DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

774 775
656.4.L

VORE

SPORVEJSFORHOLD.

INDLEDNINGSFOREDRAG
I NATIONALØKONOMISK FORENINGS MØDE
DEN 12. MARTS 1896

AF

E. LAUTRUP,
Direktør ved Forstædernes Sporvejsselskab.

G25.6 Voie
dl

774

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

Vore Sporveisforhold

nu og i Fremtiden.

En Udtalelse til Actionairerne

i

Kjøbenhavns Forstæders Sporveisselskab

af

Bestyrelsen,

Trykt som Manuskript.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Kjøbenhavn.
Trykt hos Chr. Backhausen.
September 1895.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

I Henhold til Lovene af 23. Januar 1862 og 20. Februar 1875 er der givet Concession til de existerende sex Sporveisselskaber heri Staden.

Som næsten altid, naar der indføres noget Nyt her hjemme, er det gaaet smaat med Sporveienes Udvikling. Den almindelige Opfattelse tillægger gjerne de respektive Bestyrelser for Sporveisselskaberne Skylden herfor, idet man mener, at disse ere tilbøielige til væsentligst at varetage Actionairernes Tarv.

Til en vis Grad har man Ret heri; dog kun forsaavidt det om næsten alt Befordringsvæsen kan siges, at Interesserne løbe paralelle for hvem, der har Penge anbragt i et saadant Foretagende og for Publikum. Jo mere Udvikling f. Ex. en Sporvei faar, desmere benyttes den, og jo større bliver derved Udbyttet.

Der kan ikke være Tvivl om, at Meningen med Sporveie er den, at komme hurtig frem, men til Opnaaelse heraf er det en absolut Betingelse, at Sporveiene ere **dobbeltsporede** overalt, hvor saadant blot er muligt. Det er saaledes ingen Paradox, naar man over for Autoriteterne ofte har gjort gjældende, at en Sporvei, drevet med Enkeltspor og Skiftespor, er et Art Bedrag mod Publikum, forsaavidt dette ved at benytte Sporvogne tilsigter at vinde Tid.

For Selskaberne har det været ret uheldigt, at denne Opfattelse ikke deltes af den tidligere Ledelse af den Afdeling

i Magistraten, under hvilken Sporveiene sortere. Under denne var det forbundet med utrolige Anstrængelser at opnaa Tilladelse til Anlæg af et uskyldigt Skiftespor, endsige Dobbeltspor. Uagtet Sporveie for Byen spille samme Rolle og ere af lignende Betydning som Jernbaner for Landet, ansaa man enhver bevilget Udvidelse af Sporveisnettet som en privat Begunstigelse for Actionærerne, som et Anliggende, der ikke vedkom Publikums Interesser.

Det vilde være uretfærdigt at nægte, at den nuværende Ledelse af Afdelingen ser endel friere paa disse Forhold, men endnu er den ikke naaet hen til det efter vor Opfattelse eneste rette og fornødne Syn paa Sagen, at det er Communalbestyrelsen, som skal fordre af Selskaberne, at Linierne blive dobbeltsporede, og ikke disses Bestyrelser, som skulle bønfalde om saadant.

For vort Selskabs Vedkommede har vi, efter en halv Snes Aars ihærdige Anstrængelser, opnaaet saameget Dobbeltspor og fornødne Skiftespor paa vore tre Linier, at vi for de to næsten fuldtud, og for den tredie, Blegdamslinien, nogenlunde kunne tilfredsstille Publikums berettigede Fordring paa regelmæssig og hurtig Kjørsel. Betegnende for Communalbestyrelsens Stilling til Selskaberne er det dog, at Tilladelsen til Anlæg af nye Spor altid og endnu den Dag idag er betinget af, at disse atter skulle tages op, **naarsomhelst** Magistraten fordrer det.

Det turde nærmest være anerkjendelsesværdigt, at Selskaberne paa et saa løst Grundlag vedblivende søge at udvide Sporveisnettet, og forstaaeligt, at disses Actionairer, tagende Hensyn til at Foretagenderne ere afhængige af Communalbestyrelsens Naade og Barmhjertighed, fordrer mere end almindelig Rente af den Capital, de have anbragt deri.

Man ser vist neppe helt feil naar man forudsætter, at den tilstedeværende active og passive Modstand overfor Consolidering og Udvikling af Selskabernes Virksomhed kan søges i netop det Hensyn, at der ingen Anledning er til — som det sædvanlig kaldes — at fylde Actionairernes Lommer.

Og dog turde denne Opfattelse være ganske ubeføiet. Det er saaledes givet, at Communen Intet har foretaget til Indførelse af Sporveisdrift herhjemme. Initiativet er taget af Private, og det er i Virkeligheden Byens Borgere, der have løbet Risikoen, ved at tage Actier i disse Foretagender.

Med enkelte Undtagelser har Selskaberne i de første Aaringer ført en mere eller mindre trang Tilværelse med jævnlig Underskud. Vort Selskab har saaledes i de to første Driftsaar, hvor Udgifterne til Vedligeholdelse vare temmelig forsvindende, haft Underskud. I det tredie Driftsaar lykkedes det igjennem Møntforandringen og den Taxtforhøielse, man som Følge heraf mente at kunne indføre, at dække Underskudet og betale 1% i Udbytte. Under de paafølgende syv Driftsaar holdt Udbyttet sig omkring 6%, og det var først efterat Selskabet — dog kun for et Tidsrum af tyve Aar — havde erholdt Concession paa Farimagsgadelinien, at Udbyttet steg til 8 à 10%, i hvilken Henseende det dog vel maa erindres, at dette Resultat væsentlig skyldes den Omstændighed, at man ikke foretog en Udvidelse af Actiecapitalen, der svarede til Udgifterne ved det betydelige nye Anlæg, men derimod søgte at afholde disse dels ved amortisable Laan og dels ved Forbrug af Reservefonden. De to sidste Aars Driftsudbytte henholdsvis 14 og 16%, skyldes alene den uventede Udvikling, som Trafiken paa Farimagsgadelinien har taget, hvorimod den fra 1884 anlagte Nørregadelinie har været dreven med Tab, ialtfald lige til dens ene Holdestation flyttedes fra Dyrkjøb til Gammeltorv. Selv om Statusforbedring saaledes senere hen har givet sig tilkjende ved forholdsvis store Dividender, maa det erindres, at hvis der til risikable Foretagender ikke svarede en høiere Rente end den almindelige, vilde saadanne neppe se Dagens Lys.

At der er en ikke ringe Risiko forbunden med Sporveisforetagender, fremgaar ikke blot af hvad ovenfor er anført om de Forbehold, Communalbestyrelsen tager overfor Udvidelser af Sporveisnettet — et Forbehold der, om det bragtes til Anvendelse, maatte virke ligefrem dræbende — men navnlig deraf, at Selskaberne ikke have haft Sikkerhed for at faa

Concessionerne fornyede. En fornuftig Actionair i et Selskab, der giver større Udbytte end almindelig Rente af den Sum, hans Actier staar ham i, er naturligen henvist til at henlægge det overskydende Beløb til Amortisation. Det maa ogsaa erindres, at det er de færreste Actionairer, som hører til de oprindelige. Hovedparten har indkjøbt Actier til en saa høi Pris, at den megen Tale om ublu Gevinst er fuldstændig ubeføiet, og bunder i Virkeligheden i den urimeligste Misundelse.

Fortiden drives samtlige kjøbenhavnske Sporveie ved Hestekraft. Det er tilfældigt, at Fouragepriserne i de senere Aar have været lave. Havde det modsatte været Tilfældet, vilde alene denne Post paa Regnskabet have slugt en meget væsentlig Del af Selskabernes Driftsoverskud.

I Forbindelse med denne Omtale af Actionairernes Stilling turde det være ret naturligt at imødegaa den vrange Omtale, som fra forskjellige Sider er bleven de bedre stillede Selskaber tildel med Hensyn til deres Personales Lønnings- og Arbeidsvilkaar.

For ikke at blive for vidtløftig, skal man holde sig til at belyse Forholdet, som det er herved Selskabet.

Af en Conducteur fordres det, at han er velopdragen og paapassende og kan aflægge det Smule Pengeregnskab, som angaar Vognens daglige Indtægt; af en Kusk, at han kan kjøre et Par Heste. Det vil saaledes ses, at der ikke kræves særegne Qvalifikationer udover det almindelige for at komme og for at forblive i Selskabets Tjeneste. Vil man nu dømme om de Nævntes Indtægter, maa man ikke see bort fra, at Stillingerne give Anledning til Modtagelse af Beløb i Drikkepenge, der ialtfald herved Selskabet, uden Overdrivelse kan anslaaes til en Hovedpart af hvad Personalet betaler i Husleie. Af Selskabet gives Uniform, fri Lægehjælp og en gjennemsnitlig Lønning af 11 à 1200 Kr. aarlig til Conducteurer, og 10 à 1100 Kr. til Kuske. Endvidere har Personalet Adgang til Pension og er forsikret imod Ulykkestilfælde. Og vil man dømme om det Arbeide, der fordres for dette Vederlag, saa

maa det vel indrømmes, at Gjerningen er meget ensformig og derved noget trættende i Længden, men at betegne den som særlig anstrængende, endog som Plageri, er den pure Overdrivelse. Vistnok udgjør Tiden paa Arbeidsdage circa 15 Timer, men „Arbeidet" afbrydes for hver Kjøretour af en Hviletid, der for en enkelt af Liniernes Vedkommende — Nørregadelinien — hidtil har været den samme som Kjøretiden, idet der skiftevis kjørtes og hviltes i 10 Minutter. Endvidere gives der Personalet Fridage; paa de to Hovedlinier hver 4. Dag, paa Nørregadelinien hver 6. Dag. Da nu et simpelt Regnestykke paa nævnte Grundlag giver c. 12 Timer gjennemsnitlig Væren til Tjeneste om Dagen, og Hvile- og Spisetiden er c. 3 à 4 Timer, vil det ses, at den Tid i hvilken der daglig „arbeides", saa temmelig nærmer sig den attraaede Normal-Arbeidsdag af 8 Timer daglig.

At Personalet, ligesom en Fisker, maa sidde en Tid af Dagen og „vente paa Bid", kan beklages som kjedeligt, men til at holde ud er det. Desuagtet bebreides det Selskaberne, at Personalet bliver overanstrengt, og man opfordres indtrængende til at indføre et dobbelt Personale til skiftevis Tjenestegjøren.

Til hele det underordnede Personale udgav Selskabet for Aaret 1894 et Beløb af 111.500 Kr. Hvis denne Sum skulde fordobles, vilde Resultatet blive det, at Aarets Overskud Kr. 137.725 reduceredes til 26.225 Kr., hvad der vil være ensbetydende med, at Selskabet, efterat have udredet stipulerede Afdrag paa Gjæld til Beløb 13.000 Kr. og afholdt den lovmæssige Henlægning til Reservefonden af 7.400 Kr., knap kunne betale Actionairerne en Dividende af 1½%. Selv om man nu indskrænkede sig til at lade den berørte Ordning gjælde kun Kjørepersonalet — hvad der dog vilde være temmelig inconsekvent, eftersom det øvrige Tjenestepersonales Gjerning er langt mere anstrengende — er det indlysende, at om Selskabet skulde beholde de nuværende Lønningssatser, saa maatte Fridagene først og fremmest forsvinde. Der er imidlertid ingen Tvivl om, at herimod vilde selve Personalet være

de første til at nedlægge Protest; men, til at faa baade i Pose og i Sæk, dertil er det jo ikke særlig berettiget, og til Ære for dets Retfærdighedssands skal det da ogsaa siges, at man hidtil ikke har sporet nogen Tendents i denne Retning.

Af de existerende Sporveisselskaber udløber Nørrebroes Selskabs Concession først, nemlig til 1. Januar 1897.

Det var derfor paatide, at den nye Sporveislov udkom; denne Lov, som skal afgive Grundlaget for den fremtidige Ordning af Byens Sporveisforhold. Det synes imidlertid at Loven ikke blot er — for at bruge et mildt Udtryk — mindre forstaaelig, men tillige uanvendelig efter sin Bestemmelse, hvis denne, som det synes, er at ofre de existerende Selskaber til Bedste for Kjøbenhavns Commune. Da Forslaget til Loven forelaa, henvendte vi os til Formanden for det af Folkethinget nedsatte Udvalg, og henledede blandt andet dennes Opmærksomhed paa, at Forslaget lod Spørgsmaalet om **Fornyelse** af de gjældende Concessioner fuldstændig uomtalt. Man modtog den trøsterige Oplysning, at dette ingenlunde var Meningen og at en Ændring i Affattelsen af Loven i berørte Retning vilde være selvfølgelig; en Ændring der imidlertid er udebleven. Igjennem den Betænkning, som Folkethingsudvalget afgav d. 1. Marts 1895, gaar det dog som en rød Traad, at de nugjældende Concessioner tænkes fornyede. Kun et enkelt Medlem af Udvalget ønskede Lovforslaget affattet saaledes, at Eneretten til Drift af Sporveie i Fremtiden kun skulde kunne gives Communer, de øvrige Medlemmer nøiedes med, formentlig som en Art Indrømmelse overfor Mindretallet, at søge fastslaaet — hvad der dog ikke kom tilorde i Loven — at der gaves Communerne Fortrinsret ved Meddelelse af Concessioner — notabene — paa nye Linier.

