

Nationaløkonomisk Forening.

Møde den 17. Januar 1895.

Hr. Kommitteret ved Statsbanerne **H Buchheister** meddelte følgende

Momenter af Statsbanernes Statistik.

Vor ærede Formand har rettet en Opfordring til mig om her i denne Kreds at holde et eller andet Foredrag om Jærnbanevæsenet. Denne Opfordring har sat mig i en vis Forlegenhed. Paa den ene Side vilde jeg nødig afslaa en Anmodning, der kom fra den Kant; paa den anden Side er Themaet saa omfattende, at jeg ikke ret vidste, hvilken Del deraf jeg skulde gøre til Genstand for et Foredrag. Endelig kom dertil endnu en Betænkelighed, som jeg udtalte for Formanden, og som jeg vil gentage her. Anlægget af Jærnbaner og deres Drift berører saa mange forskellige Interesser, der er snart ikke et Menneske, der ikke i den ene eller anden Retning har Ønsker, Fordringer, Klager og Besværinger at fremføre, og det var at forudse, at ethvert Foredrag om Jærnbanevæsenet, hvilken Side af det man end vilde behandle, kunde fremkalde en Diskussion, der let maatte bringe Foredragsholderen i Forlegenhed, idet han umuligt vilde se sig i Stand til at gaa ind paa alle de Spørgsmaal, der maatte blive

rettede til ham, eller give Oplysninger om alle de Genstande, der maatte ligge den ene eller anden af Tilhørerne paa Sinde. Dels vilde Foredragsholderen næppe være tilstrækkelig inde i alle Specialiteter, i alt Fald ikke have alt paa rede Haand, dels vilde det for ham være umuligt her paa dette Sted at gaa ind paa mange Enkeltheder, der henhøre under Administrationens Omraade. Formanden forstod godt disse Betæneligheder, men mente desuagtet, at jeg ikke skulde lade mig afskrække, og han foreslog mig da at indskrænke mig til et væsentlig refererende Foredrag og at fremstille nogle faktiske Forhold, som muligvis kunde have almindelig Interesse. Jeg er gaaet ind paa dette Forslag, men, det siger jeg strax, hvad jeg saaledes i Korthed vil meddele, er intet andet, end hvad Mange af Dem allerede kende, og hvad man i Virkeligheden kan læse sig til, i det væsentlige i den sidst udkommne Beretning om Statsbanernes Drift. Det er nogle Momenter af denne Beretning, som jeg vil fremdrage, og jeg beder som sagt i Forvejen om Undskyldning for, at hvad De faa at høre, ikke er Nyt.

Jeg skal da begynde med at anføre, at Jærnbannerne i vort Land den 1. April 1894 havde en Længde — Statsbaner og Privatbaner — af omtrent 291 Mil, eller om man hellere vil, 2190 Kilometer. Vi ere jo her tillands endnu ikke komne saa vidt, at man officielt eller lovmæssigt benytter de metriske Maal, Vægt- og Rumangivelser, men man kan af Hensyn til Ulandet ikke ganske undlade at bruge dem. De bane sig jo efterhaanden ogsaa Vej, og Folk ere allerede godt fortrolige med dem. Naar den Tid engang kommer, at det metriske System bliver officielt aner-

kendt, vil Publikum være ret modtageligt for Forandringen, hvis Gennemførelse da næppe vil volde store Ulemper. Tildels skyldes det Jærnbannerne, at Kilometer- og Kilogramberegningen er bleven populær. Hensynet til vore Naboer mod Syd og Nord har nødsaget de danske Baner til i et vist Omfang at adoptere Systemet. Jærnbannerne bidrage i det hele, om jeg maa udtrykke mig saaledes, til at »internationalisere« mange Forhold. Saaledes skyldes det i det væsentlige dem, at den saakaldte mellem-europæiske Tidsbestemmelse nu er gældende i vort Land. Stiller man sit Ur et hvilket som helst Sted i Danmark, behøver man, forudsat naturligvis, at det vedbliver at gaa rigtigt, ikke at forandre Visernes Stilling paa en Rejse gennem Sverige, Norge, Tyskland, Østerrige Ungarn, Schweiz, Italien, Bosnien, Serbien og en Del af Tyrkiet.

Altsaa de danske Baner have en Udstrækning af 291 Mil. Af disse ejes omtrent $222\frac{1}{2}$ Mil af Staten, Resten ere private Baner. Men Staten driver ialt 231 Mil, nemlig foruden sine egne Baner de tre private Baner: Falsterbanen, Ribe—Vedsted og Viborg—Aalestrup, medens paa den anden Side en privat Bane, den sydfynske, driver Statens Bane: Faaborg—Ringe. De for privat Regning byggede, men af Staten i Forpagtning tagne Privatbaner drives ganske som selve Statsbanerne og i Forbindelse med dem, uden at der for dem føres særligt Regnskab. De danne en integrerende Del af Statsbanenættet og ere saaledes medindbefattede i Statsbanedriftens Opgørelser og Statistik, medens denne derimod selvfølgelig ikke indbefatter den lille Statsbanestrækning, der drives af et privat Selskab. Under de 231 Mil, som ere underlagte Stats-

banedriften, er ogsaa indbefattet Strækningerne mellem Korsør og Halskov og mellem Nyborg og Slipshavn, Strækninger af ialt $1\frac{1}{2}$ Mils Længde, der kun have Betydning under exceptionelle Forhold, og som kun ere i Drift, naar Nødvendigheden byder det.

Fordeles Milelængden eller Kilometerlængden, som jeg nu helst vil benytte — og jeg beder om Undskyldning for, at jeg i det følgende snart bruger den ene snart den anden Angivelse — paa Arealet, da viser det sig, at Danmark har omtrent $5,8$ Kilometer Jærnbane for hvert 100 □ Kilometer Fladeindhold; det staar i saa Henseende selvfølgelig tilbage for de store Stater og for de i industriel Henseende stærkt udviklede mindre Stater, men det indtager dog en ganske respektabel Plads. Vel har Belgien 18 , Storbritannien 10 , Tyskland og Schweiz 8 , Frankrig 7 Kilometer for hver 100 □ Kilometer, men paa den anden Side har Østerrig-Ungarn kun 4 , Italien $4\frac{1}{2}$, Spanien 2 , Sverige henved 2 og Norge $\frac{1}{2}$ Kilometer pr. 100 □ Kilometer. I Forhold til Folkemængden staar Danmark meget gunstigt. Det har næsten 10 Kilometer for hver $10,000$ Indvaanere, og overtræffes i saa Henseende kun af Schweiz, der har 11 , og Sverige, der har 17 Kilometer pr. $10,000$ Indvaanere. England og Tyskland have omtrent $8\frac{1}{2}$, Frankrig omtrent som Danmark 10 Kilometer, Norge 8 , Østerrig-Ungarn $6\frac{1}{2}$. Det vil altsaa ses, at i Forhold til Indvaanerantallet er Danmark allerede nu ret vel forsynet med Jærnbaner, og det vil jo ikke vare længe, inden Forholdet stiller sig endnu noget gunstigere. Paa de danske Statsbaner findes ialt 290 større og mindre Stationer, Holdepladser og Billetsalgssteder, altsaa én paa hver $\frac{4}{5}$ Mil eller for hver 6

Kilometer. Man vil uden Tvivl indrømme, at dette Forhold er ret rundeligt, hvilket ikke forhindrer, at der jævnlig gør sig Ønsker gældende om endnu flere Holdepunkter for Togene.

