

Ved Bedømmelsen af disse Tal maa dog Forskydningerne i Prisniveauet have i Erindring. Ifølge The Statists Pristal (Fortsættelse af Sauerbecks) var Niveauet for 1915: 107 mod 86 for 1914 og 85 for 1913¹⁾, jfr. iøvrigt nedenstaaende Oversigt over Pristallets Bevægelser fra Maaned til Maaned:

The Statist's (Sauerbecks) Pristal.

1910	80	1913	85
1911	80	1914	86
1912	85	1915	107
Januar 1914	83,5	Januar 1915	96,4
Februar —	83,8	Februar —	100,9
Marts —	82,8	Marts —	103,7
April —	82,3	April —	105,9
Maj —	82,3	Maj —	107,2
Juni —	81,2	Juni —	106,4
Juli —	82,4	Juli —	106,4
August —	87,9	August —	107,0
September —	89,3	September —	107,8
Oktober —	89,8	Oktober —	110,0
November —	88,8	November —	113,1
December —	91,6	December —	118,4

Det vil ses, hvorledes Prisstigningen navnlig tog Fart mod Slutningen af Aaret 1915.

III.

Har Københavns Kommune staaet sig ved at overtage Sporvejene?

I et længere Indlæg, stilet til Københavns Kommunes Budgetudvalg, har Sporvejsdirektøren nylig søgt at kaste

¹⁾ Se i øvrigt nærværende Tidsskrift 1915, S. 144. — Sauerbecks Pristal angiver Prisniveauet paa Grundlag af Gennemsnitspriserne for 45 Hovedartikler, idet Gennemsnittet for Perioden 1866—77 er sat lig 100.

Ved Bedømmelsen af disse Tal maa dog Forskydningerne i Prisniveauet have i Erindring. Ifølge The Statists Pristal (Fortsættelse af Sauerbecks) var Niveauet for 1915: 107 mod 86 for 1914 og 85 for 1913¹⁾, jfr. iøvrigt nedenstaaende Oversigt over Pristallets Bevægelser fra Maaned til Maaned:

The Statist's (Sauerbecks) Pristal.

1910	80	1913	85
1911	80	1914	86
1912	85	1915	107
Januar 1914	83,5	Januar 1915	96,4
Februar —	83,8	Februar —	100,9
Marts —	82,8	Marts —	103,7
April —	82,3	April —	105,9
Maj —	82,3	Maj —	107,2
Juni —	81,2	Juni —	106,4
Juli —	82,4	Juli —	106,4
August —	87,9	August —	107,0
September —	89,3	September —	107,8
Oktober —	89,8	Oktober —	110,0
November —	88,8	November —	113,1
December —	91,6	December —	118,4

Det vil ses, hvorledes Prisstigningen navnlig tog Fart mod Slutningen af Aaret 1915.

III.

Har Københavns Kommune staaet sig ved at overtage Sporvejene?

I et længere Indlæg, stilet til Københavns Kommunes Budgetudvalg, har Sporvejsdirektøren nylig søgt at kaste

¹⁾ Se i øvrigt nærværende Tidsskrift 1915, S. 144. — Sauerbecks Pristal angiver Prisniveauet paa Grundlag af Gennemsnitspriserne for 45 Hovedartikler, idet Gennemsnittet for Perioden 1866—77 er sat lig 100.

Lys over det ret delikate Spørgsmaal, om Overtagelsen af Sporvejene har været økonomisk fordelagtig for Kommunen eller ikke. Rent umiddelbart, siger han, synes Tallene at tale et sørgeligt Sprog. Kommunens Overskud i Aarene efter 1911 sammenholdt med de Afgiftsbeløb, Selskabet skulde have betalt, om det havde faaet Lov at fortsætte og Driftsforholdene havde stillet sig paa samme Maade som under Kommunens Ledelse, giver følgende Billede:

	Kommunens regnskabsmæssige Overskud	Beregnet Afgift
	Kr.	Kr.
1911—12 (8 Mdr.) ...	371 000	445 000
1912 13	264 000	796 000
1913—14	220 000	989 000
1914—15	485 000	1 227 000

Kommunal Bogføring er imidlertid ikke det samme som privat Aktieselskabs. Modsvarende de anførte Overskudsbeløb det forretningsmæssige Netto-Overskuds Begreb? En nærmere Undersøgelse viser, at det gør de ikke. Det kommunale Sporvejsregnskab er nok i sit Ydre bygget over samme Skabelon som Selskabets (Elektriciteten beregnes f. Eks. stadig til samme høje Pris, hvad der betyder Overførelse af c. 1 Mill. Kr. af Sporvejenes Overskud til Belysningsvæsenets), men paa forskellige — ganske vist ikke altfor væsentlige — Punkter er der dog Afvigelser, som gør en umiddelbar Sammenligning misvisende.

Til Fordel for det endelige Driftsresultat drejer det sig om 1) den forskudsvisse Udredning af de det gamle Selskab iflg. Højesteretsdom paahvilende Pensionsbetalinger, 2) diverse Inventar-Anskaffelser, som det kommunale Bogholderi lader afholde af Driften i Stedet for at paaføre Kapitalkontoen, 3) paa samme Maade forskellige de nye Anlæg vedrørende Administrationsudgifter, der burde inddrages i Omkostningerne ved det paagældende Anlæg og endelig 4) Udgifterne ved de netop i disse Aar ret om-

fattende Fornyelser af Sporene, der successive forøger Spor- anlægets Værdi (det vurderedes nemlig ved Overtagelsen „med Fradrag for Slid“), og altsaa ikke er egentlige Drifts- udgifter.

Til Ugunst for det endelige Driftsresultat kommer omvendt 1) Refusionen af de for Selskabet udlagte Pen- sionsbeløb, der i et bestemt Aar kunstigt forhøjer Over- skudet, 2) de Pensionsbyrder, som hidrører fra Tiden efter Overtagelsen, og som findes paa Kommunens almindelige Pensionskonto, altsaa udenfor Sporvejsregnskabet, 3) de Henlæggelser, som maatte foretages, hvis de forannævnte Fornyelsesarbejder ved Sporene ikke skulde afholdes af Driften og 4) den Forøgelse af Renteudgifterne, som en Amortisationsform svarende til Selskabets vilde betyde.

Korrektionen bliver da denne:

	Regnskabs- mæssigt Overskud Kr.	Til dette Overskud lægges Kr.	Fra dette Overskud drages Kr.	Virkeligt Overskud Kr.
1911—12 (8 Mdr.) .	371 000	165 000	128 000	408 000
1912—13.....	264 000	292 000	250 000	306 000
1913—14.....	220 000	290 000	270 000	240 000
1914—15.....	485 000	468 000	494 000	459 000

Forskellen er ikke overvældende, og Sporvejsdirektøren gør da heller ikke meget ud af den, men fremdrager i Stedet en anden, hidtil ret upaaagtet Side af Sagen: kunde Selskabet have svaret den kolossale Afgift (se foran), som vilde være blevet Følgen af en Forøgelse i Kørsel og Indtægt, som den Kommunedriften opviser? Var Over- tagelsen ikke simpelt hen før eller senere blevet en Nød- vendighed paa Grund af Selskabets Fallit? At Selskabet var kommet i en yderst prekær Stilling viser i hvert Fald følgende meget overskuelige Skema, som Sporvejsdirektøren opstiller:

	1912—13	1913—14	1914—15
	Kr.	Kr.	Kr.
1) Beregnet Afgift efter Overenskomsten	796 000	989 000	1 227 000
2) Afgift, som Selskabet kunde have betalt, naar Aktionærerne intet Udbytte fik . . .	579 000	776 000	935 000
3) Afgift, som Selskabet kunde have betalt, naar Aktionærerne fik 5 %	79 000	276 000	435 000
4) Kommunens virkelige Overskud ved egen Drift	306 000	240 000	459 000