Som foran berørt, kom Loven frem i en saadan Skikkelse, at den er vanskelig at finde ud af, og Grunden hertil

menes at være den, at man i sidste Øieblik forsøgte at favorisere Kjøbenhavns Commune paa Selskabernes Bekostning, men undsaa sig ved at gjøre dette i klare og forstaaelige Ord. Den store Kreds af Byens Borgere, som har fulgt det private Initiativ til Indførelse og videre Udvikling af Sporveisdriften, ved med Risiko at anbringe de ca. 4 Millioner, som samtlige Selskabers Actiecapitaler repræsenterer, synes fuldstændig at være ignorerede af Lovgivningsmagten og prisgivne Communens Naade og Barmhjertighed. Der er nu indtruffen den af Nemesis arrangerede Situation, der ikke er uden Komik, at Communen sikkerlig er i høi Grad i Beraad med hvad den skal stille op med den uventede „Gave". Dette er dog ikke saa forunderligt, thi samtlige de herhenhørende Forhold ere i en ganske ualmindelig Grad forviklede, og de forskjellige Interesser, der ville være at fyldestgjøre, saa modstridende, at der vistnok maa udkræves et Hug ind i det Næt, hvori den opstillede Fortolkning af Loven har indspundet Communen, for at Situationen kan blive klar. Forudsætningen for en fornuftig Ordning maa formentlig blive, at Sporveisloven fortolkes der hen, at Hovedreglen bliver, at Eneret til Drift af Sporveie gives til Private, Undtagelsen, at der overdrages Communer en saadan Ret.

Af alle Granskninger over Loven, som den foreligger, og med Udvalgsbetænkningen som Lexikon, synes nemlig denne Fortolkning at ligge nærmest for Muligheden af en praktisk Løsning.

Efter hvad vi — fra den bedste Kilde — have erfaret, synes ialtfald vor høitærede Magistrat at overvurdere „Gavens" Betydning og Størrelse ogsaa i pecuniair Henseende, og forsaavidt det af de hidtil førte Forhandlinger fremgaar, at Magistraten, eller det om Sagen nedsatte Udvalg troer, at Ministeriet for de offentlige Arbeider ved Lovens „Ordlyd" er afskaaret fra at forny de existerende Concessioner — fordi Ordet „Fornyelse" ikke findes i Loven i udtrykkelig Forbindelse med existerende Sporveislinier — saa foreligger der formentlig et mærkeligt Feilsyn.

I Lovens § 1 siges nemlig, at Eneret til Drift af Sporveie kan meddeles saavel Communer som Private. Da man nu ved „Private“ selvfølgelig maa forstaa ogsaa Aktieselskaber, vil der Intet være til Hinder for, at bestaaende Selskaber kunne opnaa ny Concession paa Grundlag af den nye Lov. Om noget Saadant betegnes som en „Fornyelse“ eller ei, er jo den ligegyldigste Sag af Verden, kun en Strid om Ord; thi, at faa en Concessionsfornyelse paa hidtil gjældende Vilkaar, derom har vistnok ingen af Selskaberne endog blot drømt efter de Tendentser, som i de senere Aar have gjort sig gjældende paa dette Omraade.

Det er aabentbart, og med fuld Berettigelse Lovens Mening, at Communen ogsaa i dette Forhold skal være Herre i sit eget Hus, og da navnlig, at den ved Udstædelse af fremtidige Concessioner til Private, i Henhold til Lovens § 1 skal kunne sikre sig, ikke blot, at der i saadanne optages enhver fornøden Bestemmelse til Værn om mange forskjellige Interesser, men selvfølgelig, og ikke mindst, Ret til Andel i Selskabernes Aars-Udbytte, **naar** dette viser sig større end rimeligt er. Denne Andel vil, for de af Byens Skatteborgere, der benytte Sporvogne, være en Art Bonus o: Erstatning for, at Sporveistaxterne have været for høie i det paagjældende Aar.

Naar Loven forudsætter, at Communen selv kan blive Concessionshaver, tør man nok, hvad senere skal forsøges paavist, kunne gaa ud fra, at det ligesaa lidt har været Tanken, at Communen skal kunne gaa til Selvdrift som — ved Bortforpagtning — til eventuel Rovdrift paa Bekostning af den nævnte Del af dens Borgere. Meningen maa tænkes nærmest at have været, at Communen som Concessionshaver forudsættes bedst istand til at fuldkommengjøre Driften, og da navnlig til at indføre en saa lav Taxt, at den ubemidlede Del af dens Indvaanere kunne benytte Sporvogne i en langt større Udstrækning end hidtil. At selv denne Mening utvivlsomt er inde paa et feilagtigt Spor, skal man søge at eftervise.

Det er foran berørt, at de høie Dividender, som enkelte

Sporveisselskaber, ogsaa vort, give Actionairerne, i Virkeligheden kun i ringe Grad overstige almindelig Rente, for Hovedparten af Actionairerne. Klart er det nu, at den store Stigning i Actiernes Cours ikke vilde have fundet Sted, dersom der i Concessionerne var bleven betinget Communen en passende Andel i Udbyttet. Denne høie Cours er der nu engang, og der maa tages Hensyn til den, hvis man ikke vil tilføie Forretningslivet et Ulivssaar. Som en af dens Følger har der lydt Røster for, at Communen selv burde tage Affaire ved Drift af Sporveie, uden at man — og vel heller ikke vor høie Lovgivningsmagt — har gjort sig det klart, hvilke Følger en saadan Ordning vil have. Det har derfor sin store Interesse, at søge det Spørgsmaal besvaret tilfredsstillende, om Communen som saadan bør indlade sig herpaa.

Der kan tænkes to Alternativer med Communen som Concessionshaver: at den bortforpagter Driften, eller at den selv tager Driften i Haand.

I begge Tilfælde menes saadant at ville virke dræbende paa det private Initiativ og blot derved være til Skade for Byens velforstaaede Interesser.

Et Hovedsynspunkt kan ogsaa være, at Communen derved fristes end længere ind paa Anvendelse af indirecte Beskatning.

Ved at Byens Gasværk og electriske Station drives af Communen med stort Overskud, paalægges der Borgerne en Skat, der ikke blot, som al indirecte Beskatning, kan menes at falde uretfærdigt, men, hvad der er af Betydning, ved den høie Pris paa disse Livsfornødenheder hindres det lille Haandværk i at benytte slige Hjælpekilder til Fremskaffelse af billig Arbeidskraft. Paa lignende Maade vil en Sporveistaxt, der er høiere end strengt nødvendig, hindre Smaakaarsfolk i, ved Hjælp af Sporvogne, at tage billige Boliger i Byens Udkanter.

Consekventsen af, at Communen optræder som Concessionshaver vedrørende Sporveisdrift, maa eller kan jo blive, at ogsaa Droschke-, Omnibus- og lignende offentlig Kjørsel kommer paa dens Haand. Der bliver saa Intet for dens Bor-

gere at tage sig for i disse Brancher, og fra Communalbestyrelse glide vi umærkelig over i Communisme.

Bortforpagter nu Communen Driften, maa det vel være Hensigten, at skaffe den en vægtig Forøgelse af Indtægt. Men vi gjentager det paany, hvorledes i Alverden vil denne Hensigt kunne forenes med en Fordring om at fremskaffe den billigst mulige Taxt for Sporvognskjørsel. Det er meddelt os, at Forpagtningsafgiften tænkes beregnet af Driftens Bruttoindtægt, men herved vil man enten afskjære sig fra at indføre den billige Taxt, eller, hvis man fastslaar denne, udsætte Forpagteren for at gaa i Stykker. Viser det sig derimod, at Netto-Udbyttet bliver større end man under Forpagteren, vil det næppe mangle, at Communen efter de først indvundne Erfaringer, vil beregne Afgift af saavel Brutto- som Nettoindtægten; i Sandhed en mere eiendommelig end sund Form for Forpagtningsforhold.

Overhovedet maa det kunne siges, at hvad enten man bibeholder den nu brugelige Drift med Hestekraft, eller gaar over til Benyttelse af Electricitet, vil — netop med Communen som Concessionshaver — Kravene paa bekvem, hyppig og billig Kjørsel, Indførelse af bestemte Holdepladser paa Linierne, Correspondancekjørsel udover rimelige Grændser m. m., hidføre en Risiko ved Forretningen, som, navnlig naar Communen tænkes selv at ville overtage Driften af Sporveiene, formentlig ligger fuldstændig udenfor, hvad en saadan Institution bør paatage sig. Denne Risiko kan derimod næppe søges deri, at det i den samlede Communalbestyrelse skulde skorte paa tilstrækkelig Dygtighed til Førelse af Forretningen — tvertimod. Sporveisdrift er imidlertid en practisk Gjerning, ved hvilken der hovedsagelig skal handles og ikke tales og skrives i en Uendelighed. En bureaukratisk Drift har al Udsigt til at blive dyr — men slet.

Vistnok drives vore Jernbaner som Regel af Staten, og utvivlsomt tilfredsstillende i Hovdsagen. Det maa dog bemærkes, at Generaldirectoratet for Statsbanedriften er ganske anderledes frit stillet end tænkes kan for den eventuelle

5te Borgermester for al Stadens Befordringsvæsen med sine henimod 50 Medbestyrere, som skulle tages paa Raad med i ethvert Spørgsmaal af blot nogenlunde Betydning. Det er jo saaledes i nært Minde, at Driften af Istedgadens Sporvei maatte ligge Brak i henved en Maanedstid efter at Alt var rede til dens Igangsættelse, for at afvente Communalbestyrelsens „endelige" Beslutning vedrørende Taxterne.

Ved den nævnte Sporveis Anlæg ønskede Concessionshaveren at drive den ved Electricitet, men mødte Modstand hos Communen; formelt, af manglende Lovhjemmel til at bevilge denne nye Driftsmaade, reelt — saavidt vides — fordi man ikke vilde tillade Brugen af Luftledninger. Nu, et Par Aar efter, har Strømmen vendt sig. Communen deltager i det almindelige Ønske om, ogsaa i denne Henseende, at komme paa Høide med andre Storstæder. Bliver Enden paa Lægen, at Communen tager Concession efter de nu bestaaende Selskaber, vil den ikke kunne trække sig tilbage fra fortsat Anvendelse af Electricitet, selv om den ved de første Forsøg, altsaa ad praktisk Vei, kommer til Erkjendelse af, at Forventninger og Resultater see skævt til hinanden.

At Communen ligesom Private, ifølge den nye Lov skal have Concession af ministeriel Haand — mærkeligt nok efter indhentet Samtykke og Overenskomst **med sig selv**, thi saaledes staar der i Loven — tyder paa, at den i dette Forhold skal staa under ministerielt Tilsyn. Det sees ikke ret, om denne Ordning skal betegne et Skridt henimod den eftertragtede „selvstændige Communalbestyrelse".

Af de mange Consekventser, som communal Sporveisdrift vil kunne medføre, skal man endnu blot anføre en enkelt. Det er paavist, at f. Ex. vort Sporvognspersonale i Virkeligheden er godt stillet, nemlig med en samlet gjennemsnitlig Indtægt af 3 à 4 Kr. daglig. Der er ikke Spor af Rimelighed for, at Communen, selv om den vælger at bortforpagte Driften, faar Lov til at knibe denne Indtægt ned; det skal „den offentlige Mening" nok sørge for. Men hvorledes vil det saa gaa med Lønningerne til den store Arbeidsstyrke, som Communen iøvrigt har i sin Tjeneste til forholdsvis lav Pris.

Som nævnt foran løber Nørrebros Sporveisselskabs Concession ud til 1897. Her synes Sagens Ordning simpel nok. Efter Selskabets Concession tilfalder Sporet Staten. Den nye Sporveislov giver Communen Ret til at overtage Sporet — ikke det øvrige Anlæg — som Eie, imod at udkjøbe Staten med en Sum, der svarer til 10% af Selskabets Actiecapital, eller med andre Ord, for den urimelig ringe Sum af 31,000 Kr. kan Communen komme i Besiddelse af et Spornet af en langt større Værdi. Her foreligger en Fristelse til, samtidig med Sporet, at tage Concession og derved berige sig paa Aktionairernes Bekostning. Falder Communen for denne Fristelse, kan der ikke være Tvivl om, at den, ved iøvrigt at faa Concessionen gratis, vil gjøre en særdeles god Forretning, hvadenten den gaar til Bortforpagtning eller Selvdrift, om den anvender Hestekraft eller Electricitet, medens Offeret — som ofte men ikke tidt nok fremhævet — bliver den Kreds af Borgere som har anbragt Penge i Foretagenet, i Tillid til, at Concessionen vilde blive fornyet, om end langtfra paa saa gunstige Vilkaar som forhen; en Forudsætning, som man fuldt ud og til den seneste Tid har været berettiget til at nære, cfr. Folkethingsudvalgets Betænkning.

Bortforpagter nu Communen Driften, fremkommer dens Indtægter antagelig ved delvis Fritagelse for Vedligeholdelse af Kjørebanen imellem og ved Skinnerne, o: godt og vel $^2/_3$ af denne, ved Levering af Electricitet —eventuelt uden Rabat— hvis denne Driftsmetode indføres, og endelig ved en Afgift, beregnet pr. Brutto-, muligen tillige pr. Nettoindtægt.

Ved Selvdrift lægges de to førstnævnte Indtægtskilder selvfølgelig tørre, men da det maa antages, at Communen vil have sin Uleilighed godt betalt, og at den communale Drift næppe vil blive billig, vil dens Optræden som Sporveisentrepreneur naturligen bringe den til at lægge Vægt paa den sidstanførte Indtægtskilde. Men, netop paa dette Omraade bringes — som oftere berørt — Communen i Conflikt med Publikum, hvis Forhaandsbegeistring for den electriske Drift bunder i Forventning om, at komme til at kjøre for næsten Ingenting.

Naar saaledes det forommalte Mindretal i Folkethingsudvalget om den nye Sporveislov, og Borgerrepræsentanter af samme politiske Opfattelse, i Forening ses at være Talsmand for, at Communen bør tage Concession paa Sporveie, kan det næppe være Hensigten at tilveiebringe et nyt Skatteopject, men netop at gavne Smaakaarsfolk ved Hidskaffelse af en lav Sporveistaxt.

Lad nu ogsaa denne første Mundfuld — Nørrebros Sporveisselskabs Concession — virke nok saa pirrende. Det bliver et stort Spørsmaal om Appetiten holder sig, naar Communen, efter at have sagt „A" skal til det næste Bogstav i Alfabetet og tage Concession efter de øvrige Sporveisselskaber; thi derpaa maa man vel kunne stole, at Communen i denne Sag tager Alt eller Intet, at den ikke leder sig de bedste og lækkreste Stykker ud.

For at simplificere dette Spørgsmaal skal man holde sig til, at det bliver vort Selskabs Skjæbne som skal afgjøres.

Vor Blegdamslinie er da undergivet samme Bestemmelser som ovenfor anført for Nørrebros Sporveisselskab — med den lille Forskjel, at det bliver Kjøbenhavns og Frederiksberg Communer, som i Forening skulle blive enige om, hvem af dem, der skal nøjes med det mindste Stykke af Kagen.

Med det uheldige Resultat i Minde, som fornylig forelaa af de tvende Communers Forhandlinger angaaende den for begge Parter vigtige Sag om Udfyldning af den stinkende Ladegaardsaa og dens Omdannelse til en Boulevard, der vilde have aabnet en høist fornøden Færdselsvei imellem et stort Opland og de tvende Communer, tør man forudsætte som sandsynligt, at alene dette Fællesskab i Interesser vil gjøre den nye Sporveislov uanvendelig overfor Spørgsmaalet om denne Linies Fremtid, selv om Loven lader sig fortolke som et Middel til at berige Communerne paa Bekostning af actiehavende Borgere.

Men lad saa være. Det forudsættes, at de tvende Communer komme til Enighed f. Ex. om, at Frederiksberg Commune faar Concession paa vor Blegdamslinie imod at betale

hele Afløsningssummen til Staten for Sporet, og en, selvfølgelig rundelig, Afstaaelsessum til Kjøbenhavns Commune for Ophør af Compagniskabet, og at sistnævnte Commune tager Concession paa vore Farimagsgade- og Nørregadelinier.

Concessionen paa disse sidstnævnte Linier lyder imidlertid paa, at ved dens Udløb har Communen Valget imellem, at forlange Spornettet taget op, eller at overtage hele Anlæget med Materiel, Heste, Station o. s. v. efter Vurdering af uvillige af Retten udnævnte Mænd. Hvorledes denne Vurdering skal være, er der i den nye Sporveislov givet en Bekræftelse paa ved at forudsætte, at en saadan skal tage tilbørligt Hensyn til Værdien i Overtagelsesøieblikket, o: med Forudsætning om fortsat Drift, eftersom en Standsning af Forretningen maa ansees som utænkelig.

Da saaledes det første Alternativ, at forlange Sporet taget op, simpelthen er uigjennemførligt, ligesaa umuligt, som at give et andet Selskab fremfor vort ny Concession paa vore Linier, har Communen i Virkeligheden kun Valget imellem, enten at søge Overenskomst med vort Selskab om ny Concession til os, eller selv at tage denne og da at kjøbe hele Anlæget af vort Selskab.

Dette sidste vil, som paavist, blive en temmelig dyr Historie, og da Communen derefter, som ogsaa berørt i det Foranstaaende, rimeligvis vil se sig tvunget til snarest og med stor Bekostning at indføre Drift ved Electricitet, skal der kun lidet Regnebegreb til at kunne forstaa, hvor ugjørligt det vil være for den at faa de to incommensurable Størrelser — en billig Taxt og et klækkeligt Udbytte -- til at gaa op i en høiere Eenhed. Og, som Spot til Skaden, vil det blive fremhævet, at denne ny Virksomhed fra Communens Side, fuldstændig har forrykket Communalbestyrelsens Forhold til Byens Borgere, idet den, som Følge af den direkte Rapport, hvori den derved kommer til Publikum, fra at være nærmest Borgernes Formynder, har gjort sig til disses Tjener.

Men, kan det indvendes, naar Communen saaledes menes ikke at være tjent med at overtage denne Art Forretning, saa

er jo alt Haab udelukket om at faa electrisk Drift indført i den nærmeste Fremtid ved Initiativ fra de existerende Selskabers Side.

Netop det Modsatte er Tilfældet. Ethvert af Selskaberne vil, af Hensyn til Muligheden af ikke at faa Concessionerne fornyede, og som Følge af Bestemmelsen om eventuelt at skulle tage Sporet op, ved Concessionens Udløb have opsparet et saa betydeligt contant Reservefond, at det bedre end nogen Anden, og ved nævnte Tidspunkt, eventuelt kan gaa over til electrisk Drift. Sagen er vistnok blot den, at man bør opgive det hæsblæsende Krav paa øieblikkelig Overgang til det Nye, vel erindrende sig, at det er ulige lettere at rive ned, end at bygge op, og at det i denne Sag dreier sig ikke om Smaating, men om Summer, der maa regnes i Millioner.

Overfor Indførelse af nye Reformer ere vi herhjemme et seigt og langsomt Folkefærd. Beslutte vi os saa endelig til at foretage Vendingen, ere vi slemt tilbøielige til at gaa hovedkulds paa, uden at beregne om det Nye ikke alt er paa Retour.

Vi kunne vistnok alle som Een være enige om, at hvor Talen er om Anlæg af en hel ny Sporveislinie heri Byen, kan Driften fortiden kun tænkes som electrisk, om saa kun for et Forsøgs Skyld.

At Istedgade befordres med Hestekraft geraader os, som berørt, til grumme liden Ære.

Er Spørgsmaalet derimod det actuelle, at forlange af de bestaaende Selskaber, at der snarest skal gaaes over fra Hestekraft til electrisk Drift, altsaa med Bortkasten af Værdier til meget store Beløb, saa vil ikke blot enhver Besidder af Sporveisactier, men enhver fornuftig og besindig Mand, der har Sands for Statens og Communens oeconomiske Forhold i sin Helhed, give sig ind paa alvorlige Overveielser om, hvorvidt Indførelse af dette Nye er Offrene værd, og forelægge sig forskjellige Spørgsmaal til Besvarelse.

Af saadanne skulle vi fremhæve nogle af de væsentligste

og samtidig vedføie en Besvarelse, der i ethvert Fald er tænkelig.

Vil Kjørslen blive hurtigere ved electrisk Drift, hurtigere f. Ex. end paa vor dobbeltsporede Farimagsgadelinie?

Hvem troer for Alvor herpaa, ialtfald under vort nugjældende Politireglement. Kommer Communalbestyrelsen blot saavidt i Frisind, at den giver Selskaberne de samme Betingelser for at kjøre med Hestekraft, som vil udkræves til electrisk Drift, først og fremmest gjennemført permanent Dobbeltspor, saa vil der i berørte Henseende næppe spores nogen synderlig Forskjel paa de tvende Driftsmaader. Exempelvis skal anføres, at paa den i f. A. aabnede electriske Sporvei i Zwickau bruges der 25 Minutter til at befare Linien, der har en Længde af 6000 Al. Paa vor Farimagsgadelinie bruges kun 19 Minutter til en Strækning af 5200 Al. Den Indvending, at Vognenes Igangsættelse ved Hestekraft er Dyrplageri, vil forhaabentlig falde bort ved Indførelse af en nyopfunden Maade til ad mekanisk Vei at sætte Vognen igang paa, som fortiden prøves ved vort Selskab. Vistnok har man i Udlandets store Byer electrisk Sporveisdrift paa enkelt Spor med Skiftespor. Den hurtige og regelmæssige Kjørsel fremkommer da navnlig derved, at Vognene ikke holde overalt paa Linierne, men kun ved bestemte Stoppesteder. Prøves der herhjemme paa at indføre denne Ordning, vil der ikke være et af Selskaberne som kan fremvise et nævneværdigt Driftsoverskud. Forholdene ere for smaa og Distancerne for korte, for Intet at regne i Sammenligning med virkelige Storstæders. Herhjemme er der maaske ikke een af Hundrede, for hvem Tid er Penge, som f. Ex. i Amerika; benytter man Sporvogne, er det mest af Mageligheds hensyn. Det lader sig end ikke benægte, at vort Publikum gjør alt muligt for at sinke Driften af Sporveie, navnlig ved sendrægtig Paa- og Udstigning af Vognene. Det hører ogsaa til Hverdagsbrug, at f. Ex. en Borger eller navnlig Borgerinde, efter ved de heftigste Anstrængelser at have faaet en langt foranløbende Spor-

vogn til at holde stille og tage sig op — selvfølgelig til Ærgrelse for tilfældig travlt havende Medpassagerer — ved Udstigning af Vognen har god Tid til at tage sig en lun lille Passiar i et Qvarterstid med en Bekjendt paa Afstigningsstedet. Vel er det saa, at sligt vil falde bort af sig selv ved Indførelse af bestemte Holdesteder, men som Forholdene ere, med forholdsvis korte Distancer, vil vort Publicum vedblivende fordre at kunne stige paa og af Vognen, hvorsomhelst det lyster, en Fordring, paa hvis Honorering al Sporveistrafik her hjemme i Virkeligheden hviler.

Bliver da den electriske Kjørsel langt behageligere og mageligere end med Hestekraft?

I Udlandets store Byer, navnlig i Amerika, danne Sporveiene mest lige Linier. Hos os dominerer Curvespor i en følelig Grad. Paa den ene Halvdel af vor Blegdamslinie haves saaledes Curvespor om 5 Gadehjørner paa en Strækning af c. 2000 Al. Forudsat det næsten utrolige, at vi faa Lov til at kjøre hurtigt med Electricitet, vil denne Omstændighed medføre, at Passagererne i disse Spor blive tumlede om mellem hverandre; om dette bliver en Behagelighed, er en Smagssag. I Hamborg f. Ex. regnes denne Omtumling for saa farlig for Pasagerernes Liv og Lemmer, at de tre af Vognenes fire Adgange holdes tilgitrede og aflaasede under Kjørselen, som i sin Tid paa Dampsporvognene, og oplukkes alene ved Stoppestederne.

Vil Sikkerheden under Kjørslen blive langt større end med Hestekraft?

Det er trist men sandt, at trods vor omhyggelig udvikledo Politiordning, findes en alt for stor Procentdel af vore Arbeidskuske at være enten uden Kjørefærdighed, berusede eller sovende under Kjørselen. Deraf de talrige, næsten til Dagens Orden hørende Paakjørsler paa Sporvogne.

Enhver kan regne ud, hvorledes Sikkerhedsforholdet vil blive med eventuelt hurtig løbende electriske Vogne. Vel kan

disse standse pludselig, og derved som Regel undgaa at paakjøre Personer eller Gods, men er det den electriske Sporvogn der paakjøres, saa maa Sammenstødet antages at blive saa meget alvorligere, som Farten er større end under de nugjældende Forhold.

Vil Etablering af electrisk Drift med Luftledninger — den, der fortiden menes at have Communalbestyrelsens Sympathi — **virke misprydende for Byen?**

Besvarelsen kan, naar den skal være sandfærdig, kun gaa i bekræftende Retning.

Imod disse og lignende Indvendinger imod Indførelse af electrisk Sporveisdrift vil man som oftest høre anført, at der Intet berettes om saadanne fra Udlandet. Sagen er vel nok den, at dersteds som herhjemme er Begeistringen for alt Nyt saa overvældende, at man — for en Tid — kun har Øie for, hvad man ønsker at se.

Vore Gader ere som Regel smalle, og Publikum er vænnet til, som en naturlig Følge heraf, at benytte Kjørebane og Fortoug iflæng. Hvem borger for, at der ikke reiser sig en Storm imod hurtig kjørende electriske Sporvogne, som nu for Tiden imod Cyclekjørselen, og i sin Tid imod Dampsporvognen, hvis Kjørehastighed blev sat ned af Øvrigheden.

I en Sag af saa stor Betydning gjælder det dog om, ikke at lade sig for hastigt rive med af en Stemning i Øieblikket, men om at handle praktisk og fornuftigt og simpelthen, efter i Almindelighed at have opveiet Fordel og Skade imod hinanden, da at undersøge, **om det pecuniært set kan betale sig** at gaa fra Hestekraft over til Anvendelse af Electricitet, saaledes som Forholdene stille sig herhjemme.

Fra et Forretningsstandpunkt er dette Hovedsagen, og da Communen ligesaa lidt som Sporveisselskaberne kan forudsættes at ville gaa iblinde i et saa betydeligt Anliggende, maa det formentlig være paa dette Punkt, at ogsaa det af Borgerrepræsentationen nedsatte Udvalg vil søge Klarhed

tilveiebragt. Et er sikkert, at vi herhjemme ere uden nogen som helst praktisk Erfaring paa dette Omraade. Hermed sigtes ikke til, at vi ikke eier nogen electrisk Bane. Til at installere en saadan fra Nyt af, ere Erfaringer fra Udlandet naturligvis tilstrækkelige. Heller ikke til den foranberørte Bortkasten af Værdier som ere paaregnelige, f. Ex. hele det nu brugelige Vognmateriel m. m.

Hvad man tænker paa, er den uudregnelige Indflydelse, som Overgangen til electrisk Drift muligen vil have ifølge Forhold, der ere eiendommelige for os, og hvor udenlandske Erfaringer gjælde til Wandsbæk. Vi skulle tage nogle enkelte foruden de i det Foregaaende anførte.

Det er saaledes høist rimeligt, at de herhjemme fortrinsvis anvendte Sporskinner af System Haarmann ere saa svage, at de ville blive ligesaa ubrugelige efter kort Tids Forløb, som den forulykkede Dampsporveis Skinner **af samme Art og Mærke.** Vore store Sporvogne veie 5 à 6000 ℔; en tilsvarende electrisk Vogn af almindelig Type til overjordisk Ledning 10 à 11000 ℔, en Dito med Accumulatorer c. 20000 ℔, alle ubelastede, og netop ved Evnen til at standse brat — en Færdighed, som der nok vil blive rigelig Brug for — give de electriske Vogne et større Slid paa Skinnerne. En Overraskelse i denne Retning vil repræsentere Millioner.

Det er ogsaa værd at erindre sig, at den electriske Drift, med hurtig Kjørsel, flere Vogne og bestemte Stoppesteder, kræver en Trafik, som herhjemme kun findes paa ganske enkelte Sporveislinier. Vi ere saa uheldig stillede, at hvor den største Trafik haves i selve Byen, nemlig ad Strøget Kongens Nytorv — Halmtorvet, netop der er Anvendelse af mekanisk Drivkraft umulig; lige det modsatte af hvad der er Tilfældet i Udlandets store Hovedstæder, hvis Forhold vi saa usigelig gjerne ville efterligne.

Naturligvis kan det fordres, at der til foranstaaende Forsøg paa at give en Fremstilling af vore Sporveisforhold,

slutter sig, ialtfald en Antydning af, hvorledes man tænker sig disse ordnede i Fremtiden, saavidt mulig til alle Parters Gavn, om ikke udelte Tilfredshed.

Denne berettigede Fordring skal man søge at efterkomme.

Det maa da betragtes som utænkeligt, at Ministeriet for de offentlige Arbeider, tilmed paa Grundlag af en hazarderet Fortolkning af den ny Sporveislov, kan give Concession til Communen eller andre paa existerende Linier, naar de respective Selskaber ønske en saadan paa Betingelser, der ere fælles for Alle.

Endvidere menes Communen fuldstændig at maatte opgive Tanken om at bruge Sporveisdrift som Malkeko; thi kun derved kan den undgaa at komme i Modstrid med sin Pligt til at varetage Borgernes Interesse i at faa den billigst mulige Taxt indført.

Communen bør overhovedet, og i Overensstemmelse med den almindelige Forudsætning i den nye Sporveislovs første Paragraf, ikke optræde som Concessionssøger; dens Prestige taaler ikke en eventuel Fiasko, hverken paa det oeconomiske eller administrative Omraade.

Det naturligste vil være at tilbyde, og det snarest mulig, de nuværende Selskaber ny Concession i Henhold til den nye Lov, og overlade til disse, om de ville benytte Hestekraft eller Electricitet; thi selvfølgelig vil Selskaberne vælge den Drivkraft som er billigst og mest fordelagtig, og heri er Communen selv interesseret som Deltager i den Deling af Udbyttet, som maa være en Grundbetingelse for en hvilken som helst Ordning. Vælger et Selskab at anvende Electricitet, maa det selv være Herre over, om og paa hvilke Vilkaar det vil være Communens Kunde, eller om det vil søge andetsteds hen. Selv om det Første vil være det naturligste, maa et bestemt Krav fra Communen om at være fast Leverandeur, vel kunne betragtes som ufremsættelig, og vilde da ogsaa være i Strid med den relative Frihed, som er Tidernes Tegn og vel ogsaa en første Betingelse for al Trivsel af Forretningslivet. Tilmed,

om Drift til Fuldkommenhed med Electricitet er det „sidste Ord“ næppe sagt; allerede nu synes Troen paa Luftledningers Fortræffelighed at tabe sig, og hvem tør indestaa for, at Communen kan eller vil være paa Høide med det sidste Nye paa dette Omraade.

Det vil formentlig være rigtigst at indføre en obligatorisk Taxt for alle Linier a 10 Øre med Abonnementsbilletter til Pris 1 Krone for 12 Stk. Disse sidste bør være tilsalgs hos Conducteurerne. Endvidere Correspondance-Billetter á 15 Øre pr. Stk., saaledes at hele Indtægten ved disse tilfalder det Selskab, hos hvilket den er løst.

Abonnementsbilletterne bør kunne benyttes som contant Betaling i alle Tilfælde, altsaa ogsaa ved Correspondancekjørsel og tillige gjælde paa samtlige Sporveislinier, til senere Indfrielse imellem Selskaberne indbyrdes.

Bogføringen, Henlæggelser og Afskrivninger bør ske efter Regler, der ere ens for samtlige Selskaber, og til Efterlevelse heraf vilde det være praktisk at have f. Ex. tvende for alle Selskaber fælles Tilsynshavende, der udnævnes af Communalbestyrelsen, men lønnes af Selskaberne pro rata, eller at betinge sig, at Magistraten skal være repræsenteret ved et af dens Medlemmer i hver af Selskabernes Bestyrelse.

Det er en Selvfølge, at de Selskaber, hvis Eiendomsret til Spornettet, eller Dele af dette, bortfalder ved Concessionens Udløb, maa tilbagekjøbe denne Ret af Stat eller Commune i Henhold til Sporveislovens § 4.

Som en naturlig Følge af den løbne Risiko, maa der af Driftsoverskudet forbeholdes Actionairerne mindst samme Procentandel som fastsat i Concessionerne for Sølvgadens og Istedgadens Sporveie.

Ligesaa naturligt og stemmende med alle øvrige Interesser er det, at Halvdelen af Rest-Actionairudbyttet indbetales i Communens Kasse som en Art Bonus; den formentlig nemmeste Maade, hvorpaa Taxtspørgsmaalet en Gang for alle er ordnet, og selve Taxten holdt i passende Ligevægt.

Da det kommer an paa de foreliggende Forhold, hvor hyppigt der bør kjøres paa de forskjellige Linier, gribes der neppe feil ved at give Selskaberne Handlefrihed paa dette Punkt, saameget mindre som Communens, Publikums og Selskabernes Interesser her løbe saa temmelig parallelle.

Det er en Selvfølge, at Selskaberne maa være berettigede som forpligtede til at anlægge Dobbeltspor i muligste Omfang, samt til at afbenytte Fællesspor efter Bestemmelse af høiere Vedkommende.

Med foranførte fælles Regler som Grundlag, maa man kunne undgaa Kravet om monopoliseret Centraldrift paa ogsaa dette Omraade, et Krav der, om det blev efterkommet, vistnok vil virke mere til Skade end til Gavn.

At Sporveisdrift er paa flere Hænder, fremmer Kappelysten og giver Fart i Virksomheden — netop det der skal til.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.
TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Vore Sporvejsforhold.

Indledningsforedrag i Nationaløkonomisk Forenings Møde den 12. Marts 1896.

Af

E. Lautrup,
Direktør ved Forstædernes Sporvejsselskab.

De af os, der regne sig til de midaldrende, vil mindes den naive Glæde, med hvilken vi i vor Ungdom kørte i de gamle »Rumlekasser« herinde i Byen og med de gamle firsædede holstenske Kapervogne ud ad Skoven til. Omnibussernes Rolle udspilledes dengang, ved Indførelse af Sporvejsdrift. Nu synes denne at skulle afløses af Jernbanedrift i Byens Gader — thi hvad andet er i Virkeligheden mekanisk Drift af Vogne paa Skinnespor. Der hænder i saa Fald muligen det forunderlige — som vi forresten ikke saa sjeldent endda opleve — at »Bøtten vendes«, og det Gamle kommer atter til Ære og Værdighed. Det formelig spøger jo, nu allerede, med nye Omnibusruter paa Kryds og Tvers af vor By.

Den første Sporlinje, der etableredes, var imellem Tivoli og Frederiksberg Runddel. Den gik snart over til Københavns Sporvejsselskab, som saaledes er Selskabernes Stamfader. Der er saa efterhaanden

kommet 5 Selskaber til — foruden den salige Dampsporvogn — eller maaske burde jeg rettere sige »skindøde«, thi det lader jo til at der endnu er Kurs paa Selskabets Aktiebreve.

Det vilde være Overdrivelse at sige, at vi her hjemme ere naaede hurtig frem ad Fuldkommengørelsens Vej ved Driften af vore Sporveje; tværtimod, det er gaaet meget langsomt i de forløbne ca. 30 Aar. Vil man søge Aarsagerne hertil, da kan de vistnok findes hos de fire Faktorer: 1) Kommunalbestyrelsen, 2) hos selve Selskaberne, 3) hos Husejerne og 4) hos Publikum.

Hos Kommunalbestyrelsen: Lige indtil for en halv Snes Aar siden syntes det som om Sporvejsdrift snarest var Kommunalbestyrelsen en Torn i Øjet. Hovedaarsagen hertil maa kunne søges deri, at det Syn paa Sagen, som gjorde sig gældende i den daværende Ledelse af Magistratens tekniske Afdeling, var temmelig snevert. Den Omstændighed, at Sporvejsdrift var private Foretagender, bevirkede, at enhver Udvidelse af Sporvejsnettet eller andre Foranstaltninger til Fremme af Virksomheden, var sikker paa at møde Modstand. Hvad man bad om, blev betragtet som en privat Begunstigelse til Aktionærerne, skønt, det turde dog være givet, at er der noget af den Art Forhold, i hvilke Publikums og Selskabernes Interesser løbe saa nogenlunde parallelle, saa maa det være her.

