

# KØBENHAVNS SPORVEJES DRIFTSRESULTATER

ET DISKUSSIONSINDLÆG EFTER DIREKTØR A. JUEL-HANSENS  
FOREDRAG OM »STORKØBENHAVNS TRAFIK«

AF SVEN RØGIND

TIL den Del af Sporvejsdirektørens instruktive Foredrag, som viste, hvorledes Københavns Sporvejes Linienet i Aarenes Løb er udbygget, og i hvilket Omfang den københavnske Befolkning benytter de offentlige Befordringsmidler paa Arbejdsdage og Fridage, er der næppe meget at bemærke, selvom der i flere Bydele kan peges paa uopfyldte Ønsker og uløste Opgaver. Ventes der saaledes ikke stadig paa en ny Købmagergade-Omnibuslinie, og kan Islands Brygge-Kvarterets Beboere ikke med en vis Ret beklage sig over, at der hengik altfor mange Aar, før Sporvejene, eller skal vi sige Københavns Kommune, bestemte sig til at forlænge Linie 4 ad Thorshavnsgade, og at Sporvejene, da Forlængelsen endelig kom, nøjedes med at flytte Liniens Endepunkt fra Hjørnet af Thorshavnsgade og Amager Boulevard ca. 300 Meter frem til Hjørnet af Njalsgade? Burde ikke ogsaa Forlængelsen af Linie 8 ad Borups Allé være sket noget tidligere? Længes ikke Roskilde Landevejs Beboere efter at faa direkte Sporvejsforbindelse over Frederiksberg Bakke til Vesterbrogade ved, at den ene af Valbylinierne føres ud til dette Kvarter? Jeg skal ganske vist gerne erkende, at Frederiksberg Kommune er pligtig til først at sørge for at gøre Vejen farbar (det beskedne Bakkedrag, hvorom Talen er, synes at berede Nutidens fremstormende Teknik næsten uovervindelige Vanskeligheder).

Det er imidlertid altsammen kun Smaa-Indvendinger. I det store og hele maa Linieføringen utvivlsomt betegnes som tilfredsstillende, og kan i Virkeligheden 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 skulde være tvungende nødvendigt at fjerne Sporvognene fra Københavns Gader,

som med Undtagelse af en enkelt i den indre By og maaske Nørrebrogade og Blaagaardsgade egner sig ganske godt for Sporvejskørsel (tænk saaledes paa Farimagsgaderne). Har ikke ogsaa de nye Sporvogne, lyse, rummelige og komfortable, som de er, mange Fordele fremfor Omnibusserne, hvis Kapacitet desuden er altfor lille i Døgnets travle Timer? Endnu bærer Sporvejsdriften da ogsaa den overvejende Del af den lokale Trafik i ikke alene de øvrige nordiske Landes, men ogsaa Mellemeuropas større Byer (til Trods for, hvad der herom skrives i Aviserne).

For imidlertid i nogen Grad at imødekomme Automobilisterne kunde Sporvejsdirektøren dog maaske forsøge at indskrænke Bivognskørselen. I Indstillinger til Magistraten, i Køreplaner m. v. ynder Sporvejene at benytte Udtrykket »Tog«. Mon 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 Strandvejslinierne paa store Sommersøndage), men vilde det ikke allerede af færdselsmæssige Hensyn anbefale sig at lade Motorvogne noget oftere køre helt uden Bivogn og saa til Gengæld forøge Drifthyppigheden? Det vilde give en »lettere 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 Krigsaarenes 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, svarende 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 genindført den (ganske vist i noget modificeret Skikkelse) med blot ca. 129,4 Mill. Passagerer. Skønt de tre Hovedstadskommuners Folketal i Mellemtiden er steget fra 680.000 til 820.000, har Sporvejene saaledes mistet over 50 Mill. Passagerer. Forholdsmæssigt 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? Maaske vil Sporvejsdirektøren svare, at stigende Cykletrafik og stigende Automobiltrafik har taget de fleste og den forbedrede Statsbanetjeneste 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 mangler lidt forretningsmæssig Smidighed, og offentlig Drift skulde dog i og for sig ikke nødvendigvis særkendes derved? 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 hyldet. Det lader sig imidlertid ikke bestride, at dens Glans er betinget 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 allerede 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 altfor 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.