Jeg skal herefter gaa over til at anføre nogle Resultater af Statsbanernes Drift i 1893/94. Saaledes som Forholdene stille sig hos os, spiller Personførd-selen endnu den vigtigste Rolle, hvad Indtægterne angaar. Forholdet er anderledes end i de fleste andre Lande, hvor Indtægten af Gods- og Kvægbefordringen er meget større end Indtægten af Personbefordringen. Medens Personbefordrings-Indtægten i Danmark udgjorde omtrent 51 pCt. af hele Bruttoindtægten, udgør den for de svenske Statsbaner kun 33 pCt., for de belgiske Statsbaner 32 pCt., for de østerrigske Baner 24 pCt. og for tyske Baner 27 pCt. Jeg nævner dette Forhold, fordi det i alt Fald til en vis Grad giver en Forklaring om Banernes Rentabilitet. Der er intet Spørgsmaal om, at Personbefordringen medfører en forholdsvis langt betydeligere Udgift end Godsbefordringen. Tyske Forfattere have endog opstillet Beregninger, der skulle vise, at Personbefordringen paa Tysklands Baner ikke bidrager noget til Overskudet, ja maaske endog giver Tab. Jeg skal ikke komme videre ind paa disse Beregninger, der alle hvile paa et noget løst Fundament og tildels paa et temmelig vilkaarligt Skøn. Det er næsten umuligt, selv dér, hvor Gods- og Personbefordringen ere nogenlunde skarpt adskilte, at sige med nogen Nøjagtighed, hvor meget af Udgifterne der falder den ene eller den anden Del til Byrde. Men man behøver heller ikke store Beregninger for at komme til det Resultat, at Personbefordringen koster

mere end Godsbefordringen. Ser man i Udlandet de store paladsmæssige Stationsbygninger, hvis Opførelse har kostet mange Millioner, tager man Hensyn til de stadig stigende og stadig opfyldte Krav om luxuriøs Udstyrelse af Vognene, husker man, hvad der forlanges med Hensyn til Belysning, Opvarmning og anden Komfort i Kupéerne, vil man let kunne skønne, at Personbefordringen ikke er billig for Banerne. Og dertil kommer den voxende Hurtighed, hvormed Persontogene forlanges fremførte, som foranlediger et stærkt Slid paa Materiellet og Sporene, og som paa mange Steder har medført Nødvendigheden af i Sikkerhedens Interesse at anvende stærkere Skinner. Endelig blandt andre Omstændigheder Kørselen om Natten, og Forpligtelsen til ubetinget et lade de planmæssige Tog afgaa, medens de egentlige, udelukkende Godstog dog kun afsendes, naar Vognene have tilstrækkelig Fragt. Som sagt, noget strængt mathematisk Bevis for, at der er flere Omkostninger forbundet med Personbefordringen end med Godsbefordringen, behøver man næppe at føre. Iøvrigt synes der paa de danske Statsbaner at vise sig nogen Tendens til en Forandring i Forholdet mellem Indtægten af Personbefordringen og Godsbefordringen. Medens Personindtægten i Regnskabsaaet 1885/86 — det første Aar, da de sjællandske og de jysk-fynske Baner vare samlede under en Bestyrelse — udgjorde 54 pCt. af Bruttoindtægten, er den som anført i 1893/94 kun omtrent 51 pCt. — Der er ialt over Statsbanerne befordret 10,2 Millioner Rejsende eller omtrent 2,8 Millioner flere end i det nysnævnte Aar. Dette synes at være en meget betydelig Tilvæxt, men den virkelige

Betydning fremgaar ikke ligefrem af disse Tal. Der er jo nemlig i dette Tidsrum aabnet nogle nye Banestrækninger og overtaget i Drift andre, af en Længde af omtrent 27 Mil. Man kommer derfor kun til et korrekt Udtryk for den tiltagende Færdsel, naar man beregner, hvor mange Personer der er befordret for hver i Drift værende Banemil. Det viser sig da, at der i det sidste Aar er foretaget omtrent 45,600 Rejser for hver Banemil mod 37,100 i 1885/86. Sammenligner man disse to Aar, er Forøgelsen altsaa 8,500 eller 22 pCt. Indtægten af Personbefordringen er stegen fra 7 til $9\frac{1}{8}$ Millioner Kroner, og beregnes Indtægten pr. Banemil, er der en Stigning fra 34,800 til 40,700 Kroner eller 5,900 Kroner, altsaa 17 pCt., saaledes at Indtægtens Forøgelse er noget mindre end Færdselens. Jeg skal strax bemærke, at der i disse Tal ikke er indbefattet de Rejser, der foretoges paa Abonnementskort, men vel den derved indvundne Indtægt. Det er selvfølgelig umuligt at vide, hvormange Rejser der foretages paa et Abonnementskort; man har i de offentliggjorte Beretninger beregnet dem efter et Skøn; her skal jeg kun nævne, at Indtægten i de 8 Aar er stegen fra 107,000 til 225,000 Kroner, altsaa en forholdsvis ret stor Fremgang. Personfærdselen paa Statsbanerne kan saaledes vel siges at have udviklet sig ret heldigt, og den stadige og jævne Stigning er det saa meget mere værd at lægge Mærke til, som den har fundet Sted til Trods for, at de Baner, der i de senere Aar ere blevne aabnede og overtagne, efter deres Beskaffenhed ganske sikkert have medvirket til at nedsætte Gennemsnitsindtægten. Paa de ældre Baner og navnlig Hovedbanerne paa Sjælland og i Jylland og Fyn har Færd-

selen da været stigende i en større Maalestok, end Gennemsnitstallene vise. Den voxende Befolkning, den større Rejselyst, maaske stimuleret ved de hurtigere og hyppigere Togforbindelser, den trods alle Klager dog vistnok stigende Velstand blandt Befolkningen maa have fremkaldt denne Forøgelse, der ikke kan skyldes Taxtforandringer, af hvilke der ikke har fundet nogen Sted, der kunde være af den Betydning, at den væsentlig skulde have indvirket paa Færdselens Størrelse.

Fordeles de Rejsende efter de af dem benyttede Vognklasser, viser det sig, hvad der er naturligt, at den billigste, den 3dje Vognklasse, er den mest søgte. Af 1000 Rejser foretoges kun 6 i 1ste Klasse, 118 i 2den og 876 i 3dje Klasse. Forholdet stemmer nogenlunde med det, der findes paa vore Nabobaner. Paa de tyske Baner befordres af 1000 Rejsende 5 i 1ste, 101 i 2den, 615 i 3dje og 279 i den heldigvis her ikke eksisterende 4de Klasse. Paa de svenske Baner befordres af 1000 Rejsende 4 i 1ste, 161 i 2den og 835 i 3dje Klasse. Forholdet er paa de svenske Baner altsaa lidt gunstigere for de højere Klasser end hos os, paa de tyske Baner noget ugunstigere, naturligvis som en Følge af den 4de Klasse, der optager en Del af vore 3dje Klasses Rejsende og derved atter foranlediger en Nedrykning fra 2den til 3dje Klasse. Det er iøvrigt ganske klart og forstaaeligt, at den store Mængde altid vil søge hen til den billigste Befordringsmaade, naar den blot frembyder nogenlunde taalelige Rejsebetinger, hvad der ubetinget ikke kan siges om den tyske 4de Klasse, men som mere og mere søges tilvejebragt paa den danske 3dje Klasse. Det følger ogsaa af sig selv, at jo kortere Rejsen er, desto

mindre kommer det an paa Luxusbefordring. Jo længere man skal rejse, desto bekvemmere vil man have det, og det viser sig da ogsaa, at medens en Rejsende paa 1ste Klasse i Gennemsnit kører $8\frac{1}{2}$ Mil, kører den 2den Klasses Rejsende $5\frac{3}{4}$ Mil og den 3dje Klasses Rejsende kun $3\frac{1}{2}$ Mil. De korte Rejser spille jo overhovedet den vigtigste Rolle. Af de omhandlede $10\frac{1}{5}$ Million Rejser, der ere foretagne i 1893/94, falde kun 400,000 paa Rejser over 10 Mil, medens Resten 9,8 Millioner falder paa kortere Rejser, og deraf atter $5\frac{1}{2}$ Millioner paa indtil 2 Mil; i dette Tal er indbefattet 1,700,000 Rejser paa Klampenborgbanen. Forholdet stiller sig her ogsaa nogenlunde ensartet i de forskellige Lande; det er jo givet, at de korte Rejser ere dem, som Folk have mest Brug for, og som under alle Omstændigheder koste mindst baade af Penge og Tid.