Glædeligt er det, at der heri er sket et fuldstændigt Omslag, som sandelig ogsaa har sat Frugt. Den nuværende Ledelse af omtalte Magistrats-Afdeling har aabent Øje for, at Hovedbetingelsen for en

god Drift er Anvendelse af Dobbeltspor i videste Omfang og er saaledes lydhør for en Betragtning, som jeg mindes at have gjort gældende — og som ingenlunde er en Paradox — den nemlig, at Sporvejsdrift paa Enkeltspor med sparsomme Skiftespor nærmest er en Art Bedrag imod Publikum, forsaavidt dette, ved Benyttelse af Sporvogne, tilsigter at indvinde Tid.

Hos Selskaberne: Det maa indrømmes, at ogsaa Selskaberne have Andel i den langsomme Fremgang. Ikke blot har det skortet paa tilstrækkelig Ihærdethed til at opnaa f. Ex. Dobbeltspor paa alle Linjer. Hvad der mest kan bebrejdes dem er dog, at der ikke igennem Samarbejden er søgt Belæring og Anspænding til Fremskridt. Dog, ogsaa paa dette Omraade er der i det sidste Aar sket en Bedring — vel i Kraft af dette, at naar Faren truer . . .

Hos Husejerne: Den Kamp, Selskaberne har ført mod Fordomme imod Dobbeltspor, har været stridt ogsaa med Husejerne. Hvor Forholdene ere saaledes, at Gaden ikke er bred nok til at Dobbeltsporet kan anbringes i dens Midte, vil almindelige Køretøjer ikkun kunne have Holdeplads i Gadens ene Side. Ligesom man nu skulde tro, at Ejendomme stige i Værdi, ved at faa en Sporvognslinje forbi Døren, saaledes synes det, at denne Værdi maatte voxe ved den hurtige og regelmæssige Kørsel, som af sig selv fremkommer ved Dobbeltspor. Ikke desto mindre kan man ved slig Lejlighed gøre sikker Regning paa Protest fra Husejernes Side til Kommunalbestyrelsen imod saadanne Anlæg. Ja, man møder endog det Særsyn — som fornylig forefaldt

ved Behandling i Borgerrepræsentationen af et Andragende om Dobbeltspor i Blaagaardsgade — at Medlemmer af Forsamlingen talte imod Sagens Gennemførelse ud fra det Hovedsynspunkt, at Flyttefolk, de to Gange om Aaret vi lufte ud, vil faa saa meget haardere Arbejde ved, at Flyttevognen kommer til at holde den halve Snes Alen længere fra Ejendommen i Gadens anden Side. Naar man nu ret betænker, i hvilken Grad vi herhjemme besvære disse stakkels Flyttefolk ved vor Mani, at medtage alt gammelt Skrammel fra det ene Pulterkammer til det andet — indtil det endelig ikke kan holde denne omflakkende Tilværelse ud — saa synes denne Omhu overfor ovenmeldte Medmennesker at være noget malplaceret — i ethvert Fald ikke at tyde paa noget »stort Syn« paa, hvad der er til Bedste for mere end Enkeltmand.

Hos Publikum: Saa tillod jeg mig at nævne, at ogsaa Publikum i Almindelighed — jeg skal strax tilføje ubevidst — snarere modvirker end hjælper til en god Drift af vore Sporvognslinjer. Det er jo et noget kildent Punkt at berøre — jeg forudsætter nemlig, at at der er ikke saa faa, ogsaa af mit Selskabs Kunder her til Stede — men skal da ogsaa søge at komme saa forsigtig over det, som mulig. Det er nu snurrigt, at Benyttelse af Sporvogne synes at give den menneskelige Egenkærlighed Vækst. Hvor ofte hænder det ikke, at vi som Passagerer paa Linjer, endog de med hyppig Kørsel, sidder og ærgrer os over at Vognen holder stille for at optage et Medmenneske, der kommer løbende et godt Stykke borte bagud, og ved ivrige Fagter, med en Para-

ply eller Stok svingende rundt i Luften, kujonerer Konduktøren til at tage ham med — og saa viser det sig paa en eller anden Maade ved Udstigningen, at Vedkommende har saa god Tid, at han meget godt kunde have afventet den næste Vogn. Der viser sig ofte endnu det, at vi efterat have forvundet Ærgrelsen selv bærer os ad paa samme Maade. Dette er kun et af mangfoldige Exempler.

Det mest generende er dog den langsomme Ind- og Udstigning i og af Vognene, der synes at vise, 1) at herhjemme er Tid ikke Penge, og 2) at Kravet paa en hurtigere Kørsel mere er et Ønske end en Nødvendighed. At den Part, Kvinderne har i berørte Henseende, ikke er den mindste, lader sig næppe fordølge, men paa den anden Side maa fremhæves den opdragende Virkning, som Kvinderne have paa vore Konduktører i Retning af Taalmod og Sagtmodighed.

Med alt dette maa det dog kunne siges, at vor Sporvejskørsel har taget sig betydeligt op i de seneste Aar — Skade kun at det er kommet saa sent — nu det synes snart at være forbi med Selskabernes Existens. Thi, saavidt det kan skønnes, tilsigtes der en Revolution i disse Forhold. Jeg tillader mig at benytte denne Betegnelse, fordi en Overgang fra vor nu anvendte Drift med Hestekraft til mekanisk Drift og med Stationer for Passagerer, i Virkeligheden er en Afskaffelse af Sporvejskørsel, og Indførelse af Jernbanedrift heri Byen.

Det karakteristiske ved Sporvejskørsel ligger nemlig deri, at vi blive befordrede fra Dør til Dør, kan staa af og paa hvor vi lyste. Hvilken Betyd-

ning dette har for ældre og svagelige Folk, for enligstillede Kvinder og Børn, kræver ikke nogen nærmere Motivering. Der køres — som berørt — herhjemme næppe saa meget for at vinde Tid, som af Bekvemmeligheds- og Behagelighedshensyn. Den Erfaring, der siges indhentet fra Udlandet, at elektrisk Drift vil forøge Passagerantallet med noget som 33 pCt. — og derved dække de store Udgifter ved Anlægget — holder neppe Stik under vore Forhold. Det ser næsten ud til, at jeg ikke staar ene med min Opfattelse af, at Sporvejsdrift synger paa sit sidste Vers. Mærkeligt er i alt Fald Fremkomsten af de berørte Projekter om Omnibusrouter her og der og allevegne. Det manglede blot, at det paatænkte Fremskridt, elektrisk Jernbanekørsel i vore Gader, skal bringe os tilbage til den Tid, i hvilken Rumlekasserne var Idealet af Kørsel.

Af de bestaaende Selskaber løber Nørrebros Sporvejsselskabs Koncession ud med indeværende Aar. Navnlig i den Anledning har vi faaet en ny Sporvejslov. Der fejles neppe stort, naar det antages, at det ved Lovens Forelæggelse for Rigsdagen — i og udenfor denne — var den almindelige Opfattelse, at Selskaberne skulde have Koncessionerne fornyede, om end paa andre Vilkaar, navnlig det, at Kommunen blev delagtig i Overskudene. Hvorledes det er gaaet til, at Loven foreligger som Resultat af et Kompromis, ɔ: som værende hverken Fugl eller Fisk, vil jeg senere faa Lejlighed til at antyde. Hvor vanskelig Loven er at anvende, det føles vistnok i første Række af det Udvalg, som Kommunalbestyrelsen har nedsat til Ordning af

Nørrebros Sporvejsselskabs Fremtidsforhold. Hvor langt Udvalget er kommet i sine Overvejelser, vides ikke endnu.

Det siger sig imidlertid selv, at dets Arbejde maa samle sig om de tre Hovedpunkter: 1) Hvem bør have Koncessioner, 2) Skal der fordres Centraldrift og 3) Skal Driften være mekanisk.

Hvem bør have Koncessioner: Af den Betænkning, som Folketinget afgav den 1. Marts 1895, lyder Flertalsudtalelsen saaledes: »Udvalget erkender, at det er nødvendigt saa snart som muligt ad Lovgivningsvejen at fastslaa ny Regler for Meddelelsen af Eneret til Drift af Sporveje, da adskillige af de ældre Sporvejskoncessioner løbe ud inden forholdsvis kort Tid, nogle omkring Aaret 1902, en enkelt endog allerede med Udgangen af næste Aar, medens ingen af de nugældende Love om Sporveje, Loven af 23. Januar 1862 saa lidt som Loven af 20. Februar 1875, indeholder Bestemmelser for, hvorledes der skal forholdes ved Udløbet af de meddelte Koncessioner, eller tillægger vedkommende Minister nogen Myndighed til at forny disse. Loven af 1862 foreskriver kun, at det hele Anlæg ved Enerettens Udløb uden Vederlag skal tilfalde Staten, men giver ingen som helst Hjemmel til at forlænge Eneretten, og Loven af 1875 indeholder vel med Hensyn til Sporveje, der drives ved Lokomotiver, en saadan Hjemmel for Ministeren under den Forudsætning, at vedkommende Vejbestyrelse anbefaler en Forlængelse af Eneretten, men i modsat Fald mangler der ogsaa her Regler for Forholdets Ordning. Naar der saaledes af Hensyn til de bestaaende ældre Sporvejskoncessioner,

for hvis Vedkommende Udløbet af Eneretten er nær forestaaende, i høj Grad er Trang til ny Lovregler, vil det sikkert findes naturligt, at man ikke begrænser sig til at give Forskrifter alene om dette enkelte Forhold, men at Spørgsmaalet om Ordningen i det hele af Sporvejsforholdene samtidigt optages til Overvejelse og Løsning, og det saa meget mere, som det under den stærke Udvikling, Sporvejstrafiken i en Aarrække har haft, noksom har vist sig, at den Ordning af disse Forhold, der uden tilstrækkelige Erfaringer derom blev fastslaaet ved Loven af 1862, paa ikke faa Punkter er temmelig mangelfuld. Man havde den Gang heller ikke tilstrækkelig aabent Øje for den Indflydelse, der ved Meddelelsen af en Sporvejskoncession med Rette tilkommer vedkommende Vejkommune, og Udvalget er enigt i at erkende, at den Hovedregel, der nu tilsigtes indført ved Lovforslaget, hvorefter det er Gade- eller Vejbestyrelsen, der under Ministerens Approbation bestemmer, om og paa hvilke Betingelser en Sporvejskørsel maa etableres, er i bedre Overensstemmelse med den Kommunerne tilkommende Raadighed over deres Gader og Veje, og at Lovforslagets Bestemmelser paa dette Punkt, der ogsaa ville komme til Anvendelse, hvor der ved Udløbet af de vedkommende Koncessioner bliver Spørgsmaal om Forsættelse af de nu bestaaende Sporvejes Drift, betegne et væsentligt Fremskridt fra den nugældende Tilstand.

Udvalget tiltræder saaledes Lovforslaget i dets Hovedtræk, og det er kun med Hensyn til Enkeltheder, at det eller nogle af dets Medlemmer stille Ændringsforslag.«

Man behøver ikke juridisk Uddannelse for at forstaa Meningen heraf; den er klar og tydelig. Hensigten er »af Hensyn til de bestaaende Selskaber« 1) at afhjælpe den Mangel ved de gældende Love, at disse ikke give Ministeriet Ret til at forny de bestaaende Koncessioner, og samtidig 2) at forandre det tidligere unaturlige Forhold, at Ministeren var eneraadende — idet man, imødekommende Tidens Krav paa kommunal Selvstyre, ønskede at give Kommunen Hovedindflydelse ved Koncessionernes Affattelse. At Koncessionerne skulle gives af Ministeren, skulde være blot en Formsag, med det reelle, at han skal beholde Retten som Dommer i Tvisttilfælde, hvorom Bestemmelser findes i Lovens § 3. Og har man nogen Tvivl om, at Hensigten var den fremsatte, læse man Mindretalsudtalelsen, der lyder saaledes:

»Et Mindretal (P. Holm) har ønsket Lovforslaget affattet saaledes, at Eneretten til Drift af Sporveje i Fremtiden kun skulde meddeles Kommuner. Da denne Tanke imidlertid ikke har fundet fornøden Tilslutning i Udvalget, og den saaledes ikke i Øjeblikket har nogen Udsigt til at kunne gennemføres, har Mindretallet ikke stillet Ændringsforslag i den nævnte Retning. Undladelsen heraf er tillige begrundet i, at Lovforslaget ved de stillede Ændringer nu giver Kommunerne Fortrinsret ved Meddelelsen af Koncessioner, hvorved der er gjort et ikke uvæsentligt Skridt i Retning af den Løsning af Spørgsmaalet, som Mindretallet anser for den principielt rigtigste og den for Samfundet mest formaalstjenlige.«

Af den samlede Betænkning fremgaar, at medens

Udvalgsflertallet har mest Tanke for Fornyelse af de existerende Koncessioner, tænker Mindretallet kun paa saadanne, der angaa nye Anlæg af Linjer, og kun overfor disse er det, at Mindretallet gerne vil have Kommunerne forbeholdt Eneret, — men ikke faar Ønsket opfyldt.

Men nu selve Loven. Dens § 1 lyder saaledes: »Til ved Trækdyr eller med Maskinkraft (Damp, Elektricitet, Gas eller lignende) at drive Sporvognskørsel i offentlige Gader og Veje, kan Ministeren for offentlige Arbejder, naar der foreligger Samtykke til det paagældende Anlæg fra vedkommende kommunale Styrelse (Købstad-, Amts- eller Sognekommune, i København den samlede Kommunalbestyrelse), meddele Eneretsbevilling for et Tidsrum af indtil 40 Aar, regnet fra Anlægets Aabning for Driften. De nærmere Betingelser med Hensyn til et saadant Anlægs Udførelse og Benyttelse samt Regler for Forholdets Ordning ved Enerettens Udløb, fastsættes ved Overenskomst mellem den kommunale Styrelse og Eneretsansøgeren under Ministerens Approbation. Saadan Eneret kan meddeles saavel Kommuner som private.

Efter Udløbet af det Tidsrum, for hvilket der er meddelt Eneret, kan denne fornys under Iagttagelse af de i denne Lov indeholdte Bestemmelser.«

Vi faa altsaa at vide, at:

1. § 1 handler om Koncession paa Anlæg og Drift af nyoprettede Sporvejslinjer.
2. Eneretten kan gives til saavel Kommuner som Private.

3. Om Fortrinsret for Kommuner er der ikke Tale, — ikke med et eneste Ord.
4. Endelig, at Koncessionen kan fornyes, hvem der saa faar den.

Ordningen af Forholdet til de bestaaende Koncessioner skal findes i Lovens § 4, der lyder saaledes:

»For de Sporvejskoncessioners Vedkommende, i hvilke der findes optaget en Bestemmelse om, at Anlægget ved Koncessionsfristens Udløb uden Vederlag tilfalder Staten, skal den eller de paagældende kommunale Styrelser under Betingelse af, at der senest 6 Maaneder forinden vedkommende Koncessions Udløb foreligger Erklæring derom fra den eller dem, til enhver Tid være berettiget til at indtræde i Statens Ret mod som Vederlag herfor til Statskassen at indbetale en Sum, svarende til 10 pCt. af det paagældende Selskabs Aktiekapital, saaledes som denne var den 1. Januar 1895, dog at der i den nævnte Kapital for de Selskabers Vedkommende, hvis Koncessioner omfatte Anlæg, hvortil Staten ikke har nogen Ret, fradrages de Beløb, der ere medgaaede i Anledning af saadanne Anlæg, for saa vidt de ere dækkede ved Forøgelse af Aktiekapitalen. Ministeren for offentlige Arbejder afgør endelig lige over for vedkommende kommunale Styrelse alle med Hensyn til Vederlagets Beregning opstaaende Spørgsmaal.

Er en kommunal Styrelse paa foranførte Maade indtraadt i Statens Ret, kan Ministeren for offentlige Arbejder paa derom fra vedkommende kommunale Styrelse fremkommen Begæring meddele denne en

Eneretsbevilling i Henhold til nærværende Lov til Driften af den paagældende Sporvejsstrækning eller en Del af samme. Den ny Eneretsbevilling kan dog ikke træde i Kraft forinden den tidligere Koncessions Udløb, medmindre dennes Indehaver hertil giver sit Samtykke. Samme Regler komme til Anvendelse, naar vedkommende kommunale Styrelse ønsker Eneretsbevilling i Henhold til denne Lov for en Sporvejsstrækning, med Hensyn til hvilken Staten ikke har den ovennævnte Ret.«

Det er nu strax iøjnefaldende, at det er Ordningen af Pengespørgsmaalet, som har fanget Hovedinteressen. Den Del, den mindste af §, som skulde ordne Selskabernes Fremtid, ligger i den tætteste Taage. Det er nemlig saa, at efter Koncessioner, som ere udstedte i Henhold til Lov af 23. Januar 1862, skal Sporet ved Koncessionens Udløb enten bortskaffes eller overlades Staten uden Vederlag.

Efter de Koncessioner, der ere udstedte i Henhold til Loven af 20. Februar 1875, er det Kommunen som kan forlange, enten at Sporet fjernes, eller at overtage Sporet med tilhørende Station og Driftsmateriel imod fuld Erstatning. Det maa nu vel anses for givet, at nogen Tale om at forlange Sporet fjernet, ligger udenfor Mulighedernes Grænse — endog blot paa Skrømt eller f. Ex. som Trusel. Nu lyder Bestemmelsen i Loven paa — for de førstnævnte Koncessioners Vedkommende — at hvis Kommunen indtræder i Statens Ret, kan Ministeren efter Ansøgning give Kommunen Koncession. Men hvis Kommunen ikke vil afløse Staten, eller, om

den er villig, men det er Ministeren som ikke vil — hvad saa — saa er det, at vi ere midt i Taagen.

Men nu den sidste Art Koncessioner? Ja, om disse bestemmes, »at samme Regler komme til Anvendelse« — trods det 1) at Forudsætningen, som anført, er en helt anden, og 2) at Anvendelse af Reglerne er ligefrem umulig, eftersom Loven selvfølgelig ikke kan ophæve disse Koncessioners Bestemmelse om at ogsaa Skinnerne skulle afkøbes Selskaberne.

Det er nu et nærliggende Spørgsmaal: Hvorfor mangler § 4 en lignende Bestemmelse som § 1, om at de ældre Koncessioner kan fornyes. At sige at det var ufornødent, fordi Reglen herom i § 1 er analogisk anvendelig, duer ikke her; thi, et af Lovens Hovedøjemed var jo, som paavist, »at tage specielt Hensyn til Selskaberne«. Jeg kan ikke tænke mig til andet, end at der i Tiden mellem Betænkningen og Lovens Vedtagelse er fremstaaet et Ønske om at favorisere Kommunen paa Selskabernes Bekostning, men at man har trykket sig ved at gøre det paa anden Maade end ved at styre Loven ind i Fortolkningernes Hav. Derude vipper den endnu — og foranlediger en Del Søsyge. Det første Udslag heraf, som mit Selskab har sporet — jeg begaar selvfølgelig ingen Indiskretion ved at omtale det — er en Meddelelse om, at Udvalgets magistratlige Del har den Opfattelse, at Selskaberne maa opgive ethvert Haab om Koncessionsfornyelse, af den ganske simple Grund, »at Ministeren, selv om han havde den bedste Vilje dertil, ved selve den nye Sporvejslov var hin-

dret deri — det vilde ligefrem komme i aaben Strid mod dens Ordlyd.«

Spørgsmaalet herom er af saa vidtrækkende Betydning og griber saa dybt ind i pekuniære Interesser af stort Omfang, at jeg haaber, De ikke vil trættes ved at jeg fortsætter Forsøget paa at rede Traadene fra hinanden paa dette Punkt.

Det er en bekendt Sag, at den juridiske Fortolkningskunst er vidt udviklet — her er dog vistnok »sat en Rekord«. Saa vidt ses, vil man ikke kunne naa til Magistratens Standpunkt uden ved at »fortolke« det i Loven brugte Ord »kan« som »skal« (cfr. Lovens § 4, 2det Stk. »Er en kommunal Styrelse o. s. v.). Ordlyden er nu ikke let at finde. Men heller ikke Lovens Hensigt og øvrige Bestemmelser menes at støtte den fremsatte Opfattelse. At Lovens Hensigt netop er at aabne Selskaberne Udsigt til Koncessionsfornyelse — vil formentlig være godtgjort.

Af dens øvrige Bestemmelser skal jeg — med Fare for at gentage — fremhæve:

1. »Private« kan faa Koncession paa nye Linjer.
2. »Private« kan faa Koncessionsforlængelse paa saadanne.
3. End ikke paa saadanne har Kommunen Fortrinsret.

Der ligger da det naturlige Spørgsmaal for — men hvorfor i al Verden skulde Kommunen da, naar den ikke har Fortrinsret paa nye Linjer, have endog Eneret ved Fornyelse af de gældende Koncessioner — ja nu kommer jeg til »Humlen«: skulde det være

fordi Koncession paa Nørrebrolinjen er en ualmindelig lækker Bid, og vilde Fortolkningskunsten have udsøgt sig en anden Basis, om det havde været Sølvgadens Sporvejsselskab — der strider en haard Kamp for Tilværelsen — om hvilken der var Tale?

Endnu et. Formelt og reelt vil Fornyelse af de ældre Koncessioner være ensbetydende med »nye Koncessioner«, saa at, er der Tanke for at gøre Ret og Skel overfor de bestaaende Selskaber, vil dette kunne gøres med den største Lethed i Henhold til Lovens § 1 — der behøves kun god Vilje. Dette skulde nu være Spørgsmaalets juridiske Side. Jeg maa dog bede bemærket, at jeg ikke gør Fordring paa at eje særlig juridisk Indsigt og maa derfor anmode om, at disse mine Bemærkninger betragtes kun som Grundlag for en eventuel Diskussion.

Det aktuelle Spørgsmaal, som formentlig stiller sig frem til Besvarelse er nu dette: Bør Kommunen — Loven siger jo »kan« ikke »skal« — søge Koncession paa Sporvejsdrift, og da 1) enten agere selv eller 2) paa anden Maade udnytte denne som et nyt Skatteobjekt.

1. Først ønsker jeg at fastslaa, at naar saadant vil medføre Krænkelse af andre bestaaende Rettigheder, saa bør Kommunen absolut ikke gøre det. Dertil bør den holde sig for god. Magt bør ikke gaa før Ret.

2. Men selv om Spørgsmaalet indskrænkes til kun at angaa nye Foretagender af denne Art, da kan der anføres en Del for, at den bør holde sig derfra.

Der er jo Omraader, paa hvilke vor Kommune optræder som Forretningsmand, nemlig som Fabrikant og Forhandler af Gas og Elektricitet. Nu hører det vel ikke naturligt til kommunale Opgaver at optræde som Konkurrent til — hvad man kalder »det private Erhverv«. At Kommunen gør det paa nævnte Omraade, maa vel forklares saavel deraf, 1) at den selv er en saa stor Forbruger, som af 2) det særlige, at denne Virksomhed kræver en Hals og Haandsret over Byens Terrain, som neppe bør være hos Private — i en Hovedstad. Men — Ulempen herved er dog øjensynlig. Kommunens Monopol er os en dyr Historie. Det Overskud, som denne Forretning giver Kommunen, er overordentlig stort, og i Virkeligheden foreligger der en Beskatning af en af vore væsentligste Livsfornødenheder.

Jeg tænker her ikke paa Belysningen, men paa den Hindring i at benytte Gas- eller Elektricitet-Motorer, som de dyre Priser forvolde det mindre Haandværk. I Paris f. Ex. vil De finde saadanne Motorer anvendte i utallige Arbejderhjem – til billig Pris af saavel Gas som Elektricitet.

Men nu Sporvejsdrift — vil det være rigtigt ogsaa at gøre denne til et af Kommunens indbringende Aktiver. Jeg tillader mig at spørge:

1. Hvor bliver saa den billige Taxt af, som vi alle raabe paa?
2. Og hvilke blive Konsekvenserne — tænk blot paa Strikebevægelser!
3. Skal Kommunen ogsaa paatage sig Omnibus- og Droskedrift? Ja, hvorfor ikke ligesaa godt dette.

4. Og hvad bliver der saa paa dette Omraade tilbage for den private Foretagelsesaand?
5. Hvor bliver Konkurrencen af — denne Drivfjeder til at sætte noget mere Fart i Tingene?

Hovedsynspunktet bliver dog vel, 1) at Kommunen ikke bør indlade sig paa saa risikable Foretagender, som Sporvejsdrift kan være, 2) heller ikke bør den ret gerne udsætte sig for Fiasko. I sidstnævnte Henseende vil kunne fremhæves den direkte Rapport, i hvilken den vil komme til Publikum. Hvad et privat Selskab kan døje af drøj Kritik, kan Kommunalbestyrelsen ikke taale. Dens Prestige vil lide formeget derunder. Der er nemlig al Sandsynlighed for, at Kommunaldrift vil blive utilfredsstillende.

