

Statsbanernes Persontarifer.

Af

H. Buchheister.

I.

Af de Forandringer, som ere en Følge af Loven af 24. April 1896 om Statsbanernes Taxter m. m., eller rettere sagt som Loven har givet Anledning til at indføre, er den mest gennemgribende maaske den, der vedrører Betalingen for Personbefordringen og hvad dermed staar i Forbindelse. Det kan derfor muligvis have lidt Interesse i stor Korthed at give en Fremstilling af, hvorledes Statsbanernes Tarifer for denne Befordring have udviklet sig i Tidernes Løb.

Den første for Statens Regning i Henhold til Loven af 10. Marts 1861 anlagte Jernbane (Strækningen mellem Aarhus og Randers) aabnedes i September 1862; men først fem Aar senere, den 1. September 1867, overtog Staten Driften af sine Baner. I disse fem Aar havde den været i Hænde paa et privat Selskab, der repræsenteredes eller rettere sagt udelukkende bestod af det engelske Konsortium, der havde udført Anlægget (Peto, Brassey og Betts). Det havde ubetinget været naturligere om Staten strax havde over-

taget Banernes Drift; men i Aaret 1861 var der under de da herskende Stemninger og Forhold næppe nogen Udsigt til, at Rigsdagen vilde gaa ind paa Statsdrift. Længe varede det dog ikke, inden Stemningen havde forandret sig saaledes, at Statsdrift ansaas ikke blot for mulig, men for ønskelig, og den vedtoges ved Loven af 14. Marts 1867.

Der var, da Staten overtog Driften, mange Spørgsmaal at afgøre, mange Forhold at ordne. Den private Bestyrelse, den engelske, som man vist med Rette kunde kalde den, havde indrettet det Meste efter engelske Begreber. Om en egentlig systematisk Ordning af noget Forhold var der næppe Tale. Hovedsagen var at faa det mest mulige ud af Forretningen, og ligesom man, hvad Godset angik, saa at sige handlede med Forsenderne om Betalingen for dets Befordring, saaledes var Betalingen for Personers Befordring højst uregelmæssigt fastsat.

Taxterne vare nominelt normerede saaledes:*)

	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.
	Øre	Øre	Øre
Enkeltbilletter pr. Kilom.	7,2	5,6	3,9
Dobbeltbilletter	5,0	3,6	2,5

Men for det nordlige Jylland gjaldt lavere Taxter, idet visse Afstande regnedes kortere end de virkelig

*) Indtil Aaret 1875 vare alle Taxter fastsatte i Rigsmønt pr. Mil. I 1875 normeredes de i Kronemønt pr. Mil. I det Følgende ere alle Angivelser omregnede til Øre og Kilometer.

vare, hvorhos Enkeltbilletter paa Torve og Markedsdage vare gyldige baade til Ud- og Hjemrejse. Prisen kunde derved reduceres til: 1. Klasse 3,6 Øre, 2. Klasse 2,8 Øre, 3. Klasse 2,0 Øre pr. Kilometer. Paa et Banenet af en saa ringe Udstrækning som 300 Kilometer kunde Betalingen saaledes fluktuere for en Rejse

i	1. Klasse	fra 3,6	til 7,2	Øre pr. Kilometer		
-	2.	—	2,8 — 3,6	—	—	
-	3.	—	2,0 — 3,9	—	—	

Med andre Ord man kunde, paa visse Strækninger og under visse Forhold, rejse for det Halve af hvad det kostede paa andre Strækninger, og køre paa 1. Klasse billigere end paa 3. Klasse. Om der nu end fra et rent Forretningsstandpunkt kan anføres Noget til Forsvar for en saadan Ordning, saa er det dog indlysende, at denne ogsaa kunde og maatte give Anledning til Misfornøjelse og Besværinger, og en af Statsstyrelsens første Opgaver blev da, under mest mulig Hensyntagen til det Bestaaende, at søge tilvejebragt en noget rationellere Taxtansættelse.

Allerede den 1. December 1867 indførtes en ny Persontarif. Denne Tarif var baseret paa et dengang saa godt som nyt Princip: den aftagende Skala, et Princip, hvormed hidtil kun Belgien i 1866 havde gjort et senere opgivet Forsøg, og som endnu kun har fundet Anerkendelse paa enkelte Steder. Det er ikke Meningen her at underkaste de forskellige Tarifsystemer en nærmere Omtale; det skal blot bemærkes, at Principet vistnok er sundt og rigtigt, naar det, som saa meget andet sundt og fornuftigt, ikke drives til Yderlighed.

Den nye Tarif opstillede følgende Satser:

	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.
a. Enkeltbilletter.	Øre	Øre	Øre
for hver af de første 75 Kilometer	6,12	4,44	2,77
— — næste 75 —	5,0	3,61	2,22
— — øvrige Kilometer..	3,9	2,77	1,66
b. Dobbeltbilletter.			
for hver Dobbelt-Kilometer	10,0	7,22	4,44

Dobbeltbilletter skulde kun udstedes for Rejser paa Afstande indtil $112\frac{1}{2}$ Kilometer (15 Mil).

For hvert Stykke Rejsegods, der forlangtes indskrevet, skulde betales 17 Øre (8 Skilling), og der skulde derhos beregnes Fragt for Godsets Vægt, forsaavidt denne overskred 25 Kilogrammer for hver løst Billet.

Foruden Abonnementskort, gældende for en navngiven Person i et bestemt Tidsrum og for bestemte Strækninger, indførtes derhos Abonnementsbilletter, gyldige for Køberen og hans Husstand for 12 Rejser i hver Retning mellem to opgivne Stationer uden nogen Tidsgrænse. Taxten for disse Billetter blev ansat til 3,9 Øre pr. Kilometer for 1. Klasse, 2,77 Øre for 2. og 1,66 Øre for 3. Klasse, altsaa til den laveste Sats i Skalaen for Enkeltbilletter.

Tarifen indeholdt derhos den Bestemmelse, at Prisen for Billetter til Iltog skulde ansættes 0,55 Øre pr. Kilometer højere end den normale.