Ser man bort fra Klampenborgbanen, for hvilken der ikke udstedes Returbilletter, ere af 1000 Rejser 218 foretagne paa Enkeltbillet og 782 paa Dobbeltbillet, med andre Ord, der rejser $3\frac{1}{2}$ Gange saa mange Mennesker paa Dobbeltbillet som paa Enkeltbillet. Mest benyttede ere Returbilletterne naturligvis paa de korte Afstande, idet omtrent 83 pCt. af Rejserne paa indtil 5 Mil foretoges paa saadanne. Antallet falder med Rejsernes Længde, men dog kun saaledes, at paa Afstande over 15 Mil foretoges endnu næsten Halvdelen af Rejserne paa Returbilletter. Benyttelsen af Dobbeltbilletter er selvfølgelig tiltagen noget, siden man for en Del Aar siden udvidede deres Gyldighedsfrist. Som bekendt er nu en Returbillet, selv for den korteste Rejse, gyldig i 4 Dage, og Fristen stiger til 9. Theoretisk lader hele dette System sig næppe for-

svare, og det er ikke let at forklare, hvorfor en Billet skal være gyldig i saa mange Dage og ikke i flere eller færre. Dog alt Bestaaende har jo en vis Berettigelse, og Publikums Fordringer lade sig ikke altid afvise med en Henvisning til Theorien; men paa den anden Side synes det, som om den Tanke mere og mere vinder Rum, at man bør søge at komme bort fra at reducere Billetpriserne paa denne Maade, thi enhver Forlængelse af Gyldighedsfristen er jo ikke andet end en maskeret Prisnedsættelse.

Foruden Returbilletter udstedes ogsaa en anden Sort Billetter til reducerede Priser, nemlig de saakaldte Rundrejsebilletter. Det er nu et Navn, der slet ikke længere svarer til Billettens Karakter. Den Tid er forbi, da man forlangte, at Billetten skulde sammensættes saaledes, at den fremstillede en Rundrejse. Man kan nu godt faa en Billet saaledes ordnet, at Udrejsen og Hjemrejsen sker ad samme Vej, kun skal Endepunktet falde sammen med Begyndelsespunktet, og Rejsen skal udstrækkes over et vist Mileantal. Statsbanerne have i det forløbne Aar haft en Indtægt af henved 200,000 Kroner af denne Billetform. Disse Penge udgøre Værdien for omtrent 69,000 Kupons, der ere solgte dels her i Landet, dels i Udlandet. — Denne Billetform har overalt tiltalt Publikum, og det kan ikke nægtes, at den har sine Behageligheder. Ikke at tale om, at der i Reglen kan spares nogle Penge — hvad de fleste Folk altid sætte Pris paa — saa er det ganske sikkert bekvemt, at alle Befordringsudgifterne ere betalte ved Rejsens Begyndelse, og at man slipper for den Ulejlighed, der for Resten ikke er synderlig stor, at købe sine Billetter undervejs. Men

paa den anden Side har Billetten den Ulempe, at den Rejsende er bunden til en bestemt Rute; afviger han fra denne, og navnlig paa en længere Rejse kunne Omstændighederne under Tiden gøre saadant nødvendigt eller ønskeligt, gaa Pengesfordelene og de andre Fordele tabte, og man hører ikke sjældent paa Rejser Udtalelser om det kedelige i, at man har forudbestemt sin Rute; nu kan man ikke komme derhen eller histhen; man kan ikke slaa Følge med en Bekendt o. s. v. Der er efter min Formening ogsaa den Fejl ved disse Billetter, at de nødvendigvis skulle udstedes saavel for Ud- som Tilbagerejse. Der er ingen rigtig Mening i at give en Prisnedsættelse for et vist Antal Mil frem og tilbage, men ikke for det samme Antal Mil i samme Retning. Men man kommer maaske en Gang saa vidt. De danske Baner have overmaade liden, saa godt som slet ingen Indflydelse paa de reglementariske Bestemmelser, der træffes desangaaende. At Udstedelsen af disse Billetter iøvrigt kræver et ikke ringe Apparat, at der med samme er forbundet et ret vidtløftigt Afregningsvæsen og en ikke ringe Del Korrespondance, vil let kunne forstaas. Det vilde maaske være mere hensigtsmæssigt og bekvemmere for Publikum helt at overlade Udstedelsen af saadanne Billetter for lange Rejser til de store Rejse-Bureauer, som meget bedre kunne lempe sig efter Publikums Ønsker og tilfredsstille dets Krav. De store engelske Bureauer Cook og Gaze, med hvilke de danske Statsbaner staa i Forbindelse, og da navnlig det første, synes at være saa praktisk indrettede med Hensyn til deres Forretningsførelse og ere vistnok af en saa ubestridelig Soliditet, at man sikkert ikke blot uden Fare, men

ogsaa til alles Gavn og Glæde kunde overlade dem Udstedelsen af sammensatte Billetter i et langt videre Omfang end nu. De sørge jo ikke blot for at skaffe de Rejsende Billetter, men de give dem al fornøden Vejledning og drage tillige Omsorg for deres Logis og Bispisning paa de fremmede Pladser.

Endnu stærkere end Personfærdselen er Godstrafikken voxet. Over Statsbanerne er der i det sidste Aar befordret omtrent 35 Millioner Centner eller 12 Millioner flere end for otte Aar siden. Det bliver, beregnet for en Banemil, omtrent 156,000, hvilket svarer til en Forøgelse af omtrent 37 pCt., og Indtægten er stegen i samme Forhold, nemlig med 36 pCt. Stigningen har været jævn og uafbrudt i hele denne Periode. Det er jo vanskeligt at anføre særlige Aarsager for denne Fremgang. Befolkningens Tilvæxt, den stigende Velstand og det dermed stigende Forbrug gøre sig her gældende ligesom ved Personbefordringen. Dertil kommer Udviklingen af Dampfærgeforbindelserne, hvorpaa jeg senere skal komme tilbage med nogle Ord, Oprettelsen af flere direkte Tarifer med Udlandet og vistnok ogsaa de i 1890 indførte Modifikationer i de hidtil bestaaende Godstarifer, der væsentlig gik ud paa at nedsætte Fragterne for Forsendelser over længere Afstande. Man kunde derved i alt Fald i en vis Grad optage Konkurrencen med Dampskibene, og det viser sig ogsaa, at Gennemsnitslængden af Transporterne er stegen noget. Den er nu for alle Taxtklasser $9\frac{2}{3}$ Mil, medens den i Aaret 1886 var 9 Mil. — Det er saaledes noget nær ved 100,000 Centner eller 5,000 Tons Gods, der daglig føres med Togene over Banerne. Hvad angaar

Beskaffenheden af dette Gods, da viser sig ogsaa her nogen Forskelligartethed mellem vore og flere andre Lande. Jeg har en Gang et eller andet Sted set fremsat den Paastand, at Jærnbannerne betale sig bedst i de Lande, der have Bjærgværksdrift og en stærkt udviklet Industri; dernæst komme de vindyrkende Lande, og under de sletteste økonomiske Vilkaar arbejde de de Lande, hvis Hovederhverv er Agerbrug. Der er ganske vist noget i denne Paastand. Befordringen af Kul, Jærn, Ertser og Metaller kan udføres en Del billigere end Befordringen af Korn og Smør og Kød og Flæsk. Jærn og Kul kan befordres paa aabne Vogne, som kunne være af en ret tarvelig Beskaffenhed. Disse Forsendelsesgenstande er det ikke nødvendigt at beskytte mod Vejret, mod Regn og Sne. Det er heller ikke nødvendigt at anvende nogen særlig Omhu ved deres Transport, og paa Hurtigheden kommer det ikke an. Om et med Kul ladet Tog er 12 Timer eller 24 Timer undervejs, er af underordnet Betydning. Naar disse Genstande altsaa udgøre en overvejende Del af hele Befordringsmassen, vil Omkostningen ved Godsbefordringen i det Hele væsentlig forringes. Omvendt vil Bekostningen stige, naar de, som hos os, kun udgøre en mindre Del af hele Godsmængden, medens den større Del kræver en særlig omhyggelig og i mange Tilfælde meget hurtig Befordring. — Vor vigtigste Transportgenstand er Kornvarer i raa og formalet Tilstand, Rodfrugter o. desl., hvoraf der er befordret noget over 6 Millioner Centner; af Foderstoffer er befordret 4 Millioner, af Teglværksprodukter omtrent lige saa meget, af Tømmer 3 Millioner, af Tørv $1\frac{1}{2}$ Million, af Kød og Flæsk

noget over 1 Million, af Smør omtrent 900,000 Centner, Mælk 600,000 Centner, Fisk 400,000 Centner, Øl 600,000 Centner, Gødningsstoffer $1\frac{1}{4}$ Million, Spirituosa 300,000 Centner, og endelig skal nævnes Kul og Sten o. desl., hvoraf er befordret henholdsvis $4\frac{1}{3}$ Million og $1\frac{1}{4}$ Million Centner.

Maaske jeg, selv med Fare for at trætte med altfor mange Tal, tør fremhæve et Par i Forbindelse med Godsbefordringen staaende Data. Det er jo klart, at København, vort Lands forholdsvis store Hovedstad, ogsaa spiller den betydeligste Rolle baade som Afsender og Modtager, men det er ogsaa klart, at Jærnbanen ikke er det Befordringsmiddel, som væsentlig benyttes af Hovedstaden. Lad os tage en for vort Land saa vigtig Artikel som Smør. Som nylig nævnt have Banerne befordret henved 900,000 Centner, men saa godt som intet deraf er forsendt fra København; nogle faa Tusinde Centner er hele det Kvantum, hvormed København figurerer paa Afsendelseslisten; større Mængder afsendes fra Randers, 46,000 Centner, Aarhus 38,000 Centner, Horsens 26,000 Centner o. s. v. Derimod har København modtaget 345,000 Centner, medens der til Esbjerg er ankommet 165,000 Centner, til Aarhus og Randers hver omtrent 100,000 Centner og til Odense 60,000 Centner. Af hele det forsendte Kvantum, 900,000 Centner, er saaledes omtrent 800,000 Centner landede i disse Centra for Forbrug og Export, medens den afsendte Mængde fordeler sig i mindre Kvantiteter over alle Landets Stationer, og Forsendelserne fra Landstationerne spille naturligvis her en meget stor Rolle. København udfører Smør altsaa kun ad Søvejen; den benytter sig kun af Vejen over

Esbjerg, naar Nødvendigheden byder det. — Som det gaar med Smør, gaar det til Dels ogsaa med Kød og Flæsk. København figurerer som Afsender kun med 65,000 Centner, paa det nærmeste det samme Kvantum som Odense, Silkeborg, Randers og Hjørring; men den har modtaget 250,000 Centner, hvad der dog kun er en ringe Mængde i Sammenligning med Esbjerg, der staar som Modtagelsesstation for 650,000 Centner. Hvad angaar Kornvarer o. desl., da er der fra København pr. Bane afsendt over 900,000 Centner, og til København er sendt 740,000 Centner. Aarhus staar som Afsendelsesstation ikke saa saare langt fra København, med over 600,000 Centner. Som Afsendelsesstation for Fisk staar Frederikshavn naturligvis øverst; den har afsendt 110,000 Centner, medens Struer fornemlig synes at benytte Søvejen, idet Forsendelserne fra denne Plads med Banen kun ere ringe, nemlig 12,000 Centner. Fra Sverige over Helsingborg er afsendt 41,000 Centner. København har pr. Bane modtaget 90,000 Centner Fisk og afsendt 50,000 Centner; der finder altsaa en ret betydelig Forsendelse Sted af Fisk fra København til Provinserne og til Tyskland, hvortil er afsendt 20,000 Centner. Til Tyskland er i det hele fra vort Land forsendt pr. Bane 125,000 Centner, hvoraf en Del er tilført os fra Sverige. Det er væsentlig Silden, der bidrager til at gøre Mængden saa stor, og at denne Artikel kan bære Fragten, vidner om, at denne er normeret meget billig. Iøvrigt tør maaske her den Bemærkning indskydes, at Fisk høre til de Forsendelsesgenstande, der stille store Krav til Banen; det er en Vare, som skal befordres meget hurtigt, omhyggeligt og billigt; Silden og Laxen, Torsken og

Rødspætten ere, selv i død Tilstand, fordringsfulde Passagerer. Jeg skal ikke gaa videre med disse Talangivelser, der i det hele kun have en forholdsvis ringe almindelig Interesse, da de jo ikke paa nogen mulig Maade kunne give et Billede af den almindelige Omsætnings Størrelse og Beskaffenhed.

Jeg tør nu maaske en lille Stund forlade det statistiske Gebet og lade Tallene fare for at berøre en Sag, der staar i aller nærmeste Forbindelse med Godsbefordringen paa Jærnbanerne, og som ganske vist, lige saa lidt som hvad jeg hidtil har sagt, er Tilhørerne ubekendt, men som dog maaske ikke bør lades uomtalt. Jeg sigter herved til den Overenskomst om Befordringen af Gods paa Jærnbanerne, som i Oktober 1890 afsluttedes i Bern mellem Tyskland, Østerrig, Belgien, Frankrig, Italien, Nederlandene, Rusland og Schweiz, og som har til Øjemed at fastslaa almengyldige fælles Regler for Godsbefordringen. Forhandlingerne om saadan Overenskomst begyndte allerede i 1878 og have altsaa varet i 12 Aar, inden de førte til noget Resultat. Det var en svær Fødsel, men Resultatet er da ogsaa ret betydningsfuldt, om det maaske end ikke har svaret til alles Forventninger. Det vil ogsaa være bekendt, at den danske Regering ved en Lov af 30. Marts 1893 er bemyndiget til at tiltræde den, og de fornødne Skridt i saa Henseende ere da ogsaa gjorte. Men der er mange Formaliteter at iagttage, og skønt der foreligger Meddelelse om, at der ikke vil være noget til Hinder for Danmarks Tiltrædelse, har den endelige Beslutning dog endnu ikke kunnet tages. Danmarks Tiltrædelse maa anses overmaade hensigtsmæssig af Hensyn til dets Baners

Forbindelse med Udlandets, og det laa jo iøvrigt meget nær, at man her kunde ønske at indordne sig under de fælles Bestemmelser for den internationale Gods-transport. I Virkeligheden indeholder Overenskomsten, hvad Forholdet til Publikum angaar, kun enkelte Ting, der ikke var gældende Ret eller Praxis ogsaa forinden dens Afslutning. Men det kan ikke nægtes, at der herskede mange Forskelligheder i Formerne, og at det altid, ved Forhandlingerne om Godsforbindelsen med fremmede Baner, voldte en vis Besvær at lempe disse Former efter hverandre. Det maa under alle Omstændigheder anses for et Gode, at den største Del af Europa nu er kommet saa vidt, at man har faste og fælles Regler for Forsendelsesmaaden og for Forsendernes og Banernes gensidige Rettigheder og Forpligtelser. Det er ikke min Hensigt her nærmere at komme ind paa Sagen, og det vilde være saa meget mere unødvendigt, som der i det hele taget, naar Overenskomsten træder i Kraft for vort Lands Vedkommende, ikke vil finde mange Forandringer Sted i, hvad der nu bestaar, for saa vidt angaar Befordringen til og fra Udlandet. Nogle af Forandringerne ere af rent formel Natur, saaledes Fragtbrevets Form; men der er dog et Punkt af stor reel Betydning, saa vel for Forsenderne som for Banerne, der fortjener at fremhæves. Det findes i den Del af Overenskomsten, der omhandler Banernes Erstatningspligt. De, der benytte Banerne til Gods- og Kreaturtransport, ville vide, at denne Erstatningspligt nu er temmelig stærkt begrænset for Banernes Vedkommende. Bortkommer en Sending Gods under Transporten, godtgør denne kun 1 Krone pr. Kilogram af Vægten, og i Forhold dertil

beregnes Erstatningen, naar Godset beskadiges. Ganske vist kan man sikre sig en højere Erstatning, naar man paa Fragtbrevet angiver Værdien og betaler den derfor fastsatte iøvrigt meget billige Præmie; men denne Adgang til Forsikring benyttes i det mindste hos os meget lidt. Efter Bestemmelserne i den internationale Overenskomst er Jærnbanen, naar det den til Befordring overleverede Gods bortkommer eller beskadiges, fuldt erstatningspligtig undtagen i de Tilfælde, at Skaden skyldes force majeure, selvfølgelig ogsaa naar Skaden er opstaaet paa Grund af Godsets særlige Beskaffenhed eller er en Følge af Afsenderens egen Mangel paa Omhu, utilstrækkelig Emballering o. desl. Men Hovedreglen er, at i alle Tilfælde, hvor Skaden skyldes Jærnbanen, er denne ogsaa fuldt ansvarlig, og dette er en væsentlig Afvigelse fra den nu bestaaende Regel, der er af stor Betydning for Forsenderne og tillige for Banerne, hvis Udgifter til Erstatninger uden Tvivl vil forøges. Endelig bestemmer Overenskomsten, at Forsenderen mod Erlæggelse af en Præmie kan tegne en Interesse i Leveringen, saaledes at han, naar Godset bortkommer under Transporten eller afleveres i beskadiget Tilstand, kan erholde ikke blot en Godtgørelse for det tabte og beskadigede Gods' Værdi paa Afsendelsesstedet, men en yderligere Godtgørelse, der maaske nærmest kan siges at repræsentere den Gevinst, han havde paaregnet at indvinde ved Forsendelsen. Det er noget nær det samme som Forsikringen af den ved Søtransporter brugelige imaginære Gevinst. Dette er i Virkeligheden det for Publikum vigtigste Punkt i Overenskomsten, paa hvis Enkeltheder her iøvrigt ikke er Stedet at

komme ind. Jeg vil kun tilføje, at Overenskomsten alene gælder for internationale Transporter, medens hvert Land iøvrigt for sine indre Transporter kan ordne sig, som det vil. Men det er jo klart, at de internationale Befordringsbestemmelser efterhaanden maa komme til at øve deres Indflydelse paa de lokale.

Men medens Overenskomsten saaledes fastsætter ensartede Regler for Befordringsmaaden, Formerne for denne, Dispositionsretten over Godset, Erstatningskravs Fremsættelse og Afgørelse, indeholder den, hvad Tariferne angaar, kun den Bestemmelse, at Fragten skal opkræves i Overensstemmelse med de bestaaende og paa behørig Maade offentliggjorte Tarifer — private og Underhaands-Fragtoverenskomster ere altsaa udelukkede. Om en fælles, international Tarifiering er der ikke Tale, og dog kan man vel sige, at der ikke let vil kunne tænkes nogen Foranstaltning, der bedre var i Stand til at fremme Godsbefordringen, end en Overenskomst om en fælles Klassificering af Godset og et fælles Tarifsystem. Forholdene er jo nu for Tiden saaledes, at hvert Land, ja ofte de forskellige Baner i samme Land, have deres særlige Klassifikation og deres særlige Taxter og for hver Overenskomst, der sluttes mellem Banerne, indtræder i Reglen en ny Klassifikation og nye Tarifsatser som en nødvendig Følge af saa vidt muligt at bringe de forskellige lokale Regler i Harmoni med hinanden. De danske Statsbaner have saaledes deres lokale Klassifikation, d. v. s. den Klassifikation, der gælder for Forsendelser mellem deres egne Stationer og mellem disse og nogle Privatbanestationer; de have en Klassifikation for Forsendelsen til Tyskland over Landruten og en anden for

Forsendelsen over Kiel og Warnemünde, og endelig en hel anden Klassifikation for Godsforsendelsen fra og til Sverig-Norge. Det er klart, at der paa denne Maade kan opstaa og opstaar mange Forviklinger, og det er undertiden en ret vanskelig Sag at tilvejebringe den fornødne Harmoni og at undgaa de saakaldte Fragt-Dispariteter, d. v. s. saadanne Uregelmæssigheder i Taxtansættelsen, hvorved f. Ex. en Omexpedition paa Grænsen giver billigere Fragter end en direkte Expedition til Bestemmelsesstedet. Nærmere at udvikle disse Forhold vilde føre meget for vidt, men saa meget kan enhver indse, at det vilde være en stor Lettelse og Behagelighed, om den, der skulde expedere en Sending, lad os sige fra København til hvilken som helst Station paa Kontinentet, blot behøvede at kende Afstanden og den Tarifklasse, hvorunder Godset henhørte, for at kunne beregne Fragten. At man skulde komme saa vidt i en overskuelig Tid, er næppe rimeligt, især naar man ser hen til den Maade, hvorpaa Jærnbanelariferne nogle Steder benyttes som en Art Supplement til Beskyttelsestolden. At man engang i Siden kan komme dertil er næppe udelukket. Et første, ganske lille Skridt er allerede gjort. Paa den internationale Jærnbankongres — ikke at forveksle med Køreplanskonferencerne — der i Reglen afholdes hvert tredje Aar, fremkom der i 1892 i St. Petersborg en Betænkning fra Hr. Louis de Perl, Medlem af Bestyrelsen for det store russiske Jærnbaneselskab, som gik ud paa, at man skulde gøre et Forsøg paa at etablere en international Tarif for Ilgods og Expresgods. At gaa videre ansaa man fra alle Sider for umuligt. Man blev da enig om at opfordre de belgiske Statsbaner til

nærmere at sætte sig ind i Sagen og i sin Tid at foranstalte sammenkaldt en Konference ad hoc. De belgiske Statsbaner overtog Hvervet og ere vistnok beskæftigede med Spørgsmaalet. Hvad Resultatet vil blive, og om der desangaaende vil fremkomme noget paa det Kongresmøde, der i Aar skal afholdes i London, derom kan der naturligvis intet siges. Let og hurtigt vil det næppe gaa. Men som De ser, man er i Jærnbankredse beskæftiget med dette store Problem, og lykkes det at tilvejebringe en Løsning for Ilgodsets Vedkommende, er det jo ikke umuligt, at det øvrige efterhaanden kan følge. Det er undertiden kun det første Skridt, der koster.

Og herefter skal jeg atter beskæftige mig med en Smule Statistik. Som anført have Statsbanerne befordret noget over 10 Millioner Personer, 35 Millioner Centner Gods og desuden 800,000 Stykker levende Dyr, deriblandt 36,000 Heste, 173,000 Stkr. Hornkvæg og 400,000 Svin. Hver Person har i Gennemsnit rejst $3\frac{9}{10}$ Mil, og hvert Centner Gods og Kreaturer er gennemsnitlig befordret omtrent 10 Mil. Til Præstering af denne Befordring have Statsbanerne raadet over et Materiel af 284 Lokomotiver, 805 Personvogne, 4225 Gods- og Kreaturvogne samt 230 Post- og Bagagevogne. Forøgelsen af Driftsmateriellet i Tidens Løb staar nogenlunde i Forhold til Banenættets Forøgelse, men ikke ganske til Færdselens Forøgelse. I 1886 havde man for hver 100 Kilometer Bane 15 Lokomotiver, i 1894 havde man 16. Af Pladser i Personvognene havdes i 1886: c. 2070 og i 1894: 1950 for hver 100 Kilometer, og tager man Hensyn til Godsvognenes Bæreevne, raadede man i 1886 over 1880

Tons pr. 100 Kilometer, og i 1894 over 2170 Tons. Men tager man Hensyn til, at Færdselen er forøget i større Forhold end Banernes Udstrækning, stiller Sagen sig anderledes. I 1886 havde 1 Personvognplads for hver 7000 Personkilometer, nu haves kun 1 Personvognplads for hver 9,700 Personkilometer; i 1886 havde i Godsvognene 1 Ton Bæreevne for hver 2,800 Tonkilometer, i 1894 derimod kun 1 for hver 3,700. Man udretter altsaa nu forholdsvis det samme Arbejde med et mindre Materiel. En Sammenligning med Størrelsen af andre Baners Materiel vil ikke give noget synderligt praktisk Resultat. Forholdene, hvorunder Banerne arbejde, ere saa væsentlig forskellige, Trafikens Art og Størrelse er af saa forskelligartet Beskaffenhed, at man maa være varsom med at uddrage Resultater af saadanne Sammenstillinger. Men det kan dog anføres, at medens de danske Baner, som anført, raade over 1950 Personvognpladser for hver 100 Kilometer Banelængde, disponere de svenske Statsbaner kun over 900, men de tyske Baner over omtrent 2,900 og de belgiske Statsbaner endog over 4,600. Og hvad Godsvognmateriellet angaar, ere Forskellighederne endnu langt betydeligere. Medens de danske Godsvognes Bæreevne repræsenterer 2,170 Tons pr. 100 Kilometer, har Sverige 3,270, Tyskland 7,700 og Belgien endog 13,200 Tons, altsaa 6—7 Gange saa meget som Danmark. Angivelserne ere iøvrigt ikke for det samme Aar, men dog for meget nærliggende. Men, som jeg tidligere har haft Lejlighed til at bemærke, spiller i disse Lande Godsbefordringen den langt overvejende Rolle, og Arten af deres Transporter er anderledes end vor. Men selv i disse Lande, hvor Materiellet

synes at være overordentligt stort. Hører man, ligesom hos os, Klager over, at Banerne til sine Tider ikke kunne fyldestgøre Forsendernes Krav paa at faa de fornødne Vogne stillede til Raadighed i rette Tid. Sagen er jo, at der altid vil komme Øjeblikke, hvor ekstraordinære Forhold fremkalder en stærk og presserende Efterspørgsel efter Befordring, maaske mange Steder paa engang, en Efterspørgsel, som end ikke kunde tilfredsstilles med et meget større Materiel end nu. Det er omtrent det samme Tilfælde, som indtræder, naar der i et givet Øjeblik ikke kan tilvejebringes tilstrækkeligt Skibsrum, eller naar en Fabrik ikke formaar at udføre alle Bestillinger til den ønskede Tid. Banerne kunne næppe være forsynede med et Materiel, som strækker til i hvert Øjeblik selv under usædvanlige Forhold. Materiellets Størrelse maa nogenlunde rette sig efter de normale Krav. Men naar disse stige, og dette er ganske vist Tilfældet, maa Materiellet ogsaa forøges. Forretningerne synes mere og mere at udvikle sig saaledes, at man til Søtransporten af Kul, Korn, Foderstoffer o. s. v. benytter meget store Dampere, der betinge sig meget korte Losningsfrister. Naar da mange af saadanne Skibe samtidig indtræffe i Havnene, opstaar pludselig Efterspørgsel efter et overordentligt stort Antal Vogne, og man bør da være i Stand til, indenfor en vis Begrænsning, at kunne tilfredsstille denne Efterspørgsel.

Men foruden Lokomotiver og Vogne raade Statsbanerne endnu over en anden Art Transportmateriel, nemlig deres Skibe og Færger. Til Brug ved de forskellige Overfarter havdes ved Slutningen af Finansaaret 1893—94 ialt 25 Fartøjer, nemlig 13 Dampfærger

og 12 Dampskibe af en samlet Drægtighed af omtrent 5,260 Tons. Det er næppe nødvendigt nærmere at omtale den Betydning, som Oprettelsen af Dampfærgeforbindelserne har haft for Banerne. Naar Godstransporten overhovedet har kunnet tage det store Opsving, saa skyldes dette vistnok for en Del dette Forbindelsesmiddel, der jo saa at sige har lagt Bro mellem Landets, ved Sunde og Bælter adskilte, Dele, og som har gjort de danske Jærnbaner til et sammenhængende Hele. Den første Færge toges i Brug i Marts 1872 over Lillebælt mellem Fredericia og Strib, og det tør maaske ikke være paa urette Plads her at nævne Statsbanernes afdøde Direktør Holst som den, der bør mindes, naar man omtaler Banernes Færger. Det var vistnok ham, hvem det fornemlig skyldes, at Forsøget blev gjort, og at mange Indvendinger og Betænkeligheder bleve overvundne. Det har vist sig, at Færgerne fuldtud svare til, ja vel overtræffe de Forventninger, der knyttede sig til dem, og disse Færger ere nu kendte og anerkendte over hele Europa, og langvejs fra har der indfundet sig Teknikere og Administratorer for at undersøge dem og efterligne dem. Et Par Tal bør maaske anføres for at vise Udviklingen, blot i de sidste 8 Aar. Der befordredes da

	i 1885—86		i 1893—94
over Storebælt . . .	557,000 Ctr.	1,817,000 Ctr. eller 3	Gange saa meget
» Lillebælt . . .	900,000	» 2.145,000	» 2 ¹ / ₂ »
» Masnedsund . . .	258,000	» 734,000	» 3 »
» Oddesund . . .	286,000	» 458,000	» 1 ¹ / ₂ »
» Sallingsund . . .	95,000	» 237,000	» 2 ¹ / ₂ »

Ogsaa for Personfærdselen have Færgerne haft deres Betydning. Den rolige Gang over Søen, den rummelige Plads, den komfortable Udstyrelse og Hurtigheden have gjort dem yndede af Publikum, der langt foretrækker dem for de tidligere Dampskibe. I Marts 1892, altsaa netop 20 Aar efter at den første Færge var sat i Vandet, aabnedes den første Dampfærgeforbindelse med Udlandet, den mellem Helsingør og Helsingborg, og Sverige og Norges Jærnbaner bleve derved bragte i kontinuerlig Sporforbindelse ikke blot med Danmark, men med hele Europa. Jærnbanevognen kan nu fra Stockholm og Christiania gaa uden Omladning til Rom og Bukarest. Forbindelsen er jo endnu i sin Barndom, den vil om ikke meget lang Tid blive udviklet yderligere ved Færger mellem København og Malmø, men allerede nu sporer man, hvilken Betydning den kan faa. Der er i det sidste Aar ad denne Vej udvexlet 1,140,000 Centner Gods mellem Sverig-Norge paa den ene Side og Danmark og Kontinentet paa den anden. Og hvad der er ret mærkeligt er, at Gods af forholdsvis ringe Værdi har valgt denne Forsendelsesvej. Over Halvdelen af den forsendte Godsmængde bestaar saaledes af svensk Tømmer og Træ, og det har kunnet betale sig at forsende Tømmer fra det indre Sverige til Fyn og Jylland. Der er gaaet omtrent 460 Vognladninger til disse Egne.

Medens jeg er ved Driftsmateriellet tør jeg maaske nævne et Punkt, som har en vis Interesse, om just ikke for det store Publikum, nemlig Udnyttelsen af Vognene. Det klinger noget underligt, men det forholder sig saaledes, at af Pladserne i Personvognene paa de danske Statsbaner ere i Gennemsnit kun 24

pCt. besatte, det vil sige en Fjerdedel. Den Uindviede, der staar paa Københavns Banegaard og søger en hyggelig Plads i en Kupé, men finder alle Kupéerne helt eller næsten fuldt besatte, kan ikke forstaa dette Forhold. Og dog er det et Forhold, som man kunde sige, næsten er konstant for alle større Bane-komplexer. De tyske Baners Udnyttelse af Personvognpladserne er ogsaa omtrent 24--25 pCt., de beigiske Statsbaner med deres kolossale Færdsel naa slet ikke højere, og de svenske Statsbaner gaa ned til 21 pCt. Der er flere Momenter, som her komme i Betragtning til Forklaring. Det fuldt eller næsten fuldt besatte Tog afsætter paa Mellestationerne en Del af sine Rejsende og kommer undertiden tomt eller næsten tomt til Endestationen. Omvendt kan det fra en mindre Station udgaaende Tog være slet besat i Begyndelsen, men fyldes efterhaanden som Toget nærmer sig den store Endestation. Den nødvendige Kørsel med tomme Vogne kommer ogsaa i Betragtning. Jeg tror ikke at kunne illustrere Sagen bedre end ved et Exempel, som jeg ved en tidligere Lejlighed har benyttet. Stil Dem en Søndag Middag paa Klampenborgstationens Perron, og De vil da se et overfyldt Tog afgaa til Klampenborg. Men bliv staaende en kort Tid og afvent det Tog, der kommer fra Klampenborg, og De kan være Vidne til, at der af dets tolv eller fjorten Vogne næppe stige lige saa mange Mennesker ud. Omvendt betragt det Tog, som om Aftenen kommer ind fra Klampenborg, og som vil være fuldt besat, medens de Tog, der udsendes herfra for at hente Folk hjem, undertiden i Ordets bogstavelige Betydning ere tomme. Altsaa ere under en overordentlig stor Færdsel og under de aller

gunstigste Omstændigheder kun 50 pCt. af Pladserne besatte. Nu gives der paa Banerne Strækninger, som kun ganske undtagelsesvis har et Tog fuldt besat, og hvor man dog slet ikke kan gøre Togene mindre. Selv om man indskrænkede hele Toget til en 2den og en 3die Klasses Vogn, vilde man dog have 90 disponible Pladser, og Toget medfører maaske kun 15 eller 20 Rejsende. Paa den anden Side, naar man har indskrænket Toget til 90 Pladser, og der møder 91 Personer, der skulle befordres, maatte man forøge Togets Størrelse med en Vogn, d. v. s. med 50 Pladser.

Men i Praxis kan man slet ikke saa nøje afpasse Togenes Størrelse efter Behovet; det lader sig allerede ikke gøre af Hensyn til Publikum. Jeg vil slet ikke tale om de Rejsende i 1ste Klasse, der egentlig føle sig brøstholdne, naar ikke hver enkelt af dem kan faa en Kupé for sig selv; men ogsaa Rejsende i 2den Klasse gøre, naar der ikke er Tale om ganske korte Rejser, med nogen Ret Fordring paa en ikke altfor stærk Besættelse af Kupéerne, og ogsaa for 3die Klasse søger man at gøre saa vidt muligt Opholdet i Kupéerne saa behageligt, som Omstændighederne tilstede. Endelig skal man have Damekupéer og Røgkupéer og Kupéer for Ikke-Røgere. Hvis der saaledes til et Tog møde 3 Rejsende, hvoraf den ene er en Kvinde, den anden en Mand med Cigar i Munden, og den tredje en Mand som ikke taaler Cigarrøg, kræves der, for at kunne tilfredsstille disse Rejsende, 24 Pladser i 2den Klasse.

Med Hensyn til Godsvognenes Belastning er det vanskeligt at anstille en Sammenligning med fremmede Baner. Efter Statistiken var de danske Vognes Bære-

evne i Gennemsnit udnyttet med 29 pCt., medens de belgiske Baner angive det tilsvarende Tal med 45 pCt. og de svenske Statsbaner med 33 pCt., de tyske Baner synes, saa vidt jeg har kunnet uddrage det af deres Beretninger, at have udnyttet ca. 45 pCt. af Vognenes Bæreevne. Men som sagt, det er slet ikke givet, at disse Tal netop have den samme Betydning; det Modsatte er det sandsynligere. Naar jeg har sagt, at de danske Vogne have været belastede med 29 pCt. af deres Bæreevne, da betyder dette, at de vare belastede paa denne Maade med betalt Gods, d. v. s. Gods, for hvilket der er opkrævet Fragt. Men med Vognene er tillige befordret en anselig Mængde, hvorfor ingen Fragt er betalt, nemlig omtrent $2\frac{3}{4}$ Millioner Centner til Banernes eget Brug (Kul, Skinner o. s. v.) og 700,000 Centner saakaldet tom returtaaende Emballage. Det vil være bekendt, at vore Baner befordre frit tilbage den Emballage, hvori det forsendte Gods har befundet sig, og at de gøre det i en meget stor Maalestok fremgaar af det nævnte Tal, der repræsenterer 3500—4000 Vognladninger om Aaret eller 10 om Dagen. Paa de tyske Baner kender man ikke denne Fribefordring, og der er næppe mange Steder, hvor den finder Sted i saa stort Omfang som her. Regner man alt dette med, kommer man til en Belastningsprocent af $31\frac{1}{2}$ pCt. Om de fremmede Baner medregne det Gods, der befordres frit for Driften, tør jeg ikke sige med Bestemthed, men det er vist Tilfældet, i alt Fald for de tyske Baners Vedkommende. Men dernæst kommer et andet Punkt, der yderligere vanskeliggør Sammenligningen. Naar der tales om Godsvoغنenes Belastning, forstaas derunder Belastningen

saavel med egentlig Gods som med levende Dyr. Disses Antal maa derfor omsættes til Vægt. Og denne Omsætning sker naturligvis paa forskellig Maade i de forskellige Lande; der gives ingen fast Norm i saa Henseende. Her omsætte vi dem fra gammel Tid paa en Maade, der ubetinget frembringer en langt lavere Belastningsprocent end den virkelige. En Hest og en Stud regnes saaledes for 8 Centner. Det kan være, at Vægten nogenlunde svarer til den virkelige, men selv om dette er Tilfældet, giver Omsætningen alligevel ikke noget korrekt Billede af Belastningen. I en Vogn paa 120 Centners Bæreevne kan saaledes indlades 6 Heste; Vognen beregnes altsaa som belastet med 48 Centner eller 40 pCt. af dens Bæreevne. Vognen har midlertid været fuldt belastet, dens Bæreevne eller rettere dens Rumfang er fuldt udnyttet, og alligevel beregnes den kun som ikke halvt belæsset. I Virkeligheden har altsaa Statsbanevognene været en Del bedre udnyttede end Statistikens Tal vise, men, hvorledes man end bærer sig ad, vil det altid være vanskeligt at komme til nøjagtige Resultater og fremfor alt til Resultater, der uden videre kunne benyttes til Sammenligning med andre Baners Angivelser. En fuldstændig Udnyttelse af Vognene er selvfølgelig umulig. Kørslen med tomme Godsvogne er en Ulempe, som ikke lader sig afhjælpe. Man kan ikke lade de fyldte Vogne efter Aflæsningen henstaa paa en Station, indtil der fra denne findes Ladning til dem. De maa i tom Tilstand dirigeres derhen, hvor der haves Brug for dem, netop ligesom Skibet maa gaa i Ballast til den Havn, hvor det kan faa Fragt. At faa Godsvognene tilbørlig udnyttede

er et Problem, der beskæftiger Jærnbanebestyrelserne overalt.

Naar man nu vil spørge, hvilken Konklusion der skal drages af alle disse spredte Bemærkninger, da kan dertil kun svares: ingen. Det gaar her som i de moderne Skuespil, hvor det overlades til Publikum, naar Tæppet er faldet for sidste Akt, selv at finde Moralen, hvis der da er nogen at finde. Jeg skal kun tilføje et Par Ord. Statsbanerne beskæftige omtrent 7000 Mennesker, som i Løn og hvad dertil hører oppebære et aarligt Vederlag af omkring 7 Millioner Kroner. De ere saaledes en stor Arbejdsgiver, og regner man i Gennemsnit 3 Mennesker paa hver Famile, er det omtrent 1 pCt. af Landets hele Befolkning, der finder sit Udkomme ved Banerne, og for hvem deres Nytte er direkte indlysende. At denne Nytte spreder sig ud over langt større Kredse er jo givet, og hvilken Vægt der lægges paa en Udvikling af Jærnbanenættet, derom vidne de mange i Forberedelse værende Anlæg. Men — og alt har sit Men i denne Verden — det maa blot ikke glemmes, at Udviklingen ikke foregaar og ikke kan foregaa uden at berøre bestaaende Forhold og at fremkalde en eller anden Forandring i disse, en Forandring, som i større eller mindre Grad kan være forulepende for mange Interesser. Overaltfra hører man for Øjeblikket ikke andet end Tale om de daarlige Tider. Det er maaske et Spørgsmaal, om Daarligheden er saa stor, som den skildres; Jærnbanernes stigende Indtægter ere i alt Fald ikke noget Kendetegn paa aftagende Forbrugsevne. Men vanskelige Tider er det utvivlsomt; vanskelige fordi Samfundene befinde sig i en Art økonomisk Omvælningsperiode. At Jærnbannerne have

