte ungt, lavere lønnet Personale i det gamles Sted.

Maalt med eget Linjenet under Privatdriftens Styrelse har de kommunale Sporveje derimod tilsyneladende haft en stærk Udgiftsforøgelse — 5 Øre pr. Vognkilometer. Men Tallene lader sig ikke umiddelbart sammenligne. Regnskabsopstillingen er vel rent ydre set den samme nu som før Kommunaldriften, de enkelte Kontis Indhold kan imidlertid være ændret — under Hensyn til kommunal Bogføringspraksis. Til Ugunst for Driftsresultatet maa Driften eksempelvis bære en Del Fornyelser og Anskaffelser (bl. a. Inventar og Værktøj), ligesom forskellige Ingeniørarbejder o. l. vedrørende nye Linjer tidligere paaførtes disses Anlægs-konto, men nu afholdes af Driften. Omvendt holdes de — efter den nylig faldne Højesteretsdom — endnu forholdsvis faa Pensionsbyrder helt udenfor Driftsregnskabet, idet Kommunen samler alle sine Pensioner paa en særskilt Konto. Kommunen faar nu erstattet de forskudsvis udbetalte Beløb til tidligere Funktionærer under Aktieselskabet De københavnske Sporveje — i Tiden fra $\frac{1}{8}$ 1911 til $\frac{31}{3}$ 1914 47 400 + 68 000 + 64 000 Kr., ialt 179 200 Kr. —, men i Mellemtiden har disse Udlæg — der er afholdt paa Administrationskonto — virket forringende paa Driftsresultaterne. Og

endelig fik Personalet ved Overtagelsen en Lønningsforhøjelse, der efter en Beregning i Sporvejenes Beretning for Regnskabsaaret 1912—13 betyder en årlig Merudgift paa Lønningskontoen af henimod 600 000 Kroner.

For en virkelig Bedømmelse af Kommunaldriften — saa vidt en saadan kan ske paa Grundlag af saa kort et Aaremaal — maa da Tallene for Perioden $\frac{1}{8}$ 1911— $\frac{31}{3}$ 1914 korrigeres saaledes:

Gennemsnitlig Driftsudgift	6 484 000 Kr.
Fragaar Lønforhøjelser.... c.	630 000 Kr. ¹⁾
Udlæg for A/S D. K. S.	67 000 „
	697 000 „
	5 787 000 Kr.
Tillægges egen Pensionsbyrde	c. 25 000 „
	5 812 000 Kr.

Fradrages yderligere skønsmæssigt c. 100 000 Kr. for de foran omtalte Fornyelser og Anskaffelser paa Driften kommer man til 5 712 000 Kr., som det Tal, der kan sammenholdes med Privatdriftens sidste Aar — pr. kørt Vognkilometer bliver det 30,6 Øre, altsaa kun 0,8 Øre mere end i Gennemsnit af Perioden 1909—11. De 0,8 Øre er vistnok at finde paa Vedligeholdelses-Kontiene — men Stigning her kan jo lige saa vel være et Udtryk for bedre Vedligeholdelse som for dyrere Arbejde.

Med dette Resultat synes da Kommunedriften at have retfærdiggjort sig — for saa vidt Kritiken peger paa dyr Drift, men at Kommunen havde vundet pecu-

¹⁾ Siden 1912—13 er Personalet udvidet meget betydeligt, i Gennemsnit for Tiden $\frac{1}{8}$ 1911— $\frac{31}{3}$ 1914 maa Merudgiften paa Lønningskonto derfor sættes til mindst 630 000 Kr.

niært ved ikke at overtage, kan vel, naar et maaske lidt for snævert Øjeblikksfordels-Synspunkt anlægges, ikke nægtes. For det sidste fulde Driftsaar (1910) beregnede Selskabet Kommunens direkte og indirekte Indtægter af Sporvejene til 1 624 800 Kr., nemlig:

1) Afgiften.....	488 800 Kr.
2) Brolægnings-Vedligeholdelse	156 000 "
3) Fortjeneste paa Strøm	780 000 "
4) Fortjeneste ved den vederlagsfri Overtagelse i 1938..	200 000 "

Punkt 2 og 3 har man endnu, Punkt 4 er man gaaet Glip af (200 000 Kr. i 40 Aar giver med 4^o/_o's Rente c. 19 Mill.), og Punkt 1 skal dækkes af Netto-Overskudet. Dette sidste var paa Regnskabet for 1913—14 220 000 Kr., men degraderes til Halvdelen, naar Renterne af den i Sporvejene anbragte Kapital mere rationelt beregnes med 4¹/₂ og ikke 4^o/_o, som det er Tilfældet nu. For saa vidt har man Lov at hævde, at Formaalet med Overtagelsen ikke er naaet — selv om de indirekte Fordele ved Kommunens Besiddelse af Sporvejene opvejer Mindreindtægten, og selv om andre Slægter, der høster de fremtidige Fordele, maaske vil prise den daværende Kommunalbestyrelse, thi det var ikke saameget for disse indirekte Fordeles Skyld som for økonomisk Vindings Skyld, at Kommunen tog Sporvejene.

For Kommunedriften som for Privatdriften bliver Aarsagen til det københavnske Linjenets knappe Afkastning (thi man har Ret at betragte Lønforhøjelsen som en Nødvendighed) den samme: ikke saa meget for dyr Drift som for smaa Indtægter. Sammenligningen med Frederiksberg og de gamle Hestesporvognsselskaber viser det. Det er Driften af enkelte Hovedlinjer, som giver de gode Resultater

(Nørrebro-Selskabet tidligere, de frederiksbergske Sporveje nu, hvis Motoromnibuslinje gennem Strøget alene giver over 80 Øre pr. Vognkm). Med Linjenettets gradvise Udvidelse forringes Helhedsresultatet — fra 51,7 Øre pr. Vognkm. i 70'erne til 45,6 i 90'erne og til 41—42 i det sidste Femaar (altsammen gældende alene de københavnske Linjer) — en Analogi med Statsbanerne er nærliggende. Københavns Sporvejes gode Linjer trækkes ned af de dårlige. Kun 4 af 14 Linjer gav i 1913—14 over 43 Øre pr. Vognkm. Vistnok køres der ogsaa nu lidt for rigelig paa adskillige Linjer — unødvendig mange tidlige Morgenvogne og for omfattende Bivognskørsel i Formiddags- og Aftentimer, og en Beregning af Trafiken i Forhold til kørte Pladskilometre, der imidlertid for Sporveje er meget vanskelig at foretage, synes at vise en forholdsvis ringere Udnyttelse af de fremførte Pladser end tidligere¹⁾. Det gælder her at finde Ligevægtspunktet mellem, hvad Hensynet til Opnaelsen af de bedst mulige Driftsresultater kræver, og hvad Hensynet til Publikums Bekvemmelighed tillader. Kommunaldriften har her vanskeligt ved at holde igen overfor ikke altid lige begrundede Fordringer, ligesom den heller ikke vil kunne unddrage sig Anlægget af mange for Publikum ganske vist bekvemme, men lidet rentable nye Linjer. Her

¹⁾ I 1887 havde f. Eks. Falkonéralleens Sporvej 1 624 100 Passagerer og 8 156 500 kørte Pladskilometre. Det giver c. 20 Passagerer pr. 100 Pladskm. I 1910 kørtes paa Linie 1 ialt 131 136 200 Pladskilom. Der løstes paa Linjen 12 624 200 Billetter og paa samtlige andre Linjer c. 23 Mill. Omstigningsbilletter. Regnes (højest) c. en Tredjedel heraf som berørende Linie 1, udkommer et Forholdstal af c. 15 Passagerer pr. 100 kørte Pladskm. Jvnfr. iøvrigt det i Afhandlingens første Del bemærkede (Bind 51, S. 649).

ligger Kommunedriftens Skavank, den allerede Borgmester Borup under Forhandlingerne i Borgerrepræsentationen i 1896 om Sporvejsforholdene saa stærkt betonedede: „Der bliver ingen Ende paa Fordringerne til Kommunen; enhver vil have Sporvej udenfor sin Dør“. Linje 8's Forlængelse til Havnegade er et talende Eksempel. Kan man vare sig her, er Bekymring for Fremtiden ikke nødvendig. Kjøbenhavns Kommune har for 16 Mill. Kr. erhvervet en Forretning, hvis aarlige Bruttoindtægt nu ligger imellem 8 og 9 Mill. Kr. Skulde med rationel Drift en smuk Forrentning af Kapitalindskudet ikke kunne naaes, ja, saa kommer man ikke uden om, at vi kører for billigt. Og saa maa Løsningen blive en (forhaabentlig) moderat Takstforhøjelse, som det vil være Uret at bebrejde Kommunen, fordi det private Selskab tilsidst var kommet i samme Nødvendighed.

Aktieselskabets sidste Status før Overtagelsen havde for

Sporvejsanlæg	7 927 900	Kr.
Faste Ejendomme.....	4 731 600	„
Ledningsanlæg	2 210 600	„
Vognpark	5 857 600	„
Heste.....	42 400	„
Beholdninger	471 000	„
Inventar og Uniformer.....	572 900	„

Tilsammen... 21 814 000 Kr.

Efter Overenskomsten kunde Kommunen tage Sporvejene tidligst 1. August 1908 og derefter hvert tredje Aar, dog at der, hvis Overtagelsen skete inden Forløbet af 20 Aar, betaltes et Tillæg til Taksationssummen af 1 % for hvert manglende Aar — in casu 7 %. Taksationen sker efter Reglerne i Sporvejsloven af 1895: den Værdi, Genstandene har i Udløsnings-

øjeblikket under Hensyn til deres Anvendelse til Sporvejsdrift, lægges til Grund, d. v. s. man gaar ud fra, hvad Anlægget i Øjeblikket kunde tilvejebringes for fra nyt af — og fradrager en passende Godtgørelse for Slid. Flertallet i den af 5 Medlemmer bestaaende Taksationskommission satte (med lavere Vurdering navnlig af Anlæg og faste Ejendomme) Værdien af det overtagne Anlæg m. v. til 15 593 000 Kr., to af Medlemmerne afgav hver sit disenterende Votum — henholdsvis for ca. 13 og 11 Mill. Kr.'s Værdi. Kommunens Status pr. 31. Marts 1912 (den første efter Overtagelsen) lægger Flertalskendelsen til Grund, men Enighed om Vurderingen er ikke opnaaet, og Sagen vil, hvis Forlig ikke kommer i Stand, mulig først blive afgjort, naar det likviderende Selskab sagsøger Kommunen til Betaling. Tænkes Flertalskendelsen godkendt, vil følgende Beregning over Værdien af De københavnske Sporvejes Aktier kunne opstilles (paa Grundlag af Statusopgørelsen pr. ³¹/₇ 1911):

Værdier:	
Overtagelsessum	15 593 000 Kr.
7 " o's Tillæg til Taksationssummen	1 070 500 "
Deposita hos Københavns Kommune	388 400 "
Aktier i Nordsjællands Sporveje	3 000 000 "
Tilgodehavende hos Nordsjællands Sporveje	1 966 300 "
Fonds- og Obligationskonto	345 500 "
Diverse Debitorer m. v.	569 100 "
	22 932 800 Kr.
Fragaar:	
Obligationslaan af 1902	5 000 000 Kr.
— " 1908	5 040 000 "
Prioritetslaan	798 400 "
Laan i Privatbanken	2 653 100 "
Diverse Kreditorer	895 700 "
	14 387 200 "
	8 545 600 Kr.
Herfra yderligere den kapital. Værdi af Pensionsbyrden.	800 000 "
	7 745 600 Kr.

Aktierne skulde herefter have en Værdi af mindst 77 % (Kommunen maa indtil Betaling sker forrente den over 10 Mill. Kr. liggende Del af Overtagelsessummen med 6 %).

Den samlede Værdi af Hovedstadens Sporvejsanlæg med alt til Driften hørende var i Begyndelsen af 1914

for Københavns Sporveje	c. 21 Mill. Kr.
- Frederiksberg —	c. 4 —

tilsammen	c. 25 Mill. Kr.,

til hvis Forrentning indtjentes ca. 1 250 000 Kr. (i København ca. 1 Mill. Kr., paa Frederiksberg ca. 250 000 Kr.), hvad der svarer til 5 %. Er dette vel mindre, end 70'erne og 90'erne kunde præstere, er det dog et mere tilfredsstillende Resultat — naar den samfundsmæssige Betragtning anlægges: at Sporvejene skal yde Befolkningen den størst mulige Nytte (ved lave Takster og intensiv Drift) — indenfor den Begrænsning, som Hensynet til en rimelig Forrentning af den i Sporvejene anbragte Kapital sætter.