Deraf kan ikke drages den Slutning, at det var et Fejlgreb at nedsætte Taksterne. Det skete blot for sent, og det passerede indeholder da den Lære, at det under de i København herskende ydre Forhold (de gode Betingelser for Cyklekørsel m. v.) aabenbart er lettere at drive Passagererne bort ved Prisforhøjelser end at trække dem til ved Prisedsættelser. De i de seneste Aar indhøstede Erfaringer har bragt nye Vidnesbyrd herom. Efterhaanden forbedredes Driftsresultaterne ikke saa lidt (i Løbet af 5 Aar indvandt der ca. 3 Mill. Kr.), og alt vilde da rimeligvis have været godt, hvis Københavns Kommunalbestyrelse ikke af kendte Grunde havde ment at maatte skride til en ny Takstforhøjelse, som traadte i Kraft den 1. Februar 1932. Den kunde, som Forholdet mellem Antallet af »Enkeltrejser« og Antallet af »Omstigningsrejser« stillede sig (i Driftsaaret 1931—32 henholdsvis ca. 118,2 og ca. 39,4 Millioner) have givet en Indtægtsstigning af rundt ca. 8 Mill. Kr., hvis samtlige Passagerer havde været villige til at erlægge de forhøjede Takster. Den indbragte imidlertid kun godt 600.000 Kr., og det vil sige, at den praktisk talt var virkningsløs. Nu skulde Resultatet vel under Hensyn til den Nedgang i Passagerantallet, som en Takstforhøjelse uundgaeligt maatte fremkalde, have ligget et eller andet Sted imellem de to nævnte Tal, men Forskellen mellem det tilsigtede og det opnaaede vilde endda være meget betydelig, og dertil kom, at Takstforhøjelsen forringede Sporvejenes Evne til at røgte deres socialpolitiske Mission. Thi den ramte hele den Udflytningsbevægelse fra den indre By og de gamle Forstæder til Yderkvartererne, som vi vel alle ønsker at fremme. Der er da usynlige Tabsposter foruden de haandgribelige finansielle. Til alt Uheld gennemførtes Takstforhøjelsen oven i Købet under en optrækkende økonomisk Krise, som desværre meget snart gjorde det overflødigt for en stor Del af Byens Arbejdere at benytte Sporvogne og Omnibusser. Den lille Fremgang, som Driftsaaret 1932—33 viste, udslettedes helt i det følgende Aar, og Indtægterne laa nu endda noget under det Beløb, med hvilket Regnskabsaaret 1931—32 sluttede.

Hvorledes vilde det være gaaet, hvis Sporvejene havde undladt at forhøje? Det kan formentlig angives i hvert Fald tilnærmelsesvis med Støtte i efterfølgende Tabel, som viser Passagerantallet ialt og pr. kørt Vognkm i de 5 Aar, og desuden Antallet af Sporvognsrejser pr. Indbygger (alle Tallene gælder som de foregaaende Sporvejs- og Omnibustrafik).

Aar	Alm. Passagerer Mill.	Omstignings- passagerer Mill.	Ialt Mill.	Passagerer pr. Vognkm	Sporvejs- rejser pr. Indbygger
1927—28.....	110,2	38,8	149,0	4,41	211
1928—29.....	111,8	38,6	150,4	4,36	211
1929—30.....	115,8	39,4	155,2	4,33	215
1930—31.....	120,0	41,2	161,2	4,27	221
1931—32.....	118,2	39,4	157,6	4,08	213

Naar Passagertallet i det sidste Driftsaar 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, vilde den opadgaaende Bevægelse da utvivlsomt være fortsat 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 befordredes 129,4 Mill. som foran anført). Hvis Fordelingen 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 Driftsaar 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 indkørte Beløb ydet en langt større Nyttevirkning.

Det tjener Sporvejenes Ledelse til Ros, at den har modstaaet Fristelsen til at lade Udbud følge Nedgang. Der præsteredes ved Vendepunktet (Driftsaaret 1931—32) op imod 39 Mill. Vognkm, hvoraf den større Halvdel faldt paa Motorvognskm, den mindre paa Bivognskm. Der inddroges i de følgende 2 Aar (de i økonomisk Henseende daarligste) ca. 3 Mill. Vognkm væsentligst paa Bivognskørselens Konto, men siden er Vognkm-Antallet atter steget, ganske vist for en Del paa Grund af Linie-Udvidelser, og Passagerantallet pr. Vognkm, som før Takstforhøjelsen (i Driftsaaret 1930—31) laa ved 4,27, er som Følge deraf sunket til 3,50.

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 Befolkningen, som med Rette eller Urette fandt, at det var for dyrt at køre med Sporvogn og (navnlig) Omnibus. Det var, som det saa ofte er Tilfældet i Forretningslivet, mere det psykologiske end det virkelige, som var afgørende. I hvert Fald kunde det Tilbud, som Sporvejene gav i Efteraaret 1932, ikke neutralisere Takstforhøjelsens Indtryk. Sporvejene burde vistnok straks have erklæret 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, hvorvidt der kunde være Grund til at lade det særlige Tillæg for Omstigningsbilletter, som dog rammer ganske vilkaarligt, falde? Af hvilken Grund skal det egentlig være dyrere at køre f. Eks. fra Hovedbanegaarden med Linie 4 til Sølvtorvet og derfra med Linie 10 til Blegdamsvej 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 Omstigningsregler, 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 Passagerer, som vilde sidde ned), og som benyttedes saa stærkt, at det i hvert Fald i visse Aar var nødvendigt at køre med 2½ à 3 Minutters Mellemløb en stor Del af Dagen. Det er mig ufatteligt, at Sporvejenes Ledelse i saa lang en Aarrække standhaftigt har vægret sig ved at lade disse Takster genopstaa i Skikkelse af 10 Øres-Takster, eftersom Sporvejene utvivlsomt i Henhold til Prislærens almindelige Grundsætninger kunde have faaet »svagere Købere« i Tale ved at indføre en for disse afpasset Rabatpris. Naar en Sporvogn forlader Endestationen, vil den dog normalt kun medføre ret faa Passagerer, og efterhaanden som Vognen 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 Aalekistevej 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 Ulejlighed for Personalet, som maa passe paa, at de omhandlede Passagerer ikke overskrider Zone-Grænsen, men har det kunnet gøres før, kan det vel ogsaa gøres nu? Endelig kunde der muligvis være Grund til at tænke lidt paa det gode Eksempel, som i sin Tid de frederiksbergske Sporveje gav, da de indførte billige »Morgentakster« (til Kl. 7 Morgen).

Meget vil der da alt i alt kunne gøres, hvis Sporvejene i højere Grad benyttede ikke alene moderne Reklame, men ogsaa moderne Salgsteknik. Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt at forandre Taksterne. Det foran fremførte Krav om Smidighed gælder ogsaa selve Driften. Det er vel muligt, at svag Efterspørgsel i Formiddagstimer eller Aftentimer paa en given Linie maa fremkalde nedsat Driftshyppighed, men Sporvejene maa ikke savne Blik for Faren ved at »udtynde« Driften for stærkt, eftersom Benyttelsen da maaske blot bliver endnu daarligere. Det kan dog ikke ventes, at Passagerer ligesom Gods skal kunne »opsamles« ved Stoppestederne, indtil der kommer en Vogn. Der er et meget nøje Sammenspil mellem Driftshyppighed og Kørelyst. En Sammenligning mellem de Køreplaner, som i sin Tid det private Sporvejselskab benyttede, og de nugældende, falder ikke ud til Sporvejenes Fordel. I sin Tid kørtes der paa alle de »større Linier« med 4 à 5 Minutters Drift hele Dagen og paa enkelte af de bedste Linier var Driftshyppigheden endnu større (se det ovenfor om Linie 7 anførte). Nu svarer dertil gennemgaaende 6 à 7½ Minutters Intervaller med undtagelsesvis lidt hyppigere Drift i enkelte Timer (f. Eks. paa Linierne 2 og 5 fra ca. Kl. 3½ til Kl. 6 Eftm. 4 Minutters-Drift). Særlig i Aftentimerne er der paa næsten alle Linier for lang Tid mellem Vognene, idet »Standard-Driftshyppigheden« da er 7½ Minutters Mellemløb. Sporvejsdirektøren vilde utvivlsomt gavne baade Befolkningen og sig selv ved i disse Timer at inddrage en Del af Bivognene og i Stedet for lade Motorvogne løbe med kortere Mellemløb. Det er ganske betegnende, synes det mig, for den meget store Interesse for Bivognskørsel, som Sporvejene nærer, og som naturligt begrundes deri, at det er billigere at fremføre en Bivogn end en Motorvogn, at Sporvejene i et givet Tilfælde, da der fra Strandboulevard-Kvarterets Side klagedes over Driften paa Linie 9, bekendtgjorde, at Bivognene, som normalt afkoblede om Aftenen, skulde medfølge paany. Det har dog mindre Interesse for den ved et Stoppested paa Strandboulevarden utaalmodigt ventende, om der omsider kommer en Vogn

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.). Oftrer Sporvejene ikke ogsaa til Skade for Regnskabets Udgiftsside unødigt mange Vognkm (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 uudtømmeligt, og der kunde utvivlsomt fremføres endnu adskillige Henstillinger til Sporvejsdirektøren om at foretage den ene eller anden Reform af større eller mindre Rækkevidde. Inden jeg slutter, skal jeg endnu blot pege paa Passageernes berettigede Krav om, at Personalet tager et skyldigt Hensyn til Passagerer fra krydsende Liniers Vogne. Omstigningen besværliggøres 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 Kritikens 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.

---