

Nationalekonomisk Forening

afholdt Møde Tirsdagen d. 15 December. Professor Frederiksen dirigerede. Følgende nye Medlemmer optoges: Kaptajn i Flaaden Landstingsmand Carstensen, Literat Magnus, Kand. jur. A. Skrike og Premierløjtnant i Flaaden Wandel.

Professor Scharling indledede en Diskussion om eventuelle Forandringer i

Danmarks Jærnbanevæsen.

Prof. Scharling fremhævede, at det ikke var ham personlig, men Bestyrelsen som saadan, der havde bragt Forslag frem om en Diskussion om dette Emne. Han skulde kun give et kort Overblik over de Forslag, der alt vare fremkomne her i Landet — og næsten udelukkende fra Taleren selv —, og vilde haabe, at de følgende Talere da dels vilde drøfte disse Forslag og dels selv fremsætte nye.

Taleren vilde først nævne det Spørgsmaal, der i Tiden var fremkommen sidst, men som maaske dog havde Udsigt til først at blive realiseret, — nemlig Forslaget om, at Staten skulde købe de sjællandske Jærnbaner. Dette Forslag var navnlig motiveret ved Hensynet til det Naturlige i, at Hovedlinjerne her i Landet kom paa én Haand, der da burde være Regeringens. Kun naar dette Forslag blev realiseret, kunde der komme fuld Konsekvens i Jærnbanevæsenet. Den nuværende Ordning medførte ogsaa det unaturlige Forhold, at Regeringen var skilt fra sine egne Baner ved de sjællandske, hvilket fik saa meget større Betydning, som Hovedtrafikken gik paa Kjøbenhavn, og Regeringen da ikke var i Stand til at regulere den samlede Fart herpaa paa den hensigtsmæssigste Maade i Henseende til Afgangstider og Taxter. Fremdeles burde

det fremhæves, at der ved Rivalitet mellem de to Magter meget vel kunde fremkomme en beklagelig Mangel paa Samvirken; thi at et saadant uheldigt Forhold endnu ikke havde vist sig, garanterede os ikke for, at det aldrig vilde fremtræde. Det Uheldige i den nuværende Ordning kom navnlig frem, naar Talen var om nye Anlæg, der lige meget vedrørte begge Parter. Exempelvis kunde nævnes Spørgsmaalet om Anlæg af en Dampfærge over Storebelt; her kunde det sjællandske Jærnbaneselskab let føle sig fristet til at vælte hele Byrden over paa Staten. Overtog Staten de sjællandske Baner, vilde der banes Vejen for Gjennemførelsen af rigtigere Principer i Jærnbanevæsenet; for det sjællandske Jærnbaneselskab derimod, der er et privat Selskab, maatte Hensynet til Aktionærene staa som det Dominerende; dette havde Taleren altid anerkjendt, men netop tillige ment, at det endnu ikke tilstrækkeligt var gaaet op for Bestyrelsen, at Aktieselskabets Interesse i det Væsenlige faldt sammen med Publikums. — Kom alle Landets Baner paa Regeringens Haand, var der Mulighed for at se den Opfattelse gjennemført, at Jærnbaner bør betragtes som Hovedlandeveje. Man forlangte ikke af Landevejene, at de forrentede sig; thi den Indtægt, der indvandt ved Bommene, var kun beregnet paa at dække Vedligeholdelsesudgifterne og nu næsten overalt afskaffet som en uhensigtsmæssig Beskatning. Ligeledes burde man se at komme bort fra den Opfattelse, at Banerne skulde forrente og amortisere sig. Men naar da dette Princip blev indført for Hovedbanernes Vedkommende, vilde man maa ske spørge: men Sidebanerne? Ja her kunde man gaa en Mellemvej, idet de hverken blev rent private eller Statens; de burde overtages af de større Kommuner (Amtsrådene). Det var ikke Talerens Mening, at Staten skulde anlægge Baner uden alt Hensyn til den Trafik, der kunde komme paa dem; men Hensynet til Forretningen burde dog ikke være det Afgjørende. Derimod burde Driften naturligvis altid betale sig. Jærnbanevæsenet var saaledes analogt med Postvæsenet, hvor Driften skulde kunne bære sig, men ikke afgive nogen større Indtægt for Staten end, hvad en privat Entreprenør vilde betragte som passende Gevinst for den deri anbragte Kapital.

Hovedsagen var, at Jærnbannerne blev benyttede i det rette Omfang. Taleren maatte foretrække lette Baner med mange Tog fremfor svære Baner med faa Tog; thi jo flere Tog der blev, des færre Udgifter var der at dække for hvert enkelt Tog, og jo flere Passagerer der kjørte, des billigere kunde Pladserne sælges.

I nær Forbindelse hermed stod derfor ogsaa Forslaget om Oprettelsen af flere Holdepladser, saaledes at Jærnbannerne, naturligvis i et begrænset Omfang, fik nogen Lighed med Sporvejen. At Principet for Sporveje kunde forenes med Principet for Jærnbanner, forekom ham utvivlsomt, og han var overbevist om, at der i dette Forslag laa en praktisk Tanke. Blev dette Forslag gennemført, vilde Jærnbannerne komme Egne til Nytte, der nu ikke havde synderlig Fordel af, at der gik en Jærnbane igjennem dem.

Derefter fremdrog Taleren Spørgsmaalet om Taxterne. Han foreslog Afskaffelsen af Returbilletterne, der ikke havde nogen principmæssig Berettigelse. Returbilletterne vare kun baserede paa det praktiske Hensyn, at Taxterne nu ere saa høje, at Jærnbannerne ikke vilde blive tilstrækkeligt benyttede, hvis der ikke gaves Returbilletter. Men Returbilletsystemet var ikke retfærdigt: man forvoldte ikke Jærnbannerne mindre Udgifter, fordi man tog hjem i Morgen i Stedet for om fjorten Dage. Fremdeles burde det fremhæves, at de allerfleste Rejsende gjorde Rejsen tilbage inden et vist Tidsrum, og at de vilde gjøre det, hvad enten de kunde faa Returbillet eller ej. Paa hvor lang Tid skulde Returbilletterne da gjælde? Hvor skulde man da sætte Grænsen? Paa de rhinske Dampskibe gav man endog Returbillet paa et Aar! Dette var faktisk at give Alle Returbillet og vilde for saa vidt omtrent komme ud paa Et med at sælge Enkeltbilletter til det Halve af, hvad nu Dobbeltbilletter koste. Returbilletter benyttedes allerede nu i saa stort et Omfang (— i 1873 benyttede paa de sjællandske Baner 42,6 pCt. af samtlige Rejsende dem, heri indbefattet Passagererne paa Klampenborgbanen, hvor der ingen Fordel er ved at tage Returbillet; tidligere paa Nordbanen alene 60 pCt. —), at en saadan Nedsættelse af Prisen paa Enkeltbilletter kun

vilde kræve en Forøgelse af Trafiken med 10—15 pCt. for at kunne svare Regning.

Taleren mindede dernæst om det Forslag, han allerede for 8 Aar siden havde fremsat om en Anvendelse af Frimærkesystemets Principer paa Jærnbannerne. Det Hovedsynspunkt, at de Principer, Rowland Hill havde gennemført paa Brevpostens Omraade, ogsaa i Hovedtrækkene maatte kunne indføres paa Personbefordringens Omraade, maatte han endnu fastholde. Paa Pakkepostens og i det Væsentlige paa Telegrafens Omraade var dette Princip alt gennemført. Hovedhensynet var, hvad hver enkelt Person kostede Jærnbannerne. Nu viste det sig imidlertid, at det ikke havde saa meget at betyde, om den Rejsende rejste noget længere eller noget kortere, da de i lige høj Grad lagde Beslag paa Anministrations-, Billet- og Kontrolpersonaler og alle benyttede en Afgangs- og Ankomststation. Da Personer vare mere vægtige og toge mere Plads, spillede Rejsens Længde naturligvis større Rolle end ved Brevposten; men Forskjellen var dog ikke saa overordenlig. At en Gjennemførelse af dette Princip i en meget betydelig Grad vilde forøge Trafiken, var utvivlsomt, og set fra Statens Standpunkt havde det en overvejende Betydning, at Jærnbannerne i saa langt højere Grad kom Samfundet til Gode, selv om Principets Gjennemførelse skulde medføre en ringe Nedgang i Indtægter: den Fordel, at der blev befordret dobbelt saa mange Passagerer, kunde vel opveje en ringe Nedgang i Indtægter. Men det var endog sandsynligt, at der ikke vilde tabes Noget ved Systemets Gjennemførelse; men en Opgjørelse blev noget vanskeliggjort derved, at det ikke var let at afgjøre, hvilken Indflydelse Principets Gjennemførelse vilde have paa Benyttelsen af Vognklasserne. Satte man som Gjennemsnit for alle Vognklasser — der da forudsættes saaledes benyttede, at Gjennemsnittet ogsaa bliver Gjennemsnitsbetaling — en Taxt af 16 Sk. for indtil 2 Mil, af 32 Sk. for 2 til 5 Mil, af 64 Sk. for 5 til 10 Mil, og af 1 Rdl. for en Rejse paa over 10 Mil, saa vilde de jyske Baner i 1873—74 have givet en Indtægt af 682,000 Rdl. i Stedet for 935,000 Rdl., de sjællandske i 1873 en Indtægt af 788,000 Rdl. i Stedet for 1,100,000 Rdl.;

i begge Tilfælde maatte da Trafikken forøges med ca. 40 pCt., dersom der ikke skulde lides Tab. Tog man en Taxt af 25 Øre for indtil 2 Mil, 50 Øre for 2 til 5 Mil og 1 Krone for en Rejse paa over 5 Mil, vilde Indtægten saa vel paa de sjællandske som paa de jyske Baner have udgjort omtrent lige saa mange Kroner som nu Daler, saa at Trafikken altsaa maatte fordobles. Naturligvis vilde den større Trafik ogsaa medføre større Udgifter; men for hvert nyt Tog, der blev føjet til, vilde den gennemsnitlige Udgift for hvert enkelt Tog dog nedsættes, da jo Baneanlægget ikke blev dyrere og kun enkelte Udgiftsposter forøgedes i samme Forhold som Togenes Antal. — Taleren tvivlede ikke om, at hans Forslag vilde vise sig praktisk; men naturligvis kunde dette ikke ses paa Forhaand: Forslaget maatte prøves, for at man kunde have nogen begrundet Mening om dets Virkninger. Det eneste Sted, hvor Forslaget var forsøgt gennemført, var paa Klampenborgbanen, og der havde det allerede det første Aar — hvilket var mere end Taleren havde vovet at vente — betalt sig. Og saa maatte det dog erindres, at dette Aar paa Grund af det daarligere Vejrlig, der maatte øve større Indflydelse paa en Lystbanes end paa en anden Banes Trafik, havde været et særlig uheldigt Aar.

Redaktionssekretær **Nathansen** var fuldstændig enig med Indlederen i Spørgsmaalet om Statens Kjøb af de sjællandske Baner. Dette var forøvrigt en Sag, hvorom der havde været ventileret i længere Tid. En Samarbejden mellem de sjællandske Baner og Statens Baner vilde sikkert komme Publikum til Gode. Som Forholdene nu vare, kunde det hændes, at man, naar man forlangte Billet til en eller anden Station, fik det Svar: «den Station kjende vi ikke.» Oplyste man saa Expedienten om Stationens Tilværelse, svarede han: «den har vi ikke Noget at gjøre med.» Taleren anførte eksempelvis, at man under den nuværende Ordning ikke kunde sende en Pakke direkte til Marslev, men maatte sende den til Odense, hvorfra den saa skulde sendes tilbage til Marslev. Paa Grund af manglende Forbindelse mellem Statens og de sjællandske Jærnbaner havde man heller ikke kunnet nedsætte Taxterne. —

var Taleren dog ikke enig med Indlederen; navnlig troede han, at dennes Beregninger af den ensformige Taxts Indflydelse paa Trafikforøgelsen, ikke vilde holde Stik i Praxis, da Scharling formentlig havde overset Betydningen af det for Rejser saa vigtige Moment: Tiden. Taleren henviste i saa Henseende til Erfaringerne i Amerika, hvor en almindelig Nedsættelse over hele Linjen ikke havde forøget Trafikken, hvorimod det havde vist sig, at en lav Taxt paa en kort Strækning (navnlig i Nærheden af store Byer) ofte kunde være profitabel. Men en ringe Nedsættelse over hele Linjen svarede ikke til de Ofre, den tilføjede Selskabet. Dette gjaldt for Person- og Varetransportens Vedkommende. Det kunde være rigtig at simplificere Klassifikationen for Varetransportens Vedkommende, og særlig nedsætte Taxterne betydelig for enkelte meget kurante Varer. — Taleren nævnte derefter forskellige Forbedringer, som der kunde være Tale om at indføre paa Jærnbanevæsenets Omraade. En praktisk Ordning af Billetsalget havde saaledes sin Betydning; paa sine Steder lod det sig vel gjøre at anbringe Biletkontorene i Ventesalene, hvilket vilde være en Bekvemmelighed for det rejsende Publikum. Nyttens af mange Tog maatte ikke miskjendes. Det var forbavsende, at der nu kun existerede ét fast Tog mere paa de sjællandske Baner end for femten Aar siden. Der kunde maaske ogsaa være Opfordring til at indføre Tog, hvormed der kun gik visse bestemte Klasser. Saaledes havde man i Tyskland begyndt at indføre saakaldte Jagttog, hvormed der kun gik første Klasses Vogne. Omvendt kunde man have Tog, hvormed der kun fulgte tredje Klasses Vogne. Derved opnaaede man at faa en større Ensformighed i Trafikken, som ikke var uden Betydning. — Lige over for Indlederen maatte Taleren hævde, at Returbilletter spillede en stor Rolle.

Scharling spurgte, om Nathansen ved sine Bemærkninger om Taxtnedsættelsen i Amerika havde tænkt paa en ringe Nedsættelse af Taxten eller paa Nedsættelse til en ringe Taxt. Var det Første Meningen, overraskede de Resultater, man var kom-

met til i Amerika, ingenlunde Taleren. Skulde Nedsættelsen faa nogen Betydning, maatte det netop være en stærk Nedsættelse. Naar Spørgsmaalet var om, hvilken Indflydelse gennemgribende Forandringer kunde øve, gjorde man vel i at mindes den overordenlige Indflydelse, Jærnbannerne havde øvet paa den tidligere Færdsel, navnlig Diligencetrafsken. — Taleren fremhævede, at det ikke alene kom an paa at faa mange Tog, men at ogsaa Togenes Afgangstider havde stor Betydning, og han mindede i saa Henseende om de ubekvemme Afgangstider, de sjællandske Jærnbaner tidligere havde haft. Han fremhævede endvidere, at det muligvis kunde være heldigt at indføre en særdeles billig fjerde Klasse, da der var mange Folk, for hvem enhver Skilling havde stor Betydning, hvorimod lidt mere eller mindre Mangel paa Komfort var mindre væsentligt for dem paa en kort Rejse.

Nathansen havde ment en ringe Nedsættelse af Taxten.

Postinspektør **Petersen** ytrede, at det vistnok var sikkert, at det vilde medføre stor Fordel for Publikum, om alle Banerne kom i Statens Hænder, da Staten jo ikke behøvede at se saa nøje paa Indtægten som et privat Selskab. Men det var dog ikke uden Betydning, at der bestod to Indretninger, og det havde vist sig at være af stor Nytte, at Bestyrelsen af de to Baner var i forskellige Hænder; ja det vilde ganske sikkert ikke være heldigt, om Driften kom i én Mands Hænder. — Naar Nathansen havde anført det som en af de uheldige Følger af den nuværende Ordning, at man ikke altid paa en Station kunde løse direkte Billet til en anden, skulde Taleren dog bemærke, at saaledes vilde det altid være paa lange Bane-strækninger, og den Omstændighed, at de sjællandske og de jysk-fynske Baner kom i de samme Hænder, vilde ikke have til Følge, at der fra den ene Station skulde kunne løses Billet til alle andre. Dette havde forøvrigt heller ikke en saa overvæltet stor Betydning. — Med Hensyn til Spørgsmaalet om ensformige Taxter fremhævede Taleren to Momenter, der her spillede en stor Rolle: Personernes Vægt og Tiden. Hensynet til disse to Momenter gjorde, at det ikke vilde vise sig prak-

lisk heldigt at indføre en ensformig Taxt. Indlederen havde ogsaa ved det lille Forslag, han havde stillet i Aften, fraveget det oprindelige om en lav og ensformig Taxt. Paa det oprindelige Forslag kunde Taleren ikke gaa ind; men naar det indskrænkedes, saaledes som antydet af Indlederen i Aften, kunde de maaske mødes. Selv om Taxten gjordes ensformig, vilde Folk dog ikke i noget større Omfang mere indlade sig paa lange Rejser end nu, da Tiden vilde afholde dem derfra. For Pakkers Vedkommende var den ensformige Taxt ganske vist blevet indført, men Taleren troede at kunne føle, at det kun var for de smaa Pakker, den havde nogen væsenlig Betydning; for de store blev Transporten dog for dyr, og man søgte at forsende dem paa anden Maade. Sagen var, at hvad der passede for Brevposten, ikke passede for Transporten af mere vægtige Gjenstande. — Hvad Returbilletterne angik, saa kunde der maaske gjøres theoretiske Indvendinger imod dem, men de havde dog stor praktisk Betydning og havdes overalt i Verden. Navnlig paa korte Strækninger havde de stor Betydning, og de fik Mange til at foretage mindre Forretningsrejser, som de uden dem ikke vilde gjøre. — Naar man foreslog Oprettelsen af flere Holdepladser, burde man dog ikke ganske overse de ikke ubetydelige Udgifter, der vare forbundne med dem, og det Spild af Tid og Damp, de foraarsagede. Scharlings Forslag maatte i det Hele vække ikke faa Betæneligheder.

Scharling bemærkede til Postinspektør Petersen, at naar han havde fremhævet det Ønskelige i, at alle Baner samledes paa én Haand, saa havde han dermed villet sige én Myndigheds Haand. Men den Omstændighed, at Banerne vare samlede paa én Myndigheds Haand, forhindrede ikke, at der gaves særskilte underordnede Bestyrelser. — Naar Postinspektør Petersen havde ment, at Taleren i Aften havde fraveget sit oprindelige Forslag om den lave ensformige Taxt, saa maatte han dog herimod indvende, at det Forslag, han havde fremdraget i Aften, ganske sluttede sig til det oprindelige. For 8 Aar siden havde han subsidiært foreslaaet netop de samme Taxter som i Aften, og det Zonesystem, han foreslog,

var kun en Modifikation af det principale Forslag.*) De Erfaringer fra Pakkeposten, som Postinspektør Petersen havde fremdraget, og som han mente talte imod den ensformige Taxt, kunde ikke være ubetinget afgjørende. — Naar det blev fremhævet til Gunst for Bibeholdelsen af Returbilletter, at de fandtes overalt i Verden, saa betød det Intel, eftersom de vare en naturlig Følge af de for høje Taxter, som man havde overalt. Endelig skulde han med Hensyn til Spørgsmaalet om Holdepladser bemærke, at det selvfølgelig ingenlunde var hans Mening, at alle Tog skulde holde ved alle Holdepladser.

Professor Frederiksen var enig med Scharling i at holde paa Staten som Ejer af Jærnbannerne. Han mindede om den Modstand, Tanken om Statsdrift tidligere havde mødt, og om hvorledes man havde undret sig over, at han — «Manchestermanden» — havde kunnet forsvare en saadan Tanke. Jærnbannerne burde imidlertid betragtes som en stor offentlig Institution. Her fandtes saa godt som altid et faktisk Monopol, og Konkurrencen kunde næsten aldrig gøre sig gjældende. Ja selv om der laa flere Baner ved Siden af hinanden, faldt Konkurrencen bort; i de store Lande saa man ret denne Mangel paa Konkurrence. Taleren fremhævede Jærnbaneselskabernes Magt, hvorledes hele Byers Velfærd ofte afgang af dem; i Amerika havde man endog set hele Stater blive regerede af dem; ja det kunde siges, at de vare en langt farligere Magt for Staten end Staten for dem. Kom Banerne i Statens Hænder, kunde Taxterne sættes lavere, og de vilde i det Hele blive langt nyttigere for Samfundet, og Udgifter vilde spares, saasom de dobbelte Udgifter til Telegrafstationer, der nu havdes. — Med Hensyn til Scharlings Forslag om mange Holdepladser og

*) Jfr. «Frimærkesystemet og Jærnbannerne», (Kbhvn. 1867 hos C. A. Reitzel) S. 26—30, hvor principielt foreslaas en ensformig Taxt af 2 eller 3 Mark for alle Ture paa over 2 Mil, subsidiært, at den ensformige Taxt først indtræder for Strækninger paa over 5 Mil og da sættes til 1 Rdl. Det ovenfor sidst anførte Exempel er altsaa netop en Fastholden af den oprindelige principale, det sidst anførte af den oprindelige subsidiære Taxt.

om at Jærnbanerne fik nogen Lighed med Sporvejene, fremhævede Taleren, at man paa Lolland til Dels havde forsøgt at gennemføre denne Tanke, og det vilde være ønskeligt, om man endnu ikke vilde opgive den, men fremdeles fortsætte Forsøget. De langsomt gaaende Tog vare langt billigere end Iltogene. — Han var enig med Scharling i det Ønskelige i at faa en lav Tarif, og hvad Planen om den ensformige Tarif angik, kunde den vel ikke fuldt gennemføres, men man maatte dog naturlig komme til et Beltesystem som i Belgien og i andre Lande, til Dels ogsaa allerede hos os. Udgifterne steg ikke efter samme Forhold som Afstanden og jo længere Togene gik, des større Chance var der for, at de blev fulde. Men en fuldstændig ensformig Tarif kunde der dog aldeles ikke tænkes paa. Det gik nemlig ikke an at betragte Persontransporten som Brevtransporten; thi der var en væsentlig Forskjel herimellem: ved Brevene havde det slet ingen Betydning, om de sendtes kortere eller længere, Ulejligheden blev dog den samme; ganske anderledes derimod med Personer. — Returbilletter burde ikke afskaffes. Returbilletinstitutionen hvilede tvært imod paa et økonomisk Princip, der ogsaa var gennemført i Abonnementsvæsenet og paa andre Omraader. Rundrejsebilletssystemet hvilede paa det samme Princip. Paa denne Maade fik man Folk til at rejse, som ellers ikke vilde rejse. — Taleren berørte dernæst den Tanke, man havde fremsat i Tyskland, om at lade Jærnbanerne være som en offentlig Vej, hvor Alle skulde kunne færdes. Tanken var forøvrigt til Dels gennemført paa de amerikanske Baner, og i Westphalen var der en Bane, hvorpaa 3 à 4 Selskaber daglig lod deres Tog fare. Paa denne Maade mente man at skabe Konkurrence og løse Taxtspørgsmaalet. Taleren vilde ikke anbefale denne Tanke, men han mente, at den havde Krav paa en vis Opmærksomhed, selv om den var overraskende.

Etatsraad Nationalbankdirektør **Levy** fandt det interessant at høre om de Tanker, der, efter hvad Prof. Frederiksen fortalte, rørte sig i det videnskabelige Tyskland. Han skulde derimod nævne den Tanke, der rørte sig i det mere praktiske Tyskland, nemlig den at samle alle Baner paa én Haand. I Tyskland maatte der være ikke Lidet, der talte herfor, navnlig da de Alt omfattende militære Hensyn. Naar Spørgsmaalet imidlertid blev om at gennemføre denne Tanke hos os, saa troede Taleren at kunne sige, at de danske Baner allerede faktisk vare paa én Haand. Vel var det saa, at Regeringen var Eneherre over de jysk-fynske Baner, hvorimod de sjællandske vare i Hænderne paa et privat Selskab; men Staten

havde i Virkeligheden en meget stor Indflydelse ogsaa over de sjællandske Baner. Valget af den administrerende Direktør afhang af Statens Samtykke. Den kongelige Direktør ligesom 3 af Kontrolkomiteens 9 Medlemmer vælges direkte af Regeringen. Taxterne og Fartplanen kunde ikke forandres uden Statens Samtykke, ja endog Reservefondens Anvendelse til Anskaffelsen af Materiel var afhængig heraf. — Naar Postinspektør Petersen havde nævnt, at en lav og ensformig Taxt ikke vilde faa Folk til at rejse efter et meget større Omfang end nu, fordi Hensynet til Tiden vilde afholde dem herfra, saa var dette fuldkommen rigtigt. Taleren vidste det af Erfaring. Han og de øvrige 8 Medlemmer af Kontrolkomiteen havde Frikort paa den Tid Scharlings Plan først fremkom, men af disse 9 Mænd var der kun en Eneste, som i Løbet af et Aar havde benyttet sit Frikort, uagtet man dog vel ikke kunde rejse billigere end ved Frikort. — Foruden Tiden afholdt ogsaa Hensynet til de øvrige Omkostninger Folk fra længere Rejser. Foretog man en længere Rejse, skulde man dog have Fortæring og Tag over Hovedet, og Udgifterne hertil blev ikke mindre, fordi Taxterne blev billigere. Disse Omkostninger spillede en meget stor Rolle. Det var en Fejl af Scharling at sammenblende Resultaterne paa Klampenborgbanen med de paa de andre af Selskabets Baner. Man burde mindes, at det kun var en Lystbane; men fra Lystrejsende burde man ganske se bort. Saa man bort fra Klampenborgbanen, vilde Resultatet blive et ganske andet. — Scharling havde endvidere ved sit Forslag ikke taget tilstrækkeligