

Er en Jærnbane et Monopol?

(Efter «Economist».)

Det vil formentlig være Læserne bekjendt, at der i den senere Tid i England har rejst sig en stærk Stemning for at lade Jærnbannerne, ligesom det er sket med Telegraflinjerne, gaa over til at blive Statsejendom. Man har faaet en Mistanke om, at den indbyrdes Konkurrence, som Jærnbaneselskaberne skulde øve mod hinanden, i det Væsentlige er en Illusion, og at følgelig den Betryggelse, som Publikum heri skulde søge imod en vilkaarlig Behandling fra Jærnbaneselskabernes Side, i Virkeligheden ikke eksisterer. Det Udvalg, der er blevet nedsat til at drøfte Spørgsmaalet om en Sammensmeltning af Jærnbannerne, har begyndt sin Undersøgelse med at rejse dette Spørgsmaal, og Resultatet af denne Undersøgelse fremgaar tilstrækkelig af følgende Artikkel, hvori «Economist» gjør Rede for den afgivne Beretning.

«Den Beretning, som Mr. Chichester Fortescue har afgivet til Udvalget angaaende Jærnbannerens Sammensmeltning, og som dette Udvalg i det Hele har tiltraadt, er særdeles velskreven og adskiller sig i Særdeleshed derved fra mange lignende Dokumenter, at den stadig fastholder en bestemt Tankegang. Mangen en Beretning ser ud, som om et Medlem af Komiteen havde havt det Hverv at fremdrage interessante Enkeltheder, medens et andet sammenkjæder dem med ganske almindelige Ræ-

sonnementer, der ikke engang altid passe sammen dermed. Men der er Intet af denne Art her, Alt er klart, nyttigt og forretningsmæssigt. Beretningen undersøger med stor Omhyggelighed, om Jærnbaneselskaber ere i Besiddelse af Monopoler eller ikke. Dette er det første Punkt i hele Sagen. Ved man ikke, hvor vidt Principerne for Frihandel her ere anvendelige eller ikke, kan man ikke engang gjøre Begyndelsen til en fornuftig Jærnbanepolitik. Alle tidligere officielle Dokumenter have i dette Punkt været svævende, men denne Beretning er klar og bestemt.

For det Første omhandler den Konkurrencen imellem flere Jærnbaner. I Jærnbanernes Begyndelse var denne Art af Konkurrence, som nu uden Tvivl er den vigtigste, kun lidt paaagtet. Man gik ud fra, at Jærnbaner vilde blive sjældne, og at en enkelt Jærnbane maaske kunde bestaa imellem to store industrielle Stæder, men at Betingelserne for at gjøre selv en eneste Jærnbane indbringende vare sjældne, og at mer end en Jærnbane næppe kunde svare Regning noget Sted. Man troede end videre, at der vilde blive en endnu langt virkningsfuldere Konkurrence end den imellem flere Jærnbaner, nemlig Konkurrencen paa hver enkelt Jærnbane. Kanaler — det eneste Samfærdsmiddel, der syntes at frembyde et Præcedens — vare blevne benyttede efter dette Princip. For en Del i det Mindste var det ikke alene Kanalselskaberne, der gjorde Brug af Kanalerne, men ogsaa private Handlende. Men de store Drivkræfter, der udfordredes ved, og de store Farer, der knyttede sig til en Jærnbane, nødvendiggjorde en hel anden Fremgangsmaade. Man kunde ikke tillade et hvilket som helst Antal af private Handlende at sætte et hvilket som helst Antal Tog i Gang paa en Jærnbane. Resultatet vilde blive en uendelig Række af Ulykkestil-

fælde. I dette Punkt, som i flere andre, har England havt det Uheld at være den første Ophavsmand. Fremmede Nationer, der kunde drage Fordel af Englands Experimenter, saa deraf, hvad Jærnbaner i Virkeligheden vare, og hvad de ikke vare. Men vi, som ikke havde Noget at rette os efter, begyndte med den falske Forestilling om Umuligheden af en Konkurrence imellem flere Jærnbaner og bragte derfor fra først af Forvirring ind i vor Lovgivning.