deres Del i denne Omvæltning er vistnok givet. Alle den nyere Tids store Opfindelser have Del deri, og selv en tilsyneladende saa uskyldig Opfindelse som Telefonen synes at fremkalde en vis Forstyrrelse i Børsforretninger. Man kunde saaledes i en tysk Børsberetning læse en Art Beklagelse over, at Telefonforbindelsen mellem Børserne i Hamborg, Berlin, Frankfurt og Wien vilde umuliggøre Arbitrageforretningen, idet disse Børser nu saa at sige vare blevne til én. Men man faar at tage det onde med det gode og at søge at lempe sig efter det nye, som ikke kan gøres om, og som vist heller ikke mange ønske omgjort. Og ligesom det forrige Aarhundrede endte under en stor politisk Omvæltning, overladende sin Efterfølger Løsningen af mangfoldige Problemer, saaledes synes det nuværende Aarhundrede at skulle testamentere det næste et ikke ringe Antal vanskelige økonomiske Problemer, som det forhaabentlig vil lykkes det at løse paa en for Samfundets Velvære tilfredsstillende Maade.

I den kortvarige Diskussion, som knyttede sig til Foredraget, blev Ordet først givet til

Professor Will. Scharling, som vilde benytte Lejligheden til at udtale det Ønske, at der ved Affattelsen af Statsbanernes Statistik maatte tages tilstrækkeligt Hensyn til det Ønskelige i, at Klampenborgbanen, som i flere Henseender frembyder ekstraordinære Forhold, kan holdes udenfor den øvrige Opgørelse. Navnlig ved Sammenligninger med udenlandske Jærnbaneforhold var det af Vigtighed at holde den nævnte Bane for

sig, da man ellers kom til misvisende Resultater. — Naar Foredragsholderen havde udtalt sin Tilfredshed med, at vi ikke her i Danmark have nogen IVde Vognklasse, maatte han have talt fra et specielt Jærnbane-standpunkt; thi det rejsende Publikum kunde kun være tilfreds med, at de IIIde Klasses Vogne bleve befriede for de mindst behagelige Elementer blandt de Rejsende. — Taleren gjorde gældende, at Jærnbanebestyrelsen var for tilbøjelig til at undervurdere det økonomiske Moments Betydning for de Rejsende. Man gik ud fra, at det for alle kun kom an paa at spare Tid; men dette var næppe rigtigt; mangfoldige Mennesker generede det ikke at anvende en Times Tid mere til en Rejse, naar der derved kunde spares Penge. Taleren fandt, ligesom Foredragsholderen, at Systemet med Dobbeltbilletter er irrationelt. Der var i og for sig ingen Mening i, at man skulde betale mere for en Rejse, fordi man foretog den om Fredagen istedenfor om Onsdagen. Dersom man havde et rationelt Tarifsystem, var der derfor ingen Tvivl om, at man burde opgive Retur- og Rundrejsebilletterne. Men under det bestaaende lidet rationelle Tarifsystem stillede Sagen sig noget anderledes; man maatte da slaa af paa det rationelle til Fordel for, hvad Taleren vilde kalde Publikums Fantasi. Folk troede, at de vandt en Fordel ved at benytte Rundrejsebilletter, uagtet dette ikke altid var Tilfældet, og lod sig derved bekvemme til at gøre Rejser, som de maaske ellers ikke vilde tænke paa. Denne Omstændighed kunde nok begrunde disse Billetters Bibeholdelse. Endelig vilde Taleren fremsætte et Suk paa Københavns Vegne. Hovedstaden var under den nuværende Togplan stifmoderlig

behandlet i Forhold til Sjælland. Alt var beregnet paa at føre Folk hurtigt og bekvemt til København, men de fra København udgaaende Persontog laa meget ubekvemt og var meget langsomme. Der var noget underligt i, at det næsten var lettere at besøge Folk i Odense end i Sorø.

Kontorchef Rubin: Var det ikke muligt at gøre en Prøve paa den Betydning, Besparelse af Tid og Besparelse af Penge har for de Rejsende? Har man ikke Erfaringer om dette Forhold fra de Lande, hvor Tariferne ere forskellige for de hurtige og de langsomme Tog? Det var interessant at faa oplyst, om Folk ere tilbøjelige til at benytte de tungere Tog for at spare Penge. Uden at Taleren skulde komme nærmere ind paa det finansielle, vilde han blot spørge, hvoraf det kom, at medens de danske Statsbaner give et Overskud af omtrent 2 pCt., give de preussiske Statsbaner omtrent lige saa meget ud over den almindelige Rente. Medens vi sætte til paa Jærnbannerne, ere disse i Preussen en af de vigtigste Indtægtskilder for Staten, og dog ere, som vi have set, Vognene ens belastede i begge Lande.

Etatsraad, Direktør Tvermoes udtalte, at Jærnbanebestyrelsen syntes at gaa noget for vidt i sin Tilbøjelighed til at imødekomme Publikums urimelige Fordringer. Det var dog ikke Meningen, at Jærnbanepersonalet skulde være de Rejsendes Ammer; men mange Steder, navnlig i Jylland, havde Forholdene udviklet sig stærkt i den Retning. Sligt medførte en unødvendig Forøgelse af Personalet og spildte megen Tid. Det var ikke rigtigt her at imødekomme den danske Nationalsvaghed, Magelighed.

Foredragsholderen kunde kun være tilfreds med de sidst af Dir. Tvermoes gjorte Bemærkninger. Det hørte til Sjældenhederne, at Folk roste Jærnbanebestyrelsens Forhold overfor de Rejsende. Til de Udtalelser, der vare fremkomne om Indflydelsen af hurtige Tog paa den ene Side og lave Tarifer paa den anden Side, skulde Taleren oplyse, at det var ganske uomtvisteligt, at Publikum paa længere Rejser foretrak at benytte de hurtige og dyre Tog fremfor de langsommere og billigere. Dette godtgjorde bl. a. den belgiske Jærbanestatistik, ifølge hvilken Gennemsnitslængden af Rejser med de ordinære Tog er omtrent 21 Kilometer og med Exprestogene omtrent 50 Kilometer. Det var ogsaa indlysende, at Befordringsomkostningerne kom til at spille en relativ mindre Rolle paa de længere Rejser, hvor Udgiften til Fortæring og lign. snart vilde opveje, hvad man kan spare ved at benytte de langsomt kørende Tog. Naar Taleren saaledes hævdede, at Publikum ikke saa saa meget paa Udgiften, naar det galdt om at komme hurtigt afsted, vilde han dog paa den anden Side ikke paastaa, at Pengespørgsmaalet slet ikke spiller nogen Rolle. Til Professor Scharlings Udtalelse om IV. Vognklasse skulde Taleren kun bemærke, at naar disse Vogne benyttedes i Tyskland, var det næppe fordi man var saa tilfreds med dem, men man havde dem nu en Gang -- de vare vist fornemmelig anskaffede til Militærbrug -- og saa maatte de benyttes. Det kunde maaske tages under Overvejelse, om Klampenborgbanen lod sig udskille i de statistiske Beretninger yderligere end det allerede nu er Tilfældet. Iøvrigt vare ogsaa andre Landes Jærbanestatistik belemrede med saadanne Smaabaner med

extraordinære Trafikforhold. Exempelvis kunde nævnes Hamburg—Altona og Hamburg—Blankenese samt Berliner Stadbane. — Kontorchef Rubins Spørgsmaal om det finansielle Udbytte var uhyre vidtrækkende. Naar de preussiske Baner betalte sig langt bedre, havde dette bl. a. maaske sin Grund i, at Taxterne vare en Del højere end i Danmark.