Denne Tarif var for mange Stations-Kombinationers

Vedkommende lavere end den hidtil under den private Bestyrelse gældende, og det viste sig ogsaa, at Gennemsnitsindtægten for hver Rejsende i Regnskabsaaret 1868—69 (det første fulde Aar, hvori Tarifen havde virket) formindskedes med ca. 14 Øre, og Indtægten for hver Personkilometer med ca. 0,7 Øre. Men Antallet af Rejsende forøgedes med ca. 570 pr. Banekilometer, og Indtægten pr. Banekilometer steg med ca. 180 Kr. Men om denne Stigning af Færdselen tør betragtes som en Virkning af Taxtnedsættelsen, er vanskeligt at afgøre. Det maa nemlig ikke lades ude af Betragtning, at i Midten af det her omhandlede Regnskabsaar, den 4. Oktober 1868, aabnedes Banestrækningen Aarhus—Fredericia. Hidtil havde de jydskfynske Statsbaner bestaaet af to afsondrede Dele: Holstebro—Langaa—Aarhus—Randers og Vamdrup—Fredericia—Strib—Nyborg. Mellem Aarhus og Fredericia var man indtil Oktober Maaned 1868 nødsaget til at benytte enten Landevejen eller en meget tarvelig Dampskibsforbindelse. Aabningen af den nævnte Strækning bragte en Del af det nordlige og vestlige Jylland i Skinneforbindelse med den sydlige Del af Provinsen, med Fyn, med hele Kontinentet og til Dels med Landets Hovedstad. Det kan derfor næppe bestrides, at denne Strækning, der tilmed førte gennem gode Egne og berørte Østkystens Købstæder, Skanderborg, Horsens og Vejle, har haft sin væsentlige Del i Færdselens og Indtægtens Forøgelse. Det er overhovedet i mange Tilfælde særdeles vanskeligt med nogen Bestemthed at paapege den Indflydelse, som en Tarif udøver paa Færdselen. At den øver en vis Indflydelse, er utvivlsomt; men ligesaa utvivlsomt er det vistnok, at Færd-

selens Tiltagen eller Aftagen ikke udelukkende er afhængig af Tarifen. Mange andre Momenter komme her til at spille en Rolle.

Tarifen af December 1867 havde ingen lang Varighed. Efter $4\frac{1}{2}$ Aars Forløb blev den, i Juli 1872, afløst af en ny. Driftsudgifterne vare stadig voxende, hvad der vel ogsaa var Tilfældet med Indtægterne og Overskudet; men dette var dog, i Forhold til Banernes Anlægskapital, overmaade beskedent. Man imødesaa derhos Nødvendigheden af at indføre de med store Udgifter forbundne Nattog, og da Forholdene havde udviklet sig saaledes, at en Omarbejdelse af Banernes Befordringsreglementer ikke kunde udsættes, blev det taget under Overvejelse, om der ikke ved en samtidig Omregulering af Taxterne kunde, uden Skade for Omsætningen eller Handelens og Industriens Interesser, opnaas et større finansielt Udbytte af Banernes Drift. Et var man dog klar over, nemlig at Forhøjelsen ikke turde gaa altfor vidt, naar den skulde føre til det attraaede Resultat, ligesom det var givet, at enkelte Tarifer ikke kunde taale Forhøjelse og at enkelte maaske endog burde nedsættes.

Den 1. Juli 1872 indførtes altsaa en ny Tarif, saavel for Personer som for Gods og Dyr. Person-tarifen, med nogle kort efter dens Indførelse foretagne Modifikationer, bestemmer følgende. Biletpriserne ansættes saaledes: (se omstaaende Tabel).

Gyldighedsfristen for Dobbeltbiletter blev ansat til 48 Timer, og de skulde udstedes i et større Omfang end hidtil, saaledes at de blandt andet kunde benyttes til Rejser mellem samtlige større Stationer, uanset Afstanden. Prisen paa Abonnementskort blev nedsat,

	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.
Enkeltbilletter.	Øre	Øre	Øre
for hver af de første 75 Kilometer	7,24	5,27	3,32
— — følg. 75 —	6,12	4,44	2,77
— — øvrige Kilometer ..	5,0	3,61	2,22
Dobbeltbilletter.			
for hver af de første 150 Dobbelt-Kilometer.....	10,0	7,23	4,44
for hver af de følgende Dobbelt-Kilometer.....	7,77	5,54	3,33

hvorimod de ved Tarifen af 1867 indførte »Abonnementsbilletter« afskaffedes, da det, som det hedder i en Beretning fra Driftsbestyrelsen, ikke var lykkedes at bringe dem i en saavel i Henseende til Benyttelsen som til Kontrollen tilfredsstillende Form.

Hver Rejsende fik, som hidtil, Ret til at erholde 25 Kilogram Rejsegods indskrevet uden Vederlag, men den hidtil bestaaende, meget upopulære Optrækning af 17 Øre for hvert expederet Stykke Rejsegods bortfaldt. Derimod forhøjedes Taxten for Overvægt noget.

Det vil ved Sammenstilling af denne Tarifskala med den hidtil bestaaende let ses, ikke blot at Prisen for Enkeltbilletter blev forhøjet, men ogsaa hvorledes denne Forhøjelse blev konstrueret. Man strøg det sidste (3die) Led i Skalaen af 1867, gjorde dennes 2det og 1ste Led til den nye Skalas 3die og 2det og indsatte et nyt 1ste Led, saaledes at Forskellen mellem 2det og 1ste Led blev lig med Forskellen mellem 3die og 2det. Paa den anden Side blev Prisen for Dobbelt-

billetterne, der nu kunde bruges over længere Afstand end hidtil, nedsat, idet der ogsaa for disse indførtes en faldende Skala. Den gamle Taxt, der var anvendelig for alle Afstande, blev fastsat som Skalaens første Trin, medens der for Rejser udover en Længde af 75 Kilometer frem og 75 Kilometer tilbage indtraadte en Nedsættelse. Prisforhøjelsen for Enkeltbilletter kan anslaaes til omtrent 1,1 Øre for 1. Klasse, 0,9 Øre for 2. Klasse og 0,5 Øre for 3. Klasse pr. Kilometer, og hvis man var gaaet aldeles systematisk frem, burde Prisen for Dobbeltbilletter ogsaa være blevet forhøjet. Men dette maatte anses for betænkeligt lige over for den betydelige Lokalfærdsel, der havde udviklet sig paa de jydsk-fynske Jernbaner, hvor, som det udtales i en af Bestyrelsen for Statsbanerne afgiven Beretning om Driften for Tiden fra 1. April til 31. Oktober 1872, Dobbeltbilletter benyttedes i meget stort Omfang af den mindre bemidlede Del af Befolkningen. Man slog derfor en Streg over Systematiken og lagde mindre Vægt paa dennes Krav, end paa de Fordringer, der maatte stilles af Hensyn til Publikums Interesser, der i dette Tilfælde vist med Rette antoges at falde sammen med Jernbanens. Dobbeltbillet-Prisen for de første 75 Kilometer (frem og tilbage) blev ikke forhøjet, og for længere Afstande blev den endog nedsat.

