

Notitser.

Risikoen ved Jernbanerejser. — Prisen for Behoelseslejligheder.
— Europæiske Emigranter.

Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser.

Paa de danske Statsbaner er der, siden den første Linie aabnedes i 1867 og indtil 31. Marts 1896, befordret 169 $\frac{1}{2}$ Millioner Rejsende. Af disse dræbtes 9 og saaredes 65. Største Delen af disse Ulykkestilfælde skyldtes imidlertid de Paagældendes egen Uforsigtighed, idet kun 1 dræbtes og 14 saaredes uden egen Skyld. Nu har jo Antallet af forulykkede Jernbanerejsende i Danmark faaet en sørgelig stor Forøgelse ved Gentofte-Katastrofen i afvigte Sommer, og de danske Baner have derved tabt den gunstige Stilling, de hidtil have indtaget i Ulykkesstatistiken. Dette vil nærmere fremgaa af nedenstaaende Oversigter, der ere sammenarbejdede efter de i de engelske »Statistical Abstracts« indeholdte Oplysninger. Saa vidt muligt er der sondret mellem Stats- og Privatbaner, idet det nemlig viser sig, at Sikkerheden for de Rejsende erfaringsmæssigt er betydelig mindre paa de sidste end paa de første.

Notitser.

Risikoen ved Jernbanerejser. — Prisen for Behoelseslejligheder.
— Europæiske Emigranter.

Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser.

Paa de danske Statsbaner er der, siden den første Linie aabnedes i 1867 og indtil 31. Marts 1896, befordret 169 $\frac{1}{2}$ Millioner Rejsende. Af disse dræbtes 9 og saaredes 65. Største Delen af disse Ulykkestilfælde skyldtes imidlertid de Paagældendes egen Uforsigtighed, idet kun 1 dræbtes og 14 saaredes uden egen Skyld. Nu har jo Antallet af forulykkede Jernbanerejsende i Danmark faaet en sørgelig stor Forøgelse ved Gentofte-Katastrofen i afvigte Sommer, og de danske Baner have derved tabt den gunstige Stilling, de hidtil have indtaget i Ulykkesstatistiken. Dette vil nærmere fremgaa af nedenstaaende Oversigter, der ere sammenarbejdede efter de i de engelske »Statistical Abstracts« indeholdte Oplysninger. Saa vidt muligt er der sondret mellem Stats- og Privatbaner, idet det nemlig viser sig, at Sikkerheden for de Rejsende erfaringsmæssigt er betydelig mindre paa de sidste end paa de første.

For Statsbanernes Vedkommende stillede Forholdet sig saaledes:

Paa de under Rigsforvaltningen i Tyskland sorterende Baner befordredes i Aarene 18⁸⁵/₈₆—18⁹³/₉₄: 3,489 Millioner Rejsende, hvoraf 371 dræbtes og 1,405 saaredes.

Paa Statsbanerne i Bayern (1886—94): 214 Millioner Rejsende, 41 dræbtes og 166 saaredes.

Paa Statsbanerne i Württemberg (18⁸⁶/₈₇—18⁹³/₉₄): 128 Millioner Rejsende, 36 dræbtes, 126 saaredes.

Paa Statsbanerne i Baden (1886—94): 167 Mill. Rejsende, 20 dræbtes, 49 saaredes.

Paa Statsbanerne i Holland (1886—94): 76 Millioner Rejsende, 7 dræbtes, 17 saaredes.

Paa Statsbanerne i Belgien (1886—94): 569 Millioner Rejsende, 70 dræbtes, 767 saaredes.

I samme Tidsrum (18⁸⁶/₈₇—18⁹⁴/₉₅) var Antallet af Rejsende paa de danske Statsbaner lidt over 86 Mill., Antallet af dræbte Passagerer 4, af saarede 30.