Min Bemærkning herom er selvfølgelig kemisk ren for nogen personlig Adresse. Hvad jeg sigter paa, er, at Udviklingen af vor Kommunalstyrelse mere og mere gaar i Retning af, at henimod et halv Hundrede Medborgere, Magistrat og Borgerrepræsentation, skal drøfte saa godt som Alt i Fællesskab. Dette tager Tid, og at Tid ogsaa hos os kan være Penge, viser et Sagen nærliggende Exempel. Det vil maaske erindres, at da Istedgadelinjen var fuld færdig til at begynde Kørslen, maatte denne udsættes henimod en Maanedstid, fordi Kommunalbestyrelsen ikke kunde blive enig i Taxtspørgsmaalet — naturligvis til ikke ringe Tab for Sporvejsselskabet.

Af endnu mere Betydning er dog den Risiko, som Kommunen i andre Retninger vil løbe.

1. Det siger sig selv, at Fordringer fra alle Sider om Forbedringer vil stige i langt højere Grad end overfor Selskaberne.
2. Selv om Anvendelse af elektrisk Drift ved det første Forsøg bliver en Skuffelse i økonomisk Henseende, vil Kommunen sikkert være nødsaget til at fare fort med denne Driftsmaade.
3. Kommunen vil — endnu vanskeligere end Selskaberne — kunne værge sig imod Fordringerne om urimelig billige Taxter; men hvor bliver saa det paaregnede store Overskud af.
4. Regninger paa Gas og Elektricitet betaler vi hvert Kvartal, og brumme vi end over — hvad vi kalde for Optrækkeri — saa svinder Harmen hurtig, naar Pengene ere ude af Lommen. Anderledes med Udgifter til Sporvognskørsel, som kan forekomme hver Dag.
5. Heller ikke vil Kommunen kunne tænke paa at lønne Sporvejspersonalet med mindre end det nu har. Vi kunne lade Forholdet ved andre Sporvejsselskaber end »Forstædernes« uomtalt. Ved dette Selskab har en Konduktør henad 12—1300 Kr., en Kusk henad 11—1200 Kr. aarlig, naar de da ikke er helt unge i Tjenesten. Desuden Drikkepenge i større Omfang end man tænker sig. Denne Løn er ikke lidet større end den, som Kommunen giver til sin store Arbejdshær. Det ligger imidlertid nær at tænke sig, at disse Arbejdere vil søge at komme paa samme Lønningsforhold, og hvilken Betydning Fordringens eventuelle Gennemførelse vil have paa Kommunens Budget, det siger sig selv.

6. Og saa Fordringen om 8 Timers Arbejdstid.

Hvis vi ved mit Selskab skulde efterkomme denne Fordring, vilde Driftsudgiften — ved Fordobling af Personalets Antal — stige med over 100,000 Kr. aarlig, og Dividenden til Aktionærerne — i Fremtiden til Kommunens Kasse — gaa ned til nogle faa Procent.

I denne Forbindelse kunde jeg ønske at berøre Spørgsmaalet om de saa meget udskregne større Dividender, som gives Aktionærerne. Mit Selskab giver for Tiden 16 pCt. Det lyder jo forskrækkeligt — for Ikkeaktionærer — men Gennemsnitsprocenten i de 23 Aar, det har bestaaet, er kun $7^{3}/_{4}$ pCt. Hvis der ikke kunde paaregnes et saadant Udbytte af Foretagender, der dog rumme en vis Risiko, vilde det ikke kunde ventes, at der blev anbragt Penge i dem. Jeg skal blot minde om den Fare, der ligger i Luften — den uformodet at faa Livstraaden skaaret over. Denne Fare vil Kommunen ikke komme til at løbe som Koncessionshaver — men eventuelt som Sporvejsentreprenør under de Konstellationer, som jeg har tilladt mig at fremhæve, navnlig en mislykket Overgang til Anvendelse af elektrisk Drivkraft.

Det er overhovedet forunderligt, at Kravet paa, at Kommunen bør overtage Driften af vore Sporveje, kommer mest højlydt fra — hvad vi i politisk Side kalder — »yderste Venstre«, ja — fortiden benyttes Spørgsmaalet jo som Valgflæsk.

Man skulde jo dog tro, at dette Ønske var baseret først og sidst paa Antagelse af, at kommunal Drift vil hidføre 1) en meget billig Taxt for, navnlig den arbejdende Befolkning, og 2) desuagtet give

Kommunen en rigelig Indtægt til Lettelse af Skattebyrden. I Virkeligheden ligger der i en saadan Antagelse en ligefrem rørende Kompliment til Kommunen, som denne sandelig ikke er vænnet til — mindst fra nævnte Side.

Dette var nu under Forudsætning af, at Kommunen selv vil drive Sporveje. Det kan naturligvis ogsaa tænkes, at Kommunen tager Koncession paa Sporveje og derefter bortforpagter Driften til den højstbydende. Netop fordi Hovedfordringen ved Sporvejsdrift nu og i Fremtiden maa være »en billig Taxt«, vil der fremkomme Ulemper ved, at Koncession og Drift ikke er paa samme Haand. Sporvejsdrift vil — langt mere end nu — blive et Spekulationsforetagende, som f. Ex. Vognmændenes Licitationsbortkørsel af Sne fra Gaderne — thi selvfølgelig vil Forpagtningsafgiften være at svare af Brutto. Dette vil være uheldigt.

Benyttelse af Sporvogne er bleven en saa vigtig Faktor i hvad vel kan kaldes vort Bevægelsesliv — selv om Bevægelsen foretages siddende — at vi alle ere stærkt interesserede i at faa en fornuftig Ordning af disse Forhold. I Slutningen af mit Foredrag vil jeg komme tilbage hertil.

Det næste Spørgsmaal, som er fremsat til Besvarelse, lød saaledes: »Bør der søges indført Centraldrift af Sporveje?« Ja, vi leve jo i Ringenes Tid. Der laves Papirringe, Ølringe — om det saa er Skuespillerne, saa skal der en Ring om dem. Saavidt jeg ved, foreligger der ogsaa Andragender om Ringbaner paa Enkeltspor med Skiftespor — den rene Uting, eftersom saadanne Linjer, der absolut

maa have Dobbeltspor for at kunne drives og trives, have mindst Udsigt til at opnaa saadant.

I Favør af Spørgsmaalet om Centraldrift kan vel anføres:

1. at der ved Hjælp af de gode rentable Linjer kan etableres ogsaa god Drift paa de Linjer, der mangle Betingelserne herfor — rigelig Trafik — samt
2. at den saa meget ønskede Korrespondance derved har størst Chance for at blive til Virkelighed.

Hovedsynspunktet bliver dog det erfaringsmæssige, at Monopol og Stagnation som oftest ere Tvillingsøstre, og netop i dette Forhold menes Slægtskabsforbindelsen at kunne blive for inderlig. Der er næppe noget Forretningsforhold, der mere end Sporvejsdrift trænger til Kappelyst og Experimentering ogsaa i Detailler med Forbedringer. Vort Selskabs Bestyrelse mener i alt Fald at have erfaret, at naar vor Administration har Ord for ikke at være blandt de ringeste, saa staar vi i ikke ringe Gæld til de andre Selskaber.

Saa kommer vi endelig — i denne Forbindelse til det sidste — men mest brændende Spørgsmaal: Bør Drivkraften være mekanisk? Her er det, at min personlige Opfattelse muligen vil findes for konservativ. Maa jeg ogsaa tillade mig at minde om, at jeg i Begyndelsen af Foredraget berørte, at jeg ikke er Tekniker, men noget falder der jo altid af, og nogle Korn er det vel lykkedes mig at opsamle.

Den mekaniske Drift, der er Tale om for Tiden, er 1) Anvendelse af Elektricitet, 2) Damp eller

3) Gas. Hvoraf kommer det nu, at der mere og mere har dannet sig en Opinion mod Drift af Sporveje med Hestekraft? Mon det skulde være Dyrebeskyttelseshensyn, som gøre sig gældende?

Maa det være mig tilladt her at indskyde nogle Paranthes-Bemærkninger. I en lille Piece, som Bestyrelsen af mit Selskab har sendt dettes Aktionærer, tog vi Anledning til at imødegaa den ikke ualmindelige Antagelse af, at vi — som de andre Selskaber — overbebyrdede vort Kørepersonale med Arbejde. Vi paaviste, at den Tid, i hvilken Personalet arbejder, o: kører, i Virkeligheden kan ansættes til nærmest 8 Timer daglig gennemsnitlig, naar Fridagene — hver 4de Dag — medregnes. At Personalet tillige har en lang Ventetid — gennemsnitlig 3 Timer, og maa, som vi billedlig udtrykte os, ligesom f. Ex. Droskekuske og Fiskere »sidde og vente paa Bid«, maa indrømmes at være saavel kedeligt og trættende, men at kalde det overanstrængende, er en Overdrivelse. (Regnestykket er saaledes: i 4 Dage (3 Tjenestedage à 15 Timer og 1 Fridag) 45 Timer : med 4 = 11 Timer daglig gennemsnitlig, deraf 3 Hviletimer).

At denne Ordning er undgaaelig derved, at intet Sporvejsbudget kan bære Udgiften til et Dobbeltpersonale, er paavist.

Men nu Hestene. Hos os — og vistnok ved samtlige Selskaber — have Hestene en Arbejdstid af 3 Timer af Døgnets 24. De gaa — eller rettere løbe — gennemsnitlig kun henimod 3 Timer daglig, og blive endda kærnefodrede. Hvis Hestene kunde føre Pen, vilde vi utvivlsomt have liggende en enorm Bunke Ansøgninger om Antagelse til Tjeneste,

større endnu end Bunken af de menneskelige Andragender. Er da Grunden til Opinionen muligen at søge deri, at Kørsel med Heste er for langsom. Jeg tillader mig at have en anden Opfattelse. Køres der for langsomt, paa nogle, — eller rettere paa de fleste — af vore Linjer, da er det sandelig ikke Hestenes eller Kuskenes Skyld. Aarsagen er alene den berørte Mangel paa gennemført Dobbeltspor.

Exempelvis skal nævnes Nørrebros Sporvejslinje og mit Selskabs Farimagslinje. Hvis man tænker sig, at Kørsel med mekanisk Drivkraft vil blive stort hurtigere end paa disse Linjer, saa tror jeg sikkert at man forregner sig. Ved den nylig stedfundne Behandling af Cyklesagen i Borgerrepræsentationen var den hjemlige »Gangart« foreslaaet til »jævnt Trav«. Dette er ganske betegnende; det er nemlig denne Gangart, som er i Kurs hos vore Autoriteter, og det er utvivlsomt den, der i Virkeligheden gjorde det af med Dampsporvejsselskabet, idet dettes Kørehastighed afpassedes efter Forholdet til »Søndagsrytternes« Ridefærdighed.

Spørgsmaalet vil kunne begrænses til at omfatte — hvad der vel vil være af særlig Interesse for den ærede Forening — nemlig dette: vil det økonomisk set være rigtigt at gaa fra Hestekraft over til mekanisk Drift — naar Talen er om de existerende Linjer?

Ved Anvendelse af Elektricitet har man Valget imellem to Former: 1) over- eller underjordiske Ledninger eller 2) Akkumulatorer. Ved at anvende det førstnævnte System gør man Brud paa en meget væsentlig Betingelse for god Sporvejsdrift, nemlig

Vognens selvstændige Bevægelsesevne. Er der noget af Betydning ivejen med den elektriske Station, da staar Sporvejsdriften stille, idet alle Vognene tænkes afhængige af denne ene Faktor. At de mange Opstandere til overjordiske Ledninger ere lidet tiltalende for Øjet, deraf kimser jo »praktiske Folk«.

Hvad man derimod ikke kan lukke Øjet i for, er den Fare for Liv og Lemmer, som saavel Mennesker som Dyr udsættes for ved Brud paa Ledningstraaden; navnlig naar disse komme i Kollision med Telefontraadnettet opstaar der en overordentlig Forvirring. Saadanne Kalamiteter hører til de hyppig indtrædende i Amerika — hvor Systemet har størst Udbredelse — i alt Fald har jeg modtaget mange Beretninger derom, og disse ende sædvanlig med at kræve Overgang til Brug af underjordiske Ledninger. Men, ved disse klæbe der den store Ulempe, at de meget vanskeligt lade sig isolere fra Gadens Smuds og Fugtighed.