Regnestykkets Basis er den under Kommunedriften præstereede Kørselsmængde og de tilsvarende Indtægter paa den ene Side, paa den anden en Driftsudgift, beregnet efter Selskabets gennemsnitlige Udgift pr. Vognkm i 1910 med visse Tillæg for de Udgiftsførøgelser, som heller ikke Selskabet kunde have undgaaet (nogen Lønforhøjelse, Dyrtidstillæg m. v.). Selskabets beregnede Overskud bliver derefter i de tre Aar: 1 889 000 Kr., 2 147 000 Kr. og 2 329 000 Kr., hvorfra gaar til Forrentning, Amortisation, Henlæggelser m. v. henholdsvis 1 310 000 Kr., 1 371 000 Kr. og 1 394 000 Kr. Oversigten viser altsaa, at Selskabet under ingen Omstændigheder havde været i Stand til at betale fuld Afgift. Ved intet at give Aktionærerne kunde Selskabet have ydet Kommunen en klækkelig Del; men skulde Aktionærerne blot have haft 5 %, var der til Kommunen blevet mindre end det under Kommunedriften indtjente Overskud.

Forklaringen til dette mærkelige Resultat ligger i Overenskomstens altfor haardhændede Bestemmelser. Den vederlagsfri Overtagelse i 1938 nødvendiggjorde tunge Henlæggelser (navnlig for Anlæg og Anskaffelser i Periodens sidste Del), og Afgiften var i den givne Form i Virkeligheden en Hindring for rationel Drift. Den beregnedes nemlig alene paa Grundlag af kørte Motorvognskilometre og med stærkt springende Satser (fra 20 til 60 % Brutto, naar Gennem-

snitsindtægten pr. Vognkm gik over 50 Øre). Udvidet Bivognskørsel, der er økonomisk fordelagtig, betød større Indtægt til Fordeling paa maaske det samme Antal Motorvognskilometre, hvad der igen betød større Gennemsnits-Indtægt pr. Vognkm og dermed større Afgift. Selskabet havde altsaa Valget imellem rationel Drift (mange Bivogne) og en Afgift, som det maatte segne under — eller uøkonomisk Drift (hyppigere Motorvognskørsel og færre Bivogne) og en lavere Afgift, der imidlertid blev ligesaa trykkende, fordi Netto-Overskudet formindskedes.

Sporvejsdirektøren har utvivlsomt Ret i sine Betragtninger, men man kan indvende, at de intet viser om Sagens Kærne: privat Drifts Rentabilitet overfor Kommunaldrifts do. De viser kun, at Selskabet paa Grund af en urimelig Overenskomst formentlig var kommet i Vanskeligheder, og at Løsningen derfor maatte være blevet Overtagelse eller Indrømmelser fra Kommunens Side. Under en ændret Overenskomst, der tillod Privatdriften at udfolde sine Fortrin i Retning af større Økonomi, var der sikkert blevet nok til Kommunen — ogsaa i Forhold til det nu opnaaede Overskud ved egen Drift. At Kommunedriftens Resultater — rent bortset fra de ikke-økonomiske Sider af Sagen — i Grunden ikke er til at prale af, skyldes vel nok den evige Skavank ved offentlig Drift: at der kræves for meget af den — baade i Retning af Linier og Kørsel. Det er godt, at under Kommunen baade Kørselsmængde og Indtægt er steget stærkt; men den første kan jo ogsaa løbe stærkere i Vejret, end Hensynet til den sidste berettiger og kræver. Der køres saaledes sikkert nok i Øjeblikket unødigt flot paa adskillige Linier i de tidlige Morgen- og i Formiddagstimerne. En altfor beklagelig stor Del af de smukke Driftsindtægter absorberes derfor af Driftsudgifterne.

Sven Røgend.