For det Andet udtaler Komiteen bestemt, med Hensyn til den eneste Art af Jærnbane-Konkurrence, vi tænke paa nu, Konkurrencen imellem Jærnbanerne indbyrdes, at i Hovedpunktet, nemlig Fastsættelsen af Taxterne, existerer der ikke længer nogen Konkurrence. «Der har,» siger den, «ved forskjellige Lejligheder været virkelig Konkurrence imellem Jærnbaneselskaberne med Hensyn til Taxterne, og det er muligt, at de nuværende Priser endnu bære Spor af denne Konkurrence. Men dog maa det tages som en almindelig Regel, at der nu for Tiden ikke er nogen virksom Konkurrence imellem de forskjellige Jærnbaner med Hensyn til Taxterne. Hvor forskjellige Selskaber have Linjer imellem de samme Steder, træffes der en Overenskomst om Priserne. Saaledes kræve ikke blot London og North-Western, Midland og Great-Western Jærnbanerne den samme Betaling imellem Manchester og Southhampton; men de binde gjensidig hinanden ved en Overenskomst, saa at den ene ikke kan nedsætte Prisen uden med Samtykke af de andre to. Dersom en ny Jærnbane nogen Sinde skulde opstaa med Løfte om lavere Priser, kan man være vis paa, at den efter kort Tids Forløb vil træffe Overenskomst om at fastsætte lignende Taxter som dem,

dens oprindelige Medbejlere bruge. Prisen for Befordring fra et Punkt af Landet til et andet er saaledes fastsat af Jærnbaneselskaberne ved venskabelig Overenskomst og ikke ved fjendtlig Konkurrence. Frihandelens «natural selection» gjælder ikke her. Publikum kan ikke købe paa det billigste Marked; der er kun et Marked, arrangeret til Fordel for Sælgerne. Dersom der her kunde finde Frihandel Sted, vilde det største Antal af Personer og Gods, som de mest driftige Handlende vilde bebyrde sig med, blive befordret med den mindst mulige Profit for disse, hvilken de mest underbydende af saadanne Handlende vilde tvinge de andre til at være tilfredse med. Maximum af Folk og Varer vilde blive befordret for et Minimum af Nettoindtægt; men vore Jærnbanebestyrere se hen til deres Udbytte; de befordre saaledes for at frembringe et Maximum af Nettoindtægt, uden at bryde sig om, at kun et Minimum af Personer eller Gods er blevet befordret. En slig Kombination skader ikke alene den nuværende Tid, mén den lader sig end ikke forbedre for Fremtiden. Der er en stor «vis inertie» i alle udviklede Foranstaltninger. Et System af Taxter, hvorefter adskillige Selskaber ere komne overens, maa være vanskeligt at forandre. Uden en vigtig Grund er det ikke Umagen værd at paatage sig en slig Ulejlighed, og naar Konkurrencen er borte, er der i øvrigt kun faa vigtige Grunde. Kun faa Sælgere gjøre sig den Ulejlighed at nedsætte deres egne Priser. Og følgelig vil et saadant aftalt Taxtsystem have samme Gyldighed paa sit Omraade som en en Gang for alle vedtagen Lov.

Med Hensyn til Hovedpunktet konstaterer saaledes Komiteen, at der i Virkeligheden ikke er nogen Konkurrence imellem Jærnbannerne uden i nogle ubetydelige og

underordnede Punkter. Den mener, at saalænge to Jærnbaner, som ikke ganske ere sammensmeltede med hinanden, befordre Personer og Gods imellem de samme Steder, ville de lægge et Tryk paa hinanden. Dersom den ene insisterer paa en meget ublu Taxt, driver den maaske den anden til at konkurrere med den, snarere end til at forene sig med den, og følgelig virker, saa længe som deres Interesser ikke for bestandig ere forenede ved en Sammensmeltning, den gjensidige Frygt til en vis Grad som en Stopper paa dem begge. I andre Retninger har Konkurrencen ogsaa en Del at sige, men mere indirekte. Til Trods for den store Mængde af Overenskomster, som Jærnbaneselskaberne have truffet, er det muligt for et Selskab at tilbyde Bekvemmeligheder og Nemheder, som et andet ikke giver, uden at bryde, eller at synes at bryde, de Betingelser, de have fastsat med hinanden, med Hensyn til ligelige Taxter. Togenes Afgangstider kunne være mere bekvemme, Togene mere hurtige, Vognene mere hyggelig indrettede, og Lettelserne ved at faa Gods besørget større paa en Jærnbane end paa en anden. Paa alle slige Maader ville Jærnbaner, som arbejde efter en fælles Plan, og det i en ikke saa lille Udstrækning, konkurrere med hinanden. Iltog blive afsendte paa samme Tid af de forskjellige Baner til de samme Steder; men om det i Længden er fordelagtigt eller ufordelagtigt for Publikum, er tvivlsomt. Følgen af slig Konkurrence siges dog at være den, at Betjeningen paa Stationerne bliver bedre, at Besværinger tages til Følge, at Gods expederes i rette Tid til at naa et Dampskib osv., og et enkelt Vidne har erklæret, at der indrømmes særlige Kunder en Rabat, som i Virkeligheden er lig en Taxtnedsættelse. Men Muligheden af, at et af de sam-

virkende Selskaber skulde løse sig fra en Overenskomst med Hensyn til Taxterne, fordi det tænker, at Bestemmelserne ere altfor trykkende for Publikum, kan blot undtagelsesvis forhindre en hensynsløs Politik. Det kan undertiden forhindre en Overvurdering af, hvad der maa anses fordelagtigt for de forenede Selskaber, men det øver ingen Indflydelse paa et i det Hele tilsyneladende rimeligt Overslag; det virker ikke til at lade dem befordre den størst mulige Mængde Gods for den laveste Pris, som en Handtende under en ubegrænset Konkurrence kunde være tilfreds med. For saa vidt der derimod er Konkurrence imellem Jærnbannerne i Henseende til, hvad Komiteen kalder Lettelser, er dette upaatvivlelig en virkelig Konkurrence; men det er dog kun en Konkurrence af underordnet Betydning. Dersom Prisen paa Brød blev bestemt ved en Forening af Bagere, vilde det kun være en uvæsentlig Erstatning, at der var Konkurrence med Hensyn til de Tidspunkter, da man kunde faa frisk Brød. Ved Befordring som ved Kjøb af Brød er Prisen Hovedsagen; hvis Prisen bestemmes ved Konkurrence, gjælder Frihandelens Princip, hvis den bestemmes ved Aftale mellem Sælgerne, er der Monopol.

Komiteen udtaler derfor bestemt, at Jærnbannerne, selv hvor der bestaar flere saadanne ved Siden af hinanden, ere Monopoler. Det har taget mange Aar, inden de til Undersøgelse af Jærnbaneforhold nedsatte Komiteer have faaet gjort denne Opdagelse, og Publikum er næppe kommen saa vidt endnu. Det vilde ikke være vanskeligt at lave en udførlig Anthologi af taabelige Udtalelser og taabelige Ræsonnementer, der skyldes fremragende Statsmænd, som have troet paa Konkurrencen imellem Jærnbaner og troet, at der altid vilde bestaa en saadan

Konkurrence. I dette Punkt vil Komiteens Beretning overraske største Delen af Publikum, som forestiller sig en langt større Konkurrence imellem Jærnbannerne, end der i Virkeligheden er.

I to andre Punkter vil Beretningen maaske overraske Publikum i modsat Retning. Den fremhæver nemlig, at der ved Hjælp af andre Transportmidler øves en Konkurrence med Jærnbannerne, som de fleste Mennesker ikke kjende Noget til. «For det Første», siger den, «kan det ikke betvivles, at der finder virkelig Konkurrence Sted i Henseende til Befordring imellem Byer, imellem hvilke der er Søfart. Søen er en Landevej, som ikke kan spærres, og som giver et hvilket som helst Antal af Konkurrerende Adgang til der at søge deres Lykke. Skibe blive hurtig byggede, og der drages hurtig Fordel ved dem, og bestandige Forbedringer ved Bygningsmaaden opfordre til uophørlig at fortsætte Arbejdet. Og hurtig, som Skibene bygges, overføres de — og det endnu hurtigere — fra en Rute til en anden. Hvor der trænges til Skibe, kan man være vis paa, at denne Trang snart bliver fyldestgjort. Hvor derfor Skibe konkurrere med Jærnbanner, ere disses Taxter i Almindelighed overordentlig lave. Dette er i nogen Udstrækning Tilfældet med Passagerbefordringen imellem London og Margate eller Ramsgate, imellem Liverpool og Glasgow og imellem London og Aberdeen; men det er dog langt mere Tilfældet med Hensyn til Gods. Virkningen af denne Konkurrence er heller ikke alene indskrænket til de to Steder, som ere forbundne med hinanden ad Søvejen. Saaledes paavirker f. Ex. Konkurrencen i Trafikken mellem engelske og irske Søstæder ikke blot Dampskibstaxterne paa de konkurrerende Linjer, men ogsaa Taxterne paa de Jærnbanner, der

fra London føre til de forskjellige Havnestæder. Et andet Punkt, som det er af Vigtighed her at have for Øje, er, at en Nedsættelse i Taxterne, der rammer en hvilken som helst Art af Gods paa Vejen fra et Produktionssted til et vist Marked, vil regulere Befordringsomkostningerne for alt Gods af samme Art, der andensteds fra føres til det samme Marked. Dersom saaledes f. Ex. Taxten for Tilførselen af Kul fra Newcastle til London ved Søkonkurrencen bliver nedsat, vil denne Nedsættelse bestemme Prisen for Tilførselen af Kul til London fra hvilket som helst Sted. Følgelig er Konkurrencen ved Søtransport et vigtigt Element ved Bestemmelsen af Taxterne for Jærnbanegods og virker betydelig baade indirekte og direkte. Hvilken Udstrækning denne Konkurrence har, kan til Dels vurderes efter, hvad et meget kompetent Vidne har udsagt, nemlig, at han efter nogle Undersøgelser paa dette Omraade tror, at det har Indflydelse paa Godstaxterne paa tre Femtedele af alle det forenede Kongeriges Baner.

I Almindelighed vil man næppe være tilbøjelig til at tillægge denne Søkonkurrence saa stor Betydning, og vi ere ikke i Besiddelse af den Vidneforklaring, paa Grund af hvilken Komiteen har anslaaet dens Betydning saa højt. Med den sædvanlige Negligeren af Publikums Ønsker ere de for denne Komite afgivne Vidneforklaringer endnu ikke blevne offentliggjorte og ville rimeligvis ikke blive offentliggjorte, før denne Beretning ganske er opført at være Gjenstand for Omtale og Opmærksomhed. Men vi ere tilbøjelige til at tro, at den omtalte Konkurrence for største Delen kun vedrører Befordringen af tungt Gods. De lettere Pakker, der udgjøre en meget indbringende Del af Godstransporten, blive meget sjælden befordrede til Søs. Med Hensyn til Personers Befordring,

kan Søen slet ikke stilles ved Siden af Jærnbannerne; det er en altfor langsom, ubehagelig og usikker Maade at rejse paa.

I det Hele er denne særlige Konkurrence en heldig Følge af vor isolerede Beliggenhed. Det er næppe Umagen værdt i noget andet Land at tale om Søkonkurrencen i Forhold til Jærnbannerne.*)

Imellem Jærnbanner og Kanaler existerer der en lignende Konkurrence, men den er lokal, usikker og forsvindende.

Komiteen siger saaledes:

•Det er indlysende, at hvor der er Konkurrence imellem en Kanal og et stort Jærnbaneselskab, kan dette sidste nedsætte sine Taxter under den gængse Trafik paa Grund af de talrige Indtægter, det har fremfor Kanalen, saa at denne sidste snart maa overgive sig. Den vigtigste Maade, hvorpaa Jærnbaneselskaberne have sikret sig mod Kanalkonkurrence, har imidlertid været Kjøbet af vigtige Mellemlid imellem de enkelte Kanaler, og Vanskeliggjørelse af den gennemgaaende Trafik. Syd for Birmingham er der saaledes nogle uafhængige Kanaler, som staa i Forbindelse med hinanden, medens der er andre Kanaler, som burde staa i nøje Forbindelse med hine, men ere faldne i Hænderne paa Jærnbaneselskaber. Det berettes nu, at private Pramme uden videre gaa over fra den ene til den anden af hine samvirkende Kanaler, og at disse indrømme særlig gunstige Betingelser for slig gennemgaaende Trafik; men at Jærnbaneselskaberne vægre sig ved at indrømme lignende Begunstigelser paa deres

*) Det vil let ses, at netop Danmark i denne Henseende til Dels kan stilles ved Siden af England.

Kanaler og i visse Tilfælde opkræve et Slags Bomafgift, d. v. s. en høj og næsten prohibitiv Afgift for Pramme, som fra de uafhængige Kanaler ville ind i deres.

Ogsaa paa andre Maader slaa Jærnbannerne Kanalerne af Marken. Den simpleste Fremgangsmaade er, at gjøre Kanalerne værdiløse ved en uophørlig Konkurrence, og dernæst at opkjøbe dem. Lovgivningen kan ikke gjøre noget videre i den Sag. Parlamentet kan ganske vist afslaa at bekræfte et hvilket som helst Salg af Kanaler ved Jærnbaneselskaber, men i de fleste Tilfælde kunne Jærnbannerne, om de ville, drive Kanalerne til en Fallit. I Frankrig blive Kanalerne i Virkeligheden underholdte af Staten, men dette vilde i England være en Umulighed. Intet kan i Sandhed være saa absurd som at give en Jærnbane Eneret, og da at lade en Kanal gribe forstyrrende ind i denne Eneret.

. Med Undtagelse af nogle faa begunstigede Steder kunne vi ikke vente, at Kanalernes Konkurrence imod Jærnbannerne skal blive vedvarende, og i Forhold til hele Landets Trafik er den kun af liden Vigtighed. Derfor er i Hovedsagen Resultatet af de mest omhyggelige Undersøgelser dette, at en Jærnbane er et Monopol; at der ikke kan finde nogen Konkurrence Sted paa en enkelt Jærnbane, og at der i Længden ikke er nogen virkelig Konkurrence imellem flere Jærnbaner; at i de fleste Tilfælde intet andet Befordringsmiddel kan konkurrere med dem, og at det kun er i ganske enkelte Tilfælde, at Sø- eller Kanalkonkurrencen kan indvirke paa deres Taxter.

Nu maa det engelske Publikum selv overveje, hvorlænge det vil taale disse Monopoler, og paa hvilken Maade det bedst kan tilintetgjøre dem.»