Hvad der for os nu er af stor Betydning, det er, om vi har Raad til at være med til disse Experimenter i det Store. Vore smaa Sporvogne veje 4 à 5000 Pd., de store nærmest 7000 Pd. uden Passagerer. En elektrisk Vogn af almindelig Type vejer 6 Tons, ɔ: 12000 Pd., altsaa c. det dobbelte af vore Tospændervogne — med Passagerer fuldt besat 10 Tons ɔ: 20000 Pd. Det menes, at de herhjemme almindeligst anvendte 130 milimeter Skinner af System Haarmann, de, som f. Ex. mit Selskab har paa alle dets 3 Linjer — ikke vil kunne bære denne Byrde. Er dette rigtigt — hvad det vistnok er — vil Anlæg af nyt Spor, nyt Vognmateriel og elek-

triske Ledninger give Selskabet en Udgift af henimod $1^1/_2$ Million — efter hvad der er opgivet mig.

Og nu Driftsomkostningerne; ja, det er meddelt mig, at disse ville stille sig noget billigere end ved at føre en 2-Hestes-Vogn frem, omtrent ens overfor Enhestekørsel.

Ved Anvendelse af underjordiske Ledninger er der det mislige, at Systemet foruden, som nævnt, at 1) være endnu paa Udviklingstrin, er 2) endnu kostbarere i Anlæg end det overjordiske.

Ogsaa ved Akkumulatorsystemet er man endnu kun ved Forsøg. Her bevarer man Vognens selvstændige Bevægelsesevne, men for Tiden ere Ulemperne de overvejende. Akkumulatorer — af den almindelige Art og tilstrækkelige til at bringe en Sporvogn frem — ville veje godt og vel ligesaa meget som selve Vognen, og kræve derved et særlig stærkt Spor. Belastet vil en Vogn veje henved 30,000 Pd. De ere kostbare i Indkøb, give ved Ladning et Tab af 25 pCt. Elektricitet og maa ombyttes flere Gange i Døgnet.

Det uheldigste er dog, at saadanne Akkumulatorers Holdbarhed kun strækker sig over nogle faa Aar, og at Holdbarheden tilmed er betinget af en minutiøs Pasning — de fordre en Barnepige.

Efter Beretninger fra Berlin har man dersteds aabnet en Drift med nye Akkumulatorer, som ved at være fremstillede med Zink og Kobber i Stedet for Bly blive meget lettere i Vægt, og som kunne indtage Ladning for hele den daglige Køretid. Lykkes disse Forsøg, vil man formentlig være kommet ind paa

rette Vej — hvis denne skal være at køre med Elektricitet.

Naar jeg som en af de nye Drivkræfter nævnede Damp, tænker jeg ikke herved paa Lokomotiver, men paa de Tovbaner, som i Amerika anvendes og drives fra en Station, som holde det enkelte eller to modgaaende Jerntove i stadig Bevægelse. Kørselen sker ved, at en Tang foran paa Vognen griber fast om Tovet. Saavidt jeg ved, har Anvendelse af denne Bevægkraft ikke fundet videre Anvendelse, antagelig fordi Fordybningerne, i hvilke Tovet ligger, virker generende for den øvrige Færdsel og er vanskelig at holde ren.

Der bliver saa tilbage af de nævnte nye Dampkræfter: Benyttelse af Gas. Vistnok veje Vogne med Gasmotorer omtrent det samme som elektriske Motorvogne, og ville derved ogsaa kræve et stærkt Spor. Ogsaa Prisen pr. Vogn stiller sig ens. Dette er væsentlige Ulemper ved Anvendelsen. Begyndelsen med rationel Brug af disse Vogne skete i Dresden; det er dog Byen Dessau, der har bragt Systemet til den nuværende Højde. Gasmotorvognene ligne af Udseende almindelige Enspænder-Sporvogne. Under det ene Sæde i Vognen er Motoren anbragt paalangs, under det andet — ligeledes paalangs — en stor Gasbeholder, og under Endeperronerne to mindre Beholdere paatværs.

Paa Hovedstationen haves et lille Anlæg, der tager megen ringe Plads op, og som bestaar af to Gasbeholdere og en lille Gasmaskine, som overfører Gassen fra den ene Beholder, der fyldes paa almindelig Maade ved Ledning fra Gasværket, over i den

anden Beholder i stærkt komprimeret Stand. Fra den sidstnævnte Beholder fører en underjordisk Ledning ud til en Opstander paa Vognens Holdeplads. Ved en Slange sættes Opstanderen i Forbindelse med Vognens Beholdere, og naar Maskinisten ved Hjælp af et i Vognen anbragt Manometer ser, at Beholderne ere fyldte, hvilket sker i Løbet af et Par Minuter, i Modsætning til elektriske Akkumulatorer, ved hvilken Ladningstiden er 5 à 6 Timer, da er Vognen parat til Kørsel. Det vil nu let ses, at denne Drivkraft giver store Fordele:

1. Gassen er en langt paalideligere Tjener end Elektricitet.
2. Forstyrrelser vil ikke let indtræde.
3. Vognen har selvstændig Køreevne.
4. Driftsomkostningerne stille sig vistnok noget billigere end Hestekraft, altsaa ogsaa billigere end elektrisk Kraft.

En saadan Gasmotorvogn prøves for Tiden heri Byen. Igaar Morges foretoges den første Kørsel i den indre By og ved højlys Dag mellem Tagensvej og Kongens Nytorv, med Spidserne af vor Kommunalbestyrelse som Passagerer. Forventningerne blev ingenlunde skuffede. Vognen gik rolig og støt, gav ikke mere Rystelse eller Spektakel end vore Sporvogne, og lystrede Komando paa en Prik. Endda er det prøvede Exemplar ikke paa Højde med senest indførte Forbedringer, som nævnt før, i Dessau. Den eneste Ulempe, der sporedes, var at Heste blev sky — muligvis af Jalousi.

Imidlertid, ogsaa Indførelse af denne Driftsmaade vil kræve nyt Spor og vistnok ogsaa nyt Vogn-

materiel, og jeg kommer da tilbage til, hvad jeg maa ønske betragtet som Hovedpunktet i min Udtalelse her i Aften, nemlig:

1. er den Sporvognskørsel, som vi herhjemme præsterer paa de Linjer, der have Dobbeltspor, saa ussel, og
2. vil Anvendelse af de omtalte ny Drivkræfter give en saa stor Bedring i disse Forhold, at det kan forsvares at bortkaste de store tilstedeværende Værdier, som det fuldtud brugelige Spor- og Vognmateriel repræsentere?

Jeg nægter ikke, at for mig stiller Besvarelsen af Spørgsmaalet sig ikke tvivlsom. Jeg vil finde det ikke blot i høj Grad unationaløkonomisk, men ligefrem uforsvarligt, om man indlod sig derpaa — paa et Tidspunkt, hvor hele det nu brugelige Materiel er i Orden. Det er ikke Poesi alene, men den pure Virkelighed, at vort lille Land vel er dejligt — men forholdsvis fattigt. Til at indlade sig paa saadanne kostbare Experimenter har vi ikke Raad. Noget helt andet er, at selvfølgelig maa det findes i sin Orden, at der ved Oprettelse af nye Sporvejslinjer forsøges Anvendelse af anden Drivkraft end Heste — om man tror at staa sig derved.

Bliver nu Resultatet det, at de bestaaende Selskaber, som Betingelse for fortsat Virksomhed skal forlade Hestekraft — som en forældet Methode — forekommer det mig, at der burde forsøges en Udvej, der formentlig har den store økonomiske Fordel, at den muliggør Bevarelse af de store Værdier, Spor og Vogne.

Som et af de store Goder ved Anvendelse af mekanisk Drivkraft anføres i Almindelighed, at man til Tider, hvor Trafiken er størst, kan medføre en Paahængsvogn. Dette er sikkert rigtigt — kun tillader jeg mig at tage denne Anførsel som en Bekræftelse af min fremsatte Paastand, at mekanisk Drift i Virkeligheden skaber en Overgang fra Sporvejsdrift til Jernbanedrift. Men, kan man have en Paahængsvogn, maa man ogsaa kunne have — hvad jeg vil kalde en Forhængsvogn. Gøres nu denne halvt saa stor, men med Hensyn til udvendig Udstyrelse ens med en almindelig Sporvogn, og anbringer man Gasmotor med Tilbehør i den, og anvender en saadan Vogn ligesom vi nu anvender Heste, saa er vi ude over alle de fremmanede Vanskeligheder.

En saadan lille Motorvogn vejer omtrent som en af vore Tospændervogne, og da den samlede Vægt af to Vogne fordeles paa et saameget længere Stykke Spor, vil det Spor, vi har, vistnok vise sig tilstrækkelig stærkt og holdbart, og vort Vognmateriel kunne blive i Tjeneste. Saavidt mig bekendt er man i Dessau ifærd med at fremstille saadanne Lokomotivvogne.

Det Argument, som man ofte hører fremsat til Gunst for Overgang til mekanisk Drift, at de dertil bestemte Vogne ere langt mere smukke og elegante end vore hjemlige, bør neppe accepteres. Med Tiden gaar Forgyldningen selv af St. Gertrud.

Hvad jeg har haft den Ære at fremsætte for Dem, skal jeg forsøge at samle i enkelte Sætninger:

1. Kommunen bør absolut ikke indlade sig paa at

være Sporvejsentreprenør, hverken paa første eller anden Haand.

2. Det maa betragtes som uretfærdigt og i Strid mod den nye Sporvejslov, at nægte Fornyelse af de bestaaende Koncessioner — eller — hvad der kommer ud paa et, nægte at give bestaaende Selskaber nye Koncessioner.
3. Central-Sporvejsdrift maa anses at være mere til Skade end til Gavn.
4. Ethvert Sporvejsselskab bør have fri Hænder til at vælge den Drivkraft, som det mener bedst at staa sig ved.

Hertil skal jeg føje nogle faa Slutningsbemærkninger:

Hovedsagen for Kommunen er jo — det kan jo lige saa godt siges rentud — at faa dens Indtægter forøgede, ved at blive Parthaver i Selskabernes Fortjeneste. Dette fremgaar jo desuden klart af de senest udfærdigede Koncessioner til Istedgade- og Sølvgade-Linjerne, efter hvilke Kommunen og Selskaberne deler Overskudet, efter at Aktionærerne forlods have faaet 6 pCt., og efter at de foreskrevne Henlæggelser m. m. ere udredede. Denne Ordning burde formentlig have hvilet paa den Betragtning, at Benyttelse af Sporvogne er et saa betydeligt Gode for Befolkningen, at den bør gøres saa tilgængelig som mulig ved Indførelse af den billigst mulige Taxt.

Ligesaa lidet denne Hensigt kan forenes med uforholdsmæssige Dividender til Selskabernes Aktionærer, ligesaalidt forliges den med at søge Sporvejsdrift omformet til et Skatteobjekt af Betydning for Kommunen. Den Andel, som Kommunen skal have

af Driftsoverskudet, bør være en Regulator for Taxtansættelsen og intet andet.

Desuagtet ymtes der om, at Kommunalbestyrelsen spekulerer paa i ethvert Fald at ville beskatte Selskabernes Bruttoindtægt, saa har den nemlig »sit paa det tørre«. Men, dette kan Befolkningen aldeles ikke staa sig ved; thi, jeg tillader mig at gentage Spørgsmaalet: Hvor bliver saa den billige Taxt af? Denne Kommunalbestyrelsens formodede Tanke er vistnok importeret fra tyske Hovedstæder som Berlin og Hamburg. Vi ere nu imidlertid ikke nogen Storstad, og bliver det neppe nogensinde. Det vil derfor kun berede Skuffelse, om vi ville overføre de store Steders Forudsætninger paa vore smaa Forhold, uden tilstrækkelig Kritik.

Kommunen vil sikkert bedst ramme Befolkningens Tarv ved at blive ved den nys anførte formentlig sunde Betragtning, og ved at benytte den Indflydelse, som den nye Sporvejslov giver den i Retning af at bidrage til Ordning af vore Sporvejsforhold, til at træffe Bestemmelse paa saadanne Punkter, som f. Ex.

at Sporvejstaxten paa alle Linjer bliver obligatorisk, f. Ex. 10 Øre paa den enkelte Linje (altsaa hvadenten man kører kort eller langt),

at Taxten for Korrespondance paa indenfor to forskellige Selskabers Linjer sættes til 15 Øre, og

at Abonnementsbilletter à $8^1/_3$ Øre ere gældende fælles for alle Byens Sporvejslinjer.

Det er formentlig paa saadanne Punkter, at det vil lønne sig at være Exemplet fra Udlandet følgagtig; men det vil ikke lønne sig at slaa et større Brød op, end vi kan bage.