I det første Aar efter Indførelsen af denne Tarifforandring formindskedes Antallet af Rejser pr. Bane-kilometer med 83 eller 3 pCt., medens Indtægten steg med 242 Kroner eller omtrent 10 pCt. Atter her er det umuligt at udtale nogen bestemt Mening om den iøvrigt højst ubetydelige Færdsels-Nedgang skyldes den højere Tarif eller andre Aarsager. Men sikkert

er det, at Indtægtsforøgelsen er en ligefrem Virkning af Taxtforhøjelsen; hver Personkilometer bragte en Indtægt af 3,02 Øre mod 2,70 Øre i det foregaaende Aar. Det maa tilføjes, at de nye Taxter i det her omhandlede Regnskabsaar (1872—73) kun havde været i Kraft og udøvet deres Indflydelse fra 1. Juli 1872, altsaa i 9 Maaneder.

Tarifen af 1872 afløstes som Følge af Møntforandringen, den 1. Januar 1875, af en ny, der i Hovedsagen kun var en Omregning af den gamle. Omsat til Kilometer var Skalaen følgende:

	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.
Enkeltbilletter.	Øre	Øre	Øre
for hver af de første 75 Kilometer	7,34	5,33	3,33
— — næste 75 —	6,27	4,53	2,80
— — følgende Kilometer	5,20	3,73	2,27
Dobbeltbilletter.			
for hver af de første 150 Dobbelt-Kilometer.....	10,00	7,33	4,66
for hver af de følgende Dobbelt-Kilometer.....	7,86	5,73	3,60

En mindre Forhøjelse af de enkelte Satser var begrundet dels i Omregningen, dels i Ønsket om lidt større Indtægter. Bestemmelserne om Dobbeltbilletternes Gyldighedsfrist, om Taxten for Abonnementskort og om Fribefordring for Rejsegods bleve i alt væsentligt uforandrede.

Den 2. Juli 1880 udkom Loven om Statens Overtagelse af de sjællandske Jærnbaner, der saaledes overgik til Statsdrift, idet den bestaaende særlige Bestyrelse af disse Baner dog opretholdtes indtil Oktober 1885. Persontarifen var en Del højere end paa de jydsk-fynske Statsbaner; den normale Taxt var paa det nærmeste:

	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.
	Øre	Øre	Øre
Enkeltbilletter pr. Kilometer	7,5	5,6	3,7
Dobbeltbilletter pr. Dobbelt-Kilom.	11,2	8,4	5,6

Men denne Taxt bragtes langt fra i Anvendelse paa alle Stations-Kombinationer. Ligesom man i Jylland under den private Drift i mange Tilfælde havde ansat Befordringsprisen efter et Skøn, under Hensyn til Banestrækningens Forhold til Landevejsstrækningen og til hvad man antog for det til Færdselens Fremme mest passende Vederlag, saaledes havde de sjællandske Baners Bestyrelse bevæget sig med en lignende Frihed i Taxtansættelserne. Ikke at tale om Klampenborgbanen og Helsingørsbanen, hvor Hensynet til Dampskibskonkurrencen gjorde sig gældende, frembyder f. Ex. Forbindelsen mellem Korsørbanen og Masnedsundbanen Exempler paa unormale Tarifdannelser, idet Strækningernes virkelige Længde ved Taxtberegningen reduceredes med indtil 30 pCt. Man fulgte ogsaa her den Regel at ansætte Vederlaget for Ydelsen til en efter Overvejelse af alle Forhold formentlig pas-

sende Størrelse, uden at lægge særlig Vægt paa Systematiken.

Efter Banernes Overgang til Staten indførtes den 1. Oktober 1882 en ny Persontarif, overensstemmende med den for de jydsk-fynske Statsbaner gældende. Men man gennemførte den ingenlunde konsekvent, og der var ogsaa taget det i saa Henseende fornødne Forbehold i det nye Taxtregulativ, der hjemlede Bestyrelsen Ret til under særlige Forhold at afvige fra det normale. Og alle de hidtil bestaaende Afvigelser bibeholdtes i det væsentlige. Den paaviselige Følge af Taxtforandringen var at Indtægten for hver Person-kilometer faldt fra 3,3 Øre (i 1881—82) til 3,2 Øre i 1882—83 (i hvilket Aar Taxtforandringen kun havde virket i sex Maaneder), og til 3 Øre i 1883—84. Men samtidig — om det var en Følge af Taxtforandringen skal være usagt — steg Antallet af Rejser pr. Bane-kilometer fra ca. 8,400 til 9,500 og 10,000, og Indtægten pr. Kilometer fra ca. 8,250 Kr. (i 1881—82) til ca. 8,670 Kr. (i begge Aarene 1882—83 og 1883—84).

Grundlaget for Statsbanernes Persontarifer — der dog ikke blev bragt til Anvendelse paa Forbindelsen mellem Sjælland og Jylland—Fyn, idet den for denne Forbindelse bestaaende ældre Tarif, der var tilvejebragt ved et Kompromis mellem Statsbanerne og den private Bane i Sjælland, vedblev at være gældende — blev ikke forandret før i August 1897, da Loven af 24. April 1896 traadte i Virksomhed for Persontaxternes Vedkommende. Men der indførtes dog efterhaanden en Del Foranstaltninger, der i større eller mindre Grad modificerede dette Grundlag. Saaledes blev i Begyndelsen af Regnskabsaaret 1886—87 Dobbeltbilletternes

Gyldighedsfrist betydeligt forlænget. Istedesfor den hidtidige 48 Timers Frist, blev Fristen ansat til 4 Dage som Minimum, og for længere Afstande udvidedes den indtil 10 Dage. Det umiddelbare Resultat af denne Foranstaltning, der maatte have samme Virkning som en direkte Taxtnedsættelse, var at Indtægten pr. Personkilometer faldt fra 3,2 Øre (i 1885—86) til 3,0 Øre (i 1886—87). Rejsernes Antal forøgedes vel med lidt over 4 pCt., men Total-Indtægten af Personbefordringen formindskedes med ca. 1½ pCt. Fremdeles tiltraadte Statsbanerne i Januar 1889 de internationale Bestemmelser om Udstedelse af saakaldte Rundrejsebilletter (kombinerbare Koupons), for hvilke den tarifmæssige Pris nedsattes med indtil 30 pCt. Og endelig skal nævnes den i Maj 1894 i Kraft traadte Nedsættelse af Prisen paa Abonnementskort gældende for hele Statsbanenettet og Indførelsen af saadanne med 14 Dages Gyldighed, medens der hidtil ikke var udstedt Kort med kortere Gyldighedsfrist end en Maaned. Denne Foranstaltning, der i Virkeligheden var ensbetydende med en Pris-Nedgang for længere Rejser, og som forbandt Billighed med Bekvemhed, blev stærkt paa-skønnet af Publikum.

Endnu bør nævnes, at Tarifen hjemlede eller i alt Fald ikke lagde nogen Hindring for ret betydelige Nedsættelser for Udflugter, der foretoges af større Selskaber, for Rejser til Møder, Forsamlinger, Fester o. desl., og at saadanne Nedsættelser bleve indrømmede i stort Omfang.

II.