Sammentæller man disse Tal, finder man, at Antallet af tilskadekomne Rejsende paa de nævnte Statsbaner var 66 for hver 100 Millioner, nemlig 12 dræbte og 54 saarede.

Med Hensyn til private Baner foreligger fuldstændige Oplysninger kun for Frankrig, Schweiz, Holland og Belgien, derimod ikke for England.

Paa franske Baner befordredes i Aarene 1886—94: 2,343 Millioner Rejsende, hvoraf 511 dræbtes og 2,634 saaredes.

Paa schweiziske Baner (1886—94): 286 Millioner Rejsende, 157 dræbtes, 507 saaredes.

Paa private Baner i Holland (1886—94): 106 Millioner Rejsende, 11 dræbte, 37 saarede.

Paa private Baner i Belgien (1886—94): 162 Millioner Rejsende, 15 dræbte, 58 saarede.

Alt i alt bliver for de her nævnte Privatbaners Vedkommende Antallet af tilskadekomne Rejsende 136 (24 dræbte og 112 saarede) for hver 100 Millioner.

Der tales ofte om, at den Hurtighed, hvormed man rejser i vore Dage, vindes paa Bekostning af Sikkerheden for de Rejsendes Liv og Lemmer. Det vil være vanskeligt at føre Bevis for eller imod denne Antagelse. Men at Faren ved at rejse med Jernbane i Almindelighed antager alt for store Dimensioner i Folks Fantasi, det synes de foranstaaende Oplysninger at godtgøre. Det er let forklarligt, at en stor Katastrofe som den, der i Sommer fandt Sted ved Gentofte, gør et stærkt Indtryk og præger sig dybt i Erindringen, medens Tallet paa de mange Millioner, der foretage Rejser uden Mén, slet ikke kommer til almindelig Kundskab. Og selv naar man oplyses om Forholdet, er det ret vanskeligt for den Uøvede at faa de enorme Talstørrelser til at forme sig til et anskueligt Billede.

Maaske kan følgende Betragtning bidrage til at lette Forstaaelsen af, hvor lille Risikoen ved at rejse paa Jernbane er.

Paa samtlige forannævnte Stats- og Privatbaner foretoges i det Tidsrum af 9 Aar, hvorover Undersøgelsen rækker, i alt noget over 7,626 Millioner Rejser. Lidt over 7,000 Rejsende kom til Skade (bleve dræbte eller saarede), altsaa 92 for hver 100 Millioner Rejsende. Efter en summarisk Beregning

kostede hver Jernbanebillet gennemsnitlig omtrent 70 Øre. Hvis man nu tænker sig, at der eksisterede et stort internationalt Forsikringsselskab, som udbetalte en Sum af 10,000 Kroner for hver Rejsende, der dræbtes eller saaredes ved Jernbaneuheld, vilde et saadant Selskab, selv naar det skulde henlægge betydelige Beløb til Administrations- og Reservefond, kunne nøjes med en saa beskeden Præmie som $1\frac{1}{2}$ pCt. af Jernbanebillettens Pris. For at sikre sig den nævnte Udbetaling behøvede man kun at betale 34 Øre, naar man rejste paa anden Klasse fra København til Hamborg og 1 Øre, naar man rejste paa tredje Klasse fra København til Roskilde.

Adolph Jensen.

Prisen for Beboelseslejligheder.

Herom meddeles i »Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte« de i nedenstaaende Tabel anførte Oplysninger for Aaret 1894. Til Sammenligning er vedføjet de tilsvarende Huslejepriser for København i 1890, for Sammenligningens Skyld omregnede i Mark.

Den gennemsnitlige aarlige Leje i Mark var for Lejligheder med nedenstaaende Antal Værelser: (se omstaaende Tabel).

De anførte Huslejepriser for København, som jo ere 4 Aar ældre end de for de tyske Byer, ere tagne fra »Tabelværk til Københavns Statistik Nr. 10«. De ere fremkomne ved en Bearbejdelse af et