KØBENHAVNS SPORVEJES
DRIFTSRESULTATER
ET DISKUSSIONSINDLÆG EFTER DIREKTØR A. JUEL-HANSENS
FOREDRAG OM »STORKØBENHAVNS TRAFIK«
AF SVEN RØGIND


Det er imidlertid altsammen kun Smaa-Indvendinger. I det store og hele maa Liniefrøringen utvivlsomt betegnes som tilfredsstillende, og kan i Virkigheden ikke det samme siges om selve Trafikordningen som saadan? Jeg burde maaske istemme Tidens Raab paa flere Omnibuslinier og færre Sporvejslinier, men jeg kan med min bedste Vilje ikke indse, at det skulle være tvingende nødvendigt at fjerne Sporvognene fra Københavns Gader,

For imidlertid i nogen Grad at imødekomme Automobilisterne kunde Sporvejsdirektøren dog maaske forsøge at indskrænke Bivognskørslen. I Indstillinger til Magistraten, i Køreplaner m. v. under Sporvejene at benytte Udtrykket »Tog«. Men ikke Direktøren gjorde klogt i at undgaa at lade saa mange »Sporvognstog« køre i Gaderne? Efterhaanden er Sporvejene ogsaa gaaet bort fra at benytte to Bivogne (undtagen paa Strandvejsslinierne paa store Sommersøndage), men vilde det ikke allerede af færdelsmæssige Hensyn anbefale sig at lade Motorvogne noget oftere køre helt uden Bivogn og saa til Gongæld forøge Driftshyppigheden? Det vilde give en øjeblikkelig flydende Trafik for baade Sporvogne og Automobiler.

Derved kommer jeg ind paa de driftsmæssige Forhold, som jeg havde tænkt at beskæftige mig lidt nærmere med. Det lader sig vist ikke benægte, at paa dette Omraade er Billedet ikke særlig lyst. Under Tryk af Krigsarenes Kulmangel maatte Sporvejene, som det vil huskes, i sin Tid indskrænke Driften saa stærkt, at Passagertallet, som havde været i jævn og god Fremvækst, sank fra ca. 141 til 126 Millioner fra Driftsaaret 1. April 1916 — 31. Marts 1917 til det følgende. Efter at normale Tilstande var vendt tilbage, gik Passagertallet i Løbet af et Par Aar i raske Spring op til ca. 182,5 Millioner (Driftsaaret 1919—20). Det blev Sporvejenes »store Aar«, og intet af de siden forløbne har bragt Tal, som blot nærmer sig dette. En Takstforhøjelse, svarerende til den i Driftsaaret 1931—32 gennemførte, slog i Løbet af 3—4 Aar Passagerantallet ned med rundt ca. 30 pCt., og i det sidst afsluttede Driftsaar (1934—35) stod Sporvejene efter først at have fjernet Takstforhøjelsen og derefter genindførte den (ganske vist i noget modificeret Skikkelse) med blot ca. 129,1 Millioner. Skønt de tre Hovedstadsområders Folketal i Mellemtiden er steget fra 680.000 til 820.000, har Sporvejene saaledes mistet over 50 Millioner. Forholdsmaessigt ud-
trykt betyder det, at hver Københavner for 15 Aar siden tog ca. 270 Sporvognsture om Aaret, medens han nu nøjes med ca. 158.

Hvor er de manglende 50 Millioner, som i Virkeligheden under Hensyn til Befolkningens Vækst, stigende Fremmedbesøg m. v. burde have været afløst af mindst 60 eller 65 Millioner, blevet af? Maaeke vil Sporvejsdirektøren svare, at stigende Cykletrafik og stigende Automobiltrafik har taget de fleste og den forbedrede Statensbanetjeneste Resten. Er det imidlertid ikke til en vis Grad Sporvejenes (eller Københavns Kommunes) egen Skyld, at et saa stort Antal Københavnerne benytter Automobiler og Cykler og Forstadsbaner? Har Sporvejene været tilstrækkelig konkurrencedygtige?

Der vil ikke med Rette kunne klages over Materiellet, som, selvom en stor Del af det er gammelt, altid er velholdt, og lige saa lidt over Betjeningen, om hvis hyggelige og elskværdige Behandling af Passagererne der gaar Frasagn i Udlandet. Skulde Forklaringen da mon ikke være den, at Ledelsen ligesom mange lidt forretningsmæssig Smidighed, og offentlig Drift skulde dog i og for sig ikke nødvendigvis særkedes der ved? Lad os først se lidt paa den Takstpolitik, som Sporvejene har fulgt. De kommunale Sporveje arvede Enhedstaksten fra de private, og det demokratiske og i det hele ganske rationelle Princip, som bærer den, er ofte blevet hyllet. Det lader sig imidlertid ikke bestride, at dens Glans er befinget af, at den er billig. Der var vel intet at sige til, at Taksten forhøjedes, da Prisniveauet vedblev at stige, men Afstanden imellem en 10 Øres-Enhedstakst med 5 Øres-Takst for visse kortere Strækninger og en 20 Øres Enhedstakst med et Tillæg af 5 Øre for Omstigningsret var for stor. Sporvejene burde alerede dengang have søgt at bøde paa Forhøjelsen ved at indføre Rabatbilletter eller Rabatkort og yderligere bevare billige »Delstræknings-Takster«. Det skete imidlertid ikke, og der hengik alfor lang Tid, før Fejlen søgtes redresseret. Passagerantallet var da sunket til ca.134,3 Mill. (Driftsaaret 1925—26). Begge Taksterne nedsattes nu med 5 Øre, men ejendommeligt nok var Virkningen deraf saa ringe, at Nedsættelsen kostede Sporvejene ca. 5 Mill. Kr. i Driftsaaret 1926—27 (Kørselsindtægt 23,3 imod 28,3 Mill. Kr. i det foregaaende Aar), hvorved et Overskud paa ca. 1,1 Mill. Kr. afløstes af et Underskud paa ca. 1,7 Mill. Kr. Passagerantallet steg nemlig kun med ca. 7 pCt. til ca. 143 Mill., medens det maatte være steget med ca. 30 pCt., hvis Sporvejene skulde have undgaaet en Indtægtsnedgang.

Hvorledes vilde det være gaaet, hvis Sporvejene havde undladt at forhøjte? Det kan formentlig angives i hvert Fald tilnærmelsesvis med Støtte i efterfølgende Tabel, som viser Passagerantallet falt og pr. kørt Vogkm i de 5 Aar, og desuden Antallet af Sporvognsrejser pr. Indbygger (alle Tallene gælder som de foregaaende Sporvejs- og Omnibustrafik).
Naar Passagertallet i det sidste Driftsår ligger noget under det nærmest foregaaende Aars, skyldes det antagelig alene Takstforhøjelsen, som gjaldt i Driftsaarets to sidste Maaneder (Februar og Marts 1932). Var den ikke kommet, ville den opadgaaende Bevægelse da utvivlsomt være forsat omend under Indflydelse af Arbejdsløsheds-Stigningen noget langsommere, og selv ved en forsigtig Beregning kan det forventede Passagertal i Driftsaaret 1934—35 da næppe sættes lavere end til 175 Millioner (medens der kun befordres 129,4 Mill. som foran anførte). Hvis Foredelingen paa henholdsvis 15 Øres- og 20 Øres-Billetter havde svaret nogenlunde til den i Gennemsnit af de omhandlede 5 Aar konstaterede (ca. 75 og ca. 25 pCt.), vilde Sporvejene da formentlig i det nævnte Driftsår have taget i hvert Fald ca. 1½ Mill. Kr. mere ind, end de nu indtjente med de højere Takster (ca. 28,45 Mill. Kr. imod faktisk ca. 26,92), og for det saaledes indkøpte Beløb ydet en langt større Nyttevirkning.


Denne Gang kan det ikke bebrejdes Sporvejsledelsen, at den savnede Blik for et altfor stift Takstsystems uheldige Sider. I Efteraaret 1932 traadte de nugældende Rabattakster, som forhaabentlig i en nær Fremtid vil blive erstattet af nogle for Passagererne ikke saa lidt gunstigere, i Kraft. Det var et Skridt i den rigtige Retning, men det var blot ikke stort nok. Sporvejene kunde vel gøre gældende, at Taksterne i Grunden slet ikke var saa høje maalt
med Pengeværdi og Indtægtsniveau. Det interesserede ikke Bes-
folkningen, som med Rette eller Urette fandt, at det var for dyrt
at køre med Sporvogn og (navnlig) Omnibus. Det var, som det
sa ofte er Tilfældet i Forretningslivet, mere det psykologiske end
det virkelige, som var afgørende. I hvert Fald kunde det Tilbud,
som Sporvejene gav i Efteraararet 1932, ikke neutralisere Takst-
forhøjelsens Indtryk. Sporvejene burde vistnok straks have er-
klæret sig villige til at give de »faste Kunder«, som køber en
Serie Billetter forud, 12 for hver 10 betalte i Stedet for 11 for
hver 10. Det havde maaske ogsaa været værd at overveje, hvor-
vidt der kunde være Grund til at lade det særlige Tillæg for Om-
stigningsbilletter, som dog rammer ganske vilkaarligt, fulde? Af
hvilklen Grund skal det egentlig være dyrere at køre f. Eks. fra
Hovedbanegaarden med Linie 4 til Sjøvestvet og derfra med Linie
10 til Blegdamsvæj end at køre fra det samme Punkt den langt
længere Strækning med Linie 13 til Vanløse? Hvis imidlertid
5-Øres-Tillægget skal bevares, bør Sporvejene ikke arbejde med
altfor indviklede Omsigningsregler, som svækker Tilbøjeligheden
til at ofre 5 Øre mere.

Saa er der endelig Taksterne for kortere Strækninger, som i
sin Tid nød en saa overordentlig stor Popularitet. Det maa være
tilstrækkeligt at minde om, hvad disse Takster betød for f. Eks.
Linie 7, som var delt i 5 Øres-Takster (længere Strækninger for
Passagerer udenpaa Vognene, kortere Strækninger for Passage-
ger, som vilde sidde ned), og som benyttedes saa stærkt, at det i
hvert Fald i visse Aar var nødvendigt at køre med 2½ á 3 Mi-
nutters Mellemrum en stor Del af Dagen. Det er mig ufatteligt,
att Sporvejenes Ledelse i saa lang en Aarrække standhaftigt har
væget sig ved at lade disse Takster genopstaa i Skikkelse af
10 Øres-Takster, eftersom Sporvejene utvivlsomt i Henhold til
Prislærens almindelige Grundsettinger kunde have faaet »sva-
gore Købere« i Tale ved at indføre en for disse afpasset Rahat-
pris. Naar en Sporvogn forlader Endestationen, vil den dog nor-
malt kun medføre ret faa Passagerer, og efterhaanden som Vog-
nen saa nærmer sig Byens Centrum, stiger Pladsbenyttelsen. Paa
Turen tilbage til Endestationen vil omvendt Passagertallet aftage,
efterhaanden som Vognen fjerner sig fra Centrum. Skulde da
ikke paa den yderste Del af Linien (f. Eks. fra Sundby Remise
til Holmbladsgade, fra Aalekistevæj til Godthaabsvej-Skæringen,
fra Lyngbyvej-Endestationen til Trianglen o. s. v.) de ledige
Pladser kunne besættes af »Delstræknings<»Passagerer, som paa
en vis Maade gratis bidrager til Rentabiliteten? Det vil vel ikke kunne ske uden forøget Ujejlighed for Personalet, som maa passe paa, at de omhandlede Passagerer ikke overskriver Zone-Grensen, men har det kunnet gjøres før, kan det vel ogsaa gjøres nu? Endelig kunde der muligvis være Grund til at tænke lidt paa det gode Eksempel, som i sin Tid de frederiksb ergske Sporveje gav, da de indførte billige »Morgentakster« (til Kl. 7 Morgen).

med Bivogn, da der sædvanligvis paa den Tid af Aftenen ikke er Mangel paa Plads. Noget andet er det, at der bør medføres Bivogne, naar Forholdene kræver det (til Teatrenes Publikum m. v.). Ofrer Sporvejene ikke ogsaa til Skade for Regnskabets Udgiftside unødigt mange Vogntidm (overvejende med lidet udnyttede Bivogne) i de første Morgentimer paa Søn- og Helligdage, og er det nødvendigt, som Arbejdstiden nu ligger for de allerfleste, at lade regelmæssig Drift begynde paa en Række Linier allerede o. Kl. 6 Morgen?

Emnet er uudtæmmeligt, og der kunde utvivlsomt fremføres endnu adskillige Henstillinger til Sporvejsdirektøren om at fores-tage den ene eller anden Reform af større eller mindre Rækkevidde. Inden jeg slutter, skal jeg endnu blot pege paa Passagerernes berettigede Krav om, at Personaleet tager et skyldigt Hensyn til Passagerer fra krydsende Liniers Vogne. Omstigningen besverligges dog ved, at den krydsende Vogn kører bort for Næsen af den anden, og for mange af de Passagerer, som skulde have været med, er det ensbetydende med, at de maa vente 5 à 10 Minutter paa den næste Vogn (i Yderdistrikterne og i Morgen- og Aftentimer).

Jeg er ingenlunde blind for, at Københavns Sporveje har arbejdet under vanskelige Forhold i de senere Aar, og den Kritik, som disse Bemærkninger indeholder, er ikke fremsat for Kritikkens Skyld. Sporvejsdirektøren vil vide, at det er en oprigtig Ven af Sporvejene, som har talt, og at jeg, naar jeg har ment at burde pege paa en Række Mangler, af hvilke flere maa kunne rettes forholdsvis let, udelukkende har været drevet af Ønsket om, at det maa blive Københavns Sporveje muligt at genvinde det tabte og derved blive i Stand til ikke alene fortsat at tilføre Københavns Kommune Indtægter, men ogsaa at medvirke til direkte og indirekte at forbedre de Vilkaar, under hvilke Hovedstadsbefolkningen lever.