Som anført indførtes den 2. August 1897 en ny Tarif og nye Bestemmelser for Befordringen af Personer.

Hidtil vare alle Regler om Statsbanernes Taxtansættelser og Befordringsvilkaar fastsatte af Administrationen. Danmark dannede i saa Henseende ingen Undtagelse fra almindelig Skik i Europa. Hverken i Sverig-Norge, Tyskland, Østrig-Ungarn eller Belgien blander Lovgivningsmagten sig direkte i disse Forhold. Hermed skal ikke være sagt, at den ingen Indflydelse kan øve eller øver paa dem. Der gives jo mange Maader, hvorpaa den kan fremføre sine Ønsker og Forlangender, sine Besværinger og Klager, og indvirke paa Administrationen. Men overalt og selv i de Stater, hvor Banernes Overskud spiller en langt større Rolle for hele Statens Finansvæsen end herhjemme, har man Fornemmelsen af, at Jærnbanedriften, ved Siden af at være et vigtigt Statsanliggende, dog fremfor Alt er en Forretning i den allerstørste Stil, og at det derfor har sine store Vanskeligheder at ville binde den i Lovens stive og ubøjelige Former. Man kan dristig paastaa, at en Lov, der vilde ordne alle Statsbanerne vedrørende Befordrings- og Taxtforhold, vilde være en Umulighed og en Urimelighed. En stor Forretning maa have et vidt Spillerum til at bevæge sig, den maa være istand til at tage Hensyn til de Krav, som stilles af de evig vexlende Forhold i Handelen, Industrien, Landbruget og Skibsfarten; den maa kunne følge nogenlunde hurtigt med Samfundets Udvikling i det Hele, og ikke møde berettigede eller billige Fordringer med et: »non possumus« — Loven forbyder os det.

Imidlertid, man har nu her gjort et Forsøg paa at lovgive, og Loven af 24. April 1896 om »Statsbanernes Taxter m. m.« er bleven Frugten af Regeringens og Rigsdagens Arbejde. Baade Regeringsforslaget og den endelige Lov viser kun altfor tydeligt, at man fra alle Sider har været klar over Umuligheden af at løse den stillede Opgave paa en blot tilnærmelsesvis fyldig Maade. Allerede Lovens Benævnelse er noget vildledende. Af dens 70 Paragrafer er der i det Højeste sex, der omhandle Taxtspørgsmaalet, medens Resten vedrører Befordringsreglerne o. desl. Det er ikke her Hensigten at komme ind paa disse, der i flere Punkter vistnok gaa altfor meget i det Enkelte og derfor efterhaanden ville vise sig at være mindre hensigtsmæssige og til Dels ret vanskelige i Udførelsen. I det Følgende vil der dog blive Lejlighed til at omtale et enkelt Forhold, hvor en mangelfuld Redaktion har nødvendiggjort en Afvigelse fra, for ikke at sige, et Brud paa Lovens Ord. Men hvad selve Taxterne angaar, har Loven med stort Maadehold sat Skranker for Administrationen. Den har for Person-tarifens Vedkommende indskrænket sig til at opstille følgende Regler:

Grundtaxten maa ikke overstige 6,35 Øre, 4 Øre og 2,35 Øre pr. Kilometer, henholdsvis for 1., 2. og 3. Klasse, dog saaledes, at der ikke opkræves mindre end 40. 25 og 15 Øre for en Rejse;

Taxterne for længere Afstande skulle væsentlig modereres;

Dobbeltbilletter til nedsat Betaling skulle ikke udstedes;

Hver Rejsende paa almindelig Billet kan erholde indskrevet og befordret 20 Kilogram Rejsegods uden Betaling, dog mod et Indskrivningsgebyr af 10 Øre;

og endelig findes en Bestemmelse, der gælder saavel for Person- som for Godsbefordringen, om at enhver Privatoverenskomst, som gaar ud paa at indrømme En eller Flere en Nedsættelse i Taxterne, er forbudt og ugyldig, hvorimod Prisnedsættelser ere tilladelige, naar de ere offentliggjorte og tilgængelige for Alle under samme Vilkaar.

Lovgivningsmagten har saaledes kun taget Bestemmelse om den højeste Betaling, der maa opkræves for en Rejse, og den har forlangt, at længere Rejser skulle kunne foretages forholdsvis væsentlig billigere end korte. Men Udførelsen af denne ubestemte Regel har den overladt til Administrationen. Dog maa det erindres, at der saavel under Rigsdagens Forhandlinger som i den af Folkethingets Udvalg afgivne Betænkning blev udtalt Tvivl om Berettigelsen af en saa stærkt faldende Skala, som den der var antydnet i Regeringsforslagets Motivering og som nu i Hovedsagen er bragt til Udførelse. Der var Stemmer, som mente, at det var uretfærdigt og økonomisk uheldigt at gaa saa dybt ned, og der udtaltes Ønsker om, at Banernes procentvise Udbytte i hvert Fald ikke maatte blive synderlig lavere end det nu er. Thi man fandt det ikke billigt i altfor høj Grad at beskatte den ikke forsendende eller rejsende Del af Befolkningen til Fordel for den, der forsender eller rejser. Og fremdeles udtaltes, at en Fordyrelse af Nærtrafiken ikke kunde forsvares,

hverken af Retfærdigheds- eller fornuftige Forretnings-hensyn. Og for at modvirke en saadan Fordyrelse blev Enhedsprisen for 3. Klasse nedsat fra Regeringsforslagets 2,50 Øre pr. Kilometer til 2,35 Øre, medens man lod Forslagets 4 Øre pr. Kilometer for 2. Klasse staa uforandret, om med Forsæt eller af en Forglemelse skal være usagt. Man forrykkede derved det hidtil bestaaende Forhold mellem Prisen for 3. Klasse og 2. Klasse (1 : 1,6), idet det nu er 1 : 1,7; og det er et Spørgsmaal, om man ikke derved, i alt Fald for kortere Rejser, tvinger en Del af de forholdsvis Faa, der hidtil have benyttet 2. Klasse til saadanne Rejser, ned paa 3. Klasse. — Hvad derimod den efter Fleres Mening altfor stærkt faldende Skala angaar, tog man ingen Forholdsregel; der udtaltes kun den Forudsætning, at der vilde blive taget Hensyn til de desangaaende ytrede Ønsker. Der kunde dog maaske uden Opstilling af en fuldstændig Taxtskala være foreskrevet en Minimal-sats, der ikke maatte underskrides, ligesom man havde fastsat en Maximalsats, der ikke maatte overskrides. Men det skal indrømmes, at det her muligvis ikke vilde have været let at komme til Enighed, og det fornuftigste Parti var vel at overlade Administrationen saa godt som hele Ansvaret for Tarifens Fremstilling. En lille Smule videre burde Lovgivningen dog maaske have drevet sin Resignation. Den skulde ikke have begrænset den Vægt, der frit kan medføres som Rejsegods, til 20 Kilogrammer. Hidtil havde man her, som næsten overalt, hvor Rejsegods overhovedet befordres frit, 25 Kilogrammer (i Frankrig 30 Kilogrammer), og man skulde maaske heller ikke have paabudt en Indskrivnings-Afgift af 10 Øre, der blandt andet ogsaa med-

fører den Ulempe, at Expeditionen og Kontrollen besværliggøres. Disse Bestemmelser bleve, saavidt det kan skønnes, indførte som en Slags Vederlag for Nedsættelsen fra 2,50 til 2,35 Øre; men det er uden Tvivl overset, at de kunne medføre en forholdsvis ikke ubetydelig Prisforhøjelse for korte Rejser, især for dem paa 3. Klasse.

I det Hele taget vise Bestemmelserne om Rejsegodsets Befordring, hvor vanskeligt det er at lovgive om disse Materier og hvor let man kan overse noget. I Befordrings-Reglerne siges med klare Ord, at de Genstande, som den Rejsende fører med sig, kunne (under visse nærmere nævnte Forudsætninger) indskrives som Rejsegods, og at den Rejsende, som foran nævnt, har Ret til at fordre indskrevet og befordret indtil 20 Kilogram Rejsegods uden Betaling, dog mod et Indskrivningsgebyr af 10 Øre. Det af Administrationen udtærdigede Reglement definerer Rejsegods, der kan medtages uden Betaling, paa en mere begrænset Maade, idet det ubetinget udelukker Handelsvarer, købmandsmæssig pakkede Kasser, Tønder og Sække o. desl., samt de fleste Møbler, selv om de opfylde de givne Forudsætninger for fri Befordring. Denne reglementariske Bestemmelse er utvivlsomt i og for sig meget rigtig; den stemmer med, hvad der gælder overalt og altid har været gældende herhjemme; men den kan vanskelig bringes i Overensstemmelse med Lovens Ord.

Paa Grundlag af Lovbestemmelserne har Administrationen da ordnet Persontaxterne paa en fra de tidligere Tarifdannelser noget afvigende Maade. Taxten for de første 100 Kilometer er fastsat til det lovbestemte Maximum (6,35 Øre, 4,00 Øre og 2,35 Øre)

og for større Afstande er Tarifen inddelt i 18 »Belter«, hvis Størrelse varierer fra 10 til 50 Kilometer (det første Belte indbefatter Afstandene mellem 100 og 110 Kilometer, det syttende Afstandene mellem 626 og 676 Kilometer, medens det attende omfatter alle Afstande over 676 Kilometer). For disse Belter er Tarifen bestemt saaledes, at naar man bortser fra det praktisk betydningsløse 18. Belte, Enhedspriserne pr. Kilometer aftage saaledes:

1. Klasse	fra	6,35	Øre	til	2,48	Øre
2.	—	4,00	—	1,55	—	
3.	—	2,35	—	0,93	—	

Som Følge af denne Tarifdannelse er det vanskeligt at opstille nogen direkte Sammenligning med de tidligere Taxtskalaer. Sammenligningen bliver maaske bedst overskuelig, naar de tidligere Taxter for bestemte Afstande stilles ligeoverfor de nu gældende. Erindres maa det, at Dobbeltbilletter til nedsat Pris ikke mere udstedes.

Omstaaende Tabel viser da den Betaling, der opkrævedes i Henhold til Taxterne af 1867 og 1875 og den nugældende Betaling i Øre for adskillige Afstande.

(Se Tabellen S. 151 og 152).

Af denne Sammenstilling vil det fremgaa, at Befordringsprisen for Enkeltbilletter er lavere for alle Afstande og alle Klasser efter den nye Taxt end efter Tarifen af 1875. Sammenlignet med Tarifen af 1867 gælder det samme for 3. og 2. Klasse, hvorimod den gamle Tarif var billigere for Enkeltbilletter til 1. Klasse (selvfølgelig ogsaa for Dobbeltbilletter til denne Klasse) indtil Afstande paa omtrent 100 Kilometer. Kommer man op over denne Afstand, bliver den nye Tarif

Kilometer- Afstand.	3. Klasse.						2. Klasse.					
	Taxt Decbr. 1867.		Taxt Januar 1875.		Taxt 2. Aug. 97.		Taxt Decbr. 1867.		Taxt Januar 1876.		Taxt Aug. 1897.	
	Enkelt- Billet	1/2 Dob- billet	Enkelt- Billet	1/3 Dob- billet	Enkelt- Billet	Enkelt- Billet	Enkelt- Billet	1/2 Dob- billet	Enkelt- Billet	1/3 Dob- billet	Enkelt- Billet	Enkelt- Billet
Minimum	25	17	25	17,5	15	33	25	40	27,5	25	40	
10	30	25	35	25	25	45	35	55	37,5	40	40	
20	60	45	70	47,5	50	90	75	110	75	80	80	
30	85	70	100	70	75	135	110	160	110	120	120	
40	115	90	135	95	95	180	145	215	147,5	160	160	
60	175	135	200	140	145	270	220	320	220	240	240	
80	220	180	265	187,5	190	355	290	425	295	320	320	
100	265	225	320	235	235	425	365	515	367,5	400	400	
150	375	—	460	350	300	605	—	740	550	500	500	
200	460	—	575	442,5	350	745	—	930	695	575	575	
250	545	—	600	530	375	885	—	1115	837,5	625	625	
300	625	—	800	620	425	1025	—	1300	980	700	700	
350	710	—	915	712,5	450	1165	—	1490	1125	750	750	
400	795	—	1030	800	475	1305	—	1675	1267,5	800	800	
500	960	—	1255	982,5	550	1580	—	2050	1555	925	925	
600	1125	—	1485	1160	600	1855	—	2420	1842,5	1000	1000	

Kilometer- Afstand.	1. Klasse.				
	Taxt Deebr. 1867.		Taxt Januar 1875.		Taxt 2. Aug. 97.
	Enkelt- Billet	$\frac{1}{2}$ Dob- billet	Enkelt- Billet	$\frac{1}{2}$ Dob- billet	Enkelt- Billet
Minimum	50	37	55	37,5	40
10	65	50	75	50	65
20	125	100	150	102,5	130
30	185	150	220	150	195
40	245	200	295	200	255
60	370	300	440	300	385
80	485	400	585	402,5	510
100	585	500	710	500	635
150	835	—	1020	750	800
200	1030	—	1285	950	925
250	1225		1540	1142,5	1000
300	1420		1800	1340	1125
350	1610		2065	1540	1200
400	1805		2320	1732,5	1275
500	2195		2845	2130	1475
600	2585		3365	2520	1600

ogsaa for 1. Klasse billigere. I Sammenligning med de ældre Dobbeltbilletter stiller Sagen sig lidt anderledes. For 3. Klasse er Prisen for den nye Billet indtil Afstande af 100 Kilometer enten lig med eller en Smule dyrere, $2\frac{1}{2}$ à 5 Øre, end Dobbeltbilletten efter Tarifen af 1875 (den indtil August 1897 gældende) og 5 à 10 Øre dyrere end efter Tarifen af 1867. Ved 100 Kilometer falde Priserne fra 1875 og 1897 sammen, og for længere Afstande blive den nye Tarifs Priser billigere. For 2. Klasse er den nye Billets Pris indtil Afstande paa 100 Kilometer

helt igennem noget dyrere end efter de tidligere Tarifer; Prisdifferencen mellem 1875 og 1897 fluktuerer fra $2\frac{1}{2}$ til $32\frac{1}{2}$ Øre pr. Billet. Men kommer man til 100 Kilometer eller lidt derover, bliver den nye Pris billigere end hidtil. For 1. Klasse er der ligeledes en Forhøjelse, der fluktuerer fra 15 til 135 Øre for Rejser indtil Afstande af 150 Kilometer; herefter udjævner Prisen sig og bliver billigere og billigere, jo længere Afstanden er. I Korthed kan Forholdet vel udtrykkes saaledes, at naar man for 1. Klassen Vedkommende bortser fra Tarifen af 1867, er Rejser paa Enkeltbillet blevne billigere paa alle Afstande, medens Rejser, der hidtil kunde foretages paa Dobbeltbillet, ere blevne lidt dyrere paa 3. og 2. Klasse og en Del dyrere paa 1. Klasse, for Afstande indtil 100 henholdsvis 150 Kilometer. En Rejse paa 20 Kilometer frem og tilbage og som tilendebringes inden en Frist af 4 Dage, koster nu i 3. Klasse 100 Øre (mod 95 Øre tidligere), i 2. Klasse 160 Øre (mod 150 Øre), i 1. Klasse 260 Øre (mod 205 Øre). En Dobbeltrejse paa 60 Kilometre koster nu henholdsvis 290 Øre, 480 Øre og 770 Øre (mod tidligere: 280 Øre, 440 Øre og 600 Øre); en saadan Rejse paa 80 Kilometre koster henholdsvis 380 Øre, 640 Øre og 1020 Øre (mod tidligere: 375 Øre, 590 Øre og 805 Øre) og en Dobbeltrejse paa 100 Kilometre 470 Øre, 800 Øre og 1270 Øre (mod 470 Øre, 735 Øre og 1000 Øre). Forsaa vidt den Rejsende medfører Gods, der skal indskrives baade frem og tilbage, forøges hans Udgift nu endvidere med 20 Øre. Men for noget større Afstande bliver, som anført, Rejsen billigere, og for ængere Rejser endog overmaade meget billigere.

En Rejse paa 600 Kilometer frem og tilbage kostede efter Tarifen af 1875 paa 3. Klasse 2320 Øre, men nu kun 1200 Øre, paa 2. Klasse 3685 Øre, nu 2000 Øre, og paa 1. Klasse 5040 Øre, nu 3200 Øre. Beregnet pr. Kilometer er Prisen for 3. Klasse 1 Øre (hidtil 1,93 Øre), for 2. Klasse 1,66 Øre (hidtil 3,07 Øre), og for 1. Klasse 2,66 Øre (hidtil 4,20 Øre). Og for endnu længere Afstande synker Prisen pr. Kilometer til henholdsvis omtrent 0,9 Øre, 1,5 Øre og 2,4 Øre pr. Kilometer.

Betalingen for Abonnementskort, hvis Fastsættelse Loven har overladt til Administrationen, har selvfølgelig maattet reguleres i Overensstemmelse med Betalingen for almindelige Billetter, og som Følge deraf er Prisen for et Kort, gyldig for en Maaned, til Rejser mellem samtlige Statsbanestationer, der hidtil var 80 Kr., 60 Kr. og 40 Kr., henholdsvis for 1., 2. og 3. Klasse. ansat til 80 Kr., 50 Kr. og 30 Kr.; medens Prisen for 1. Klasse saaledes er bibeholdt, er 2. og 3. Klasse nedsat med 10 Kr. Men Nedsættelsen er ikke gennemført for fjorten Dages Kort. Disse, der hidtil have kostet 40 Kr., 30 Kr. og 20 Kr., betales nu med 52 Kr., 32 Kr. og 20 Kr., altsaa en absolut Forhøjelse for 1. og 2. Klasse, og, naar Hensyn tages til de overmaade lavt normerede Biletpriser for lange Afstande, en relativ Forhøjelse for 3. Klasse, skønt Prisen nominelt er uforandret. Det kan ikke være underkastet Tvivl, at denne Taxtansættelse i væsentlig Grad vil hindre Benyttelsen af disse Kort. Det kan anføres, at i de to Lande, hvor lignende Kort blive udstedte, er Prisen, omsat til dansk Mønt, saaledes: Belgien 39 Kr. 60 Øre, 28 Kr. 80 Øre og 16 Kr.

56 Øre, og Württemberg: 40 Kr., 26 Kr. 66 Øre og 17 Kr. 78 Øre, og i begge disse Lande er den almindelige Biletpris højere end her.

Medens det er Administrationen, der har Ansvaret for den Maade, hvorpaa Gennemførelsen af Lovens Regler om Persontaxterne er sket, bærer selve Loven dog til Dels Skyld for, hvis de nye Bestemmelser i et enkelt Punkt skulde være mindre tiltalende for Publikum end de hidtil gældende. Som foran omtalt have Statsbanerne herhjemme, ikke mindre end andet Steds, indrømmet temmelig vidtgaaende Prisnedsættelser for større Selskabsrejser, for Deltagere i Møder og Forhandlinger, for Rejser til Udstillinger o. desl. Loven foreskriver nu, at enhver Overenskomst, der gaar ud paa at indrømme En eller Flere en Taxtnedsættelse, er forbudt; Prisnedsættelser ere kun tilladte, naar de ere offentliggjorte og tilgængelige for Alle under samme Vilkaar. Medens dette Paabud vist har en ret god Berettigelse for Godsbefordringens Vedkommende, er det mindre givet, at det er nødvendigt eller hensigtsmæssigt for Personbefordringens. Det er klart, at en Indrømmelse af lavere Fragter til en enkelt eller flere Godsforsendere kan medføre Tab og Skade for deres Konkurrenter. Men det er ikke saa ligefrem indlysende, at man tilføjer Nogensomhelst et økonomisk Tab ved at indrømme en Nedsættelse i Befordringsprisen for Deltagere i et videnskabeligt eller politisk Møde. Det er nu ganske vist ikke et Spørgsmaal af stor praktisk Betydning, navnlig naar Befordringspriserne ere lavt ansatte, saaledes som Tilfældet er. Men i Forholdet til Udlandet, hvor slige Begunstigelser indrømmes, kan Paabudet virke lidt generende, hvis

det da overholdes strængt, og det indenlandske Publikum, der er vant til ved de omhandlede Lejligheder at kunne rejse lidt billigere end under almindelige Forhold, vil, om end ikke fortørnes, saa dog maaske undre sig. Og det gaar ikke sjældent saaledes med Tarifsager, ligesom med andre Sager i Livet, at Misfornøjelsen med de med en ny Foranstaltning forbundne smaa Besværligheder og Tilbageskridt let kan veje op mod den Tilfredshed, der burde føles ved de store Lempelser og Behageligheder, som Foranstaltningen i det Hele yder.

Reglementet har nu vel truffet en almindelig Bestemmelse om Prisnedsættelse for Skoler, Foreninger og sluttede Selskaber i et Antal af mindst 30. Men Nedsættelsen gælder kun for 3. Klasse, og Betalingen er fastsat til 2 Øre pr. Kilometer. Da en Rejse paa 135 Kilometre imidlertid normalt heller ikke koster mere end 2 Øre pr. Kilometer, og da længere Rejser koste mindre, har Bestemmelsen kun praktisk Betydning for korte Rejser indtil omkring 100 Kilometer. Paa en Rejse fra 20 til 100 Kilometer kan spares fra 7 til 35 Øre, paa en Rejse paa 120 Kilometer er hele Besparelsen 10 Øre.

III.

Det kan være, at Loven for enkelte Punkters Vedkommende kunde have været heldigere affattet; den burde maaske have gjort Forholdet mellem Prisen for 3. og 2. Klasse lidt gunstigere for denne sidste, og den burde maaske ikke ubetinget have forbudt Udstedelse af Dobbeltbilletter til nedsat Pris. Det

vilde have været heldigt, om der var blevet overladt Administrationen Ret til at udstede saadanne i alt Fald i begrænset Omfang for korte Afstande; man vilde derved have undgaaet de smaa Prisforhøjelser for Nabotrafiken. Og det kan være, at det vilde have været heldigt, om der i Gennemførelsen af Loven var taget noget mere Hensyn til de i Udvalgsbetænkningen udtalte Betænkeligheder ved en altfor stærkt faldende Skala; som den nu er bragt i Anvendelse, fremkommer der nogle ret underlige Resultater. Afstanden mellem København og Aarhus over Fyn er 351 Kilometer, og Befordringen koster i 2. Klasse 7 Kr. 50 Øre og i 3. Klasse 4 Kr. 50 Øre; men Rejsen mellem de samme Punkter over Kallundborg (højst 200—10 Kilometer), koster det samme for 2. Klasse, men for 3. Klasse og Kahytsplads 5 Kr. 85 Øre, og for Dæksplads 4 Kr. 60 Øre. For København—Aalborg (491 Kilometer over Fyen) betales 9 Kr. 25 Øre og 5 Kr. 50 Øre; for den samme Rejse over Kallundborg (omtrent 150 Kilometer mindre) betales for 2. Klasse 10 Kr. og for 3. Klasse henholdsvis 7 Kr. 50 Øre og 6 Kr. 25 Øre. Nogen egentlig Fordel ved at tvinge de Rejsende over fra Kallundborgrouten til Landrouten har Staten næppe, naar man ved, at hin Route vel drives af det Forenede Dampskibsselskab, men mod et variabelt Tilskud fra Staten, som holder Dampskibsselskabet væsentlig skadeløst for et eventuelt Tab. Det kan jo ogsaa være Tilfældet, at de overordentlig billige Taxter bidrage til at føre en Del af Rejsestrømmen over fra de direkte Dampskibe til Jærnbanen. Det bliver i alt Fald en Trafikforøgelse og maaske en Indtægtsforøgelse for denne, men ogsaa dette er kun en delvis Omflytning

af Færdselen fra den ene Route til den anden. At de stærkt reducerede Priser for Mellemafstande og længere Afstande ikke kan fremkalde større Færdsel mellem Danmark og Udlandet, turde være givet. En Rejse fra København til Wien kostede hidtil paa 1. Klasse omtrent 86 Kr. og paa 2. Klasse ca. 62 Kr.; den koster nu 83 Kr. og 59 Kr.; en Rejse til Frankfurt, som hidtil kostede henholdsvis 77 Kr. og 58 Kr., bliver ligeledes 3 Kr. billigere. Det er klart, at en saa ringe forholdsvis Nedsættelse ikke kan fremkalde forøget Færdsel, og af hver Rejsende, der bevæger sig mellem Danmark og Udlandet, ville de danske Baner have en ringere Indtægt end hidtil. Det kan være, at der kan rejses endnu flere Betænkeligheder og Tvivl, men der kan vel neppe konstrueres nogen Tarif, hvorimod der ikke vil kunne gøres en eller anden Indsigelse. Hovedsagen er, om Tarifen er saaledes beskaffen, at den ved Siden af at fremme og lette Samfærdselen giver en Indtægt, der staar i et nogenlunde passende Forhold til Driftsudgiften; thi derom ere dog vel nu de Fleste enige, at Jærnbanedriften bør give en passende Rente af Anlægskapitalen, lad der end være noget forskellige Meninger om, hvad der skal forstaas ved »passende«. Paa Forhaand at ville anstille Betragtninger om Resultaterne af den nye Persontarif, vilde være ørkesløst. Man maa oppebie Resultaterne, forinden nogen paalidelig Dom om deres Hensigtsmæssighed kan udtales, og selv naar disse Resultater foreligge, kan det have sin Vanskelighed med Bestemthed at afgøre, om de mer eller mindre gode Resultater skyldes Tarifen eller andre Aarsager, eller en Kombination af Tarifen og den uvedkommende

Omstændigheder. Det er i det foregaaende udtalt, at det ikke altid er let at paapege en Tarifforandrings Virkning paa Færdselen og Indtægten. Man kan ikke uden videre slutte: »post ergo propter«. Inærværende Tilfælde maa erindres, at den nye Tarif indførtes samtidig med Kystbanens Aabning, og at den store Personfærdsel, der maa antages at ville udvikle sig paa denne Banestrækning, selvfølgelig vil udøve sin Indflydelse paa alle Gennemsnitstallene. Men man maa tillige erindre, at Færdselens Forøgelse — og at den vil forøges, derom er der vel ikke Tvivl — at denne Forøgelse ikke udelukkende kan regnes Tarifen tilgode.

For Statsbanernes Vedkommende har nemlig Personfærdselen i de tre sidste Aar stillet sig saaledes:

	Antal Rejser pr. Bane- kilometer	Kørte Person- kilometer	Person- kilometer pr. Bane- kilometer	Indtægt i Kroner pr. Bane- kilometer
		Millioner		
1894—95...	6821	334,8	194516	5356
1895—96...	7447	365,5	211996	5853
1896—97...	7693	387,4	223744	6110

Den rejsende Del af Befolkningen, i Forbindelse med Rejsende fra Udlandet, har altsaa i 1896—97 tilbagelagt en Strækning, der omtrent er 15 pCt. større end to Aar tidligere og har betalt for Befordringen et i omtrent samme Forhold forøget Pengebeløb. Og gaar man en halv Snes Aar tilbage i Tiden, da viser

det sig, at der i Regnskabsaaret 1885—86 — det Aar, hvori de to Banekomplekser forenedes under én Bestyrelse — er foretaget 5277 Rejser pr. Banekilometer med en Indtægt af 4,642 Kr. Færdselen er altsaa i denne Periode forøget med omtrent 45 pCt., Indtægten med ca. 32 pCt. Paa Grundlag af disse Resultater tør den Paastand vel voves, at de gamle Tarifer med de enkelte i samme foretagne Modifikationer (Forlængelse af Dobbeltbilletternes Gyldighedsfrist, Indførelse af 14 Dages Abonnementskort), hvad der end kan siges om deres Uregelmæssighed og Mangel paa Ensartethed, ikke har været nogen Hindring for en stadig og betydelig Fremgang, der utvivlsomt under normale Forhold vilde have fortsat sig. Naar man altsaa en Gang i Tiden skal til at opgøre den nye Tarifs Status, maa man ikke glemme at medtage i Beregningen det Fremskridt, der vilde have fundet Sted ogsaa uden denne.

Det er selvfølgelig overmaade behageligt at kunne rejse billigt, og det er ligesaa selvfølgelig, at Jærnbannerne, ikke mindre end enhver anden Forretning, glæde sig over at se, hvorledes deres Kreds af Kunder udvider sig, og hvorledes Forretningen voxer i Omfang og Indtægterne forøges. Men denne Glæde kan kun være ublandet, naar Hovedresultatet af Forretningen, Overskudet, det vil sige Indtægten minus Udgiften, voxer nogenlunde i Forhold til Forretningens Udvidelse, eller naar det i alt Fald ikke forringes i nogen følelig Grad. Det kan her maaske være af Interesse med faa Ord at nævne en ret betydelig Taxtreform, der i Aaret 1892 fandt Sted paa et meget stort Banekomplex, nemlig de franske Stats- og Privatbaner. Dens Enkelt-heder skulle ikke her omtales, de høre ikke herhen.

Det skal kun anføres, at Prisen for Enkelt- og Dobbeltbilletter blev nedsat saaledes: 1. Klasse med 9 pCt. for begge Arter, 2. Klasse med henholdsvis 18 og 13 pCt., 3. Klasse med henholdsvis 27 og 22 pCt. Den franske Stat, der opkræver en Afgift for hver Jærnbanebillet, gav Afkald paa en Del af denne, den øvrige Del af Nedsættelsen faldt paa Banerne. Færdselen steg da fra 1891 til 1893 med omtrent 20 pCt., men Indtægten faldt med $3\frac{3}{4}$ pCt. Tabet, og lidt til, faldt udelukkende paa Staten; Jærnbaneselskaberne havde en Indtægtsforøgelse af $5\frac{1}{2}$ pCt.; »men«, tilføjer den Forfatter, W. Heusler, Vicepræsident i den schweiziske Centralbanes Direktion*), fra hvem disse Tal ere laante, »denne Indtægtsforøgelse svarer omtrent til den normale Tilvæxt. Jærnbaneselskaberne have ikke erholdt nogen Kompensation for de Omkostninger, som den stigende Færdsel har medført ved Udgifterne til de mange Millioner Togkilometer; man er dog berettiget til at gøre Regning paa, at Indtægterne stadig ville forøges, saaledes at de sluttelig ville veje op mod de forøgede Udgifter.«

Her berøres et Spørgsmaal af allerstørste Betydning for Banernes Økonomi. Jo større Færdsel, desto større Udgifter. Statsbanernes samtlige Indtægter og Udgifter have i de fem sidste Aar med deres stærkt tiltagende Færdsel udgjort:

*) Etude sur les résultats de la réduction des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer Français.

	Indtægt.	Udgift.	Overskud.
	Millioner	Millioner	Millioner
1892—93.....	16,59	14,10	2,49
1893—94.....	17,86	14,24	3,62
1894—95.....	18,83	14,93	3,90
1895—96.....	20,53	15,33	5,20
1896—97.....	21,64	16,47	5,17

Medens altsaa i de fire første Aar Indtægtsforøgelsen har frembragt et forøget Overskud, er Forholdet fra 1895—96 til 1896—97 saaledes, at en forøget Indtægt af over 1 Million har nødvendiggjort en Udgift af lige saa meget eller snarere lidt mere, saaledes at Overskudet er gaaet lidt tilbage. Naturligvis kunne Tilfældigheder og uforudsete Omstændigheder spille en vis Rolle; i det sidste Aar have saaledes Sneudgifterne absorberet 150,000 Kr. mere end i det foregaaende; men denne Udgiftspost udgør dog kun 15 Procent af Forøgelsen.

Det vilde imidlertid være forhastet af dette enkelte Aars Resultat at drage nogen Slutning for Fremtiden. Skulde nogen saadan udledes, maatte det vel snarest være den, at selv de gamle Taxter vare for lave, naar paa en fuldt fyldestgørende Maade alle de Krav skulle imødekommes, som den forøgede Færdsel stiller til Udvidelse af Togplanerne, til Forøgelse af Materiellet, til Bekvemligheder for de Rejsende o. s. v. Men, som sagt, af et enkelt Aars Erfaring bør ingen Slutning drages, hverken i den ene eller anden Retning. Det er slet ikke udelukket, at de nye Taxter ville medføre

— foruden den sikre Forøgelse af Færdselens Størrelse — tillige en forøget Indtægt, og, om end ikke et forøget Overskud, saa dog et saadant, der ikke er altfor ugunstigt i Sammenligning med de sidste Aars. Nogen Tid maa der under alle Omstændigheder hængaa, inden det kan vise sig, om Statsbanerne have — for at bruge et Forretningsudtryk — gjort en rigtig Kalkule over deres Indkøbspris (Driftsudgifterne), og ansat deres Udsalgspris (Taxterne) i et passende Forhold til denne. Gyldigheden af Loven om Statsbanernes Taxter udløber den 1. April 1901, og til den Tid vil dette Spørgsmaal i alt Fald kunne besvares bedre end i dette Øjeblik. Til den Tid vil man maaske ogsaa være i Stand til bedre end nu at kunne afveje mod hinanden Fordelene og Ulemperne ved Lovgivningens direkte Indgriben i Jærnbanernes Taxtomraade.

December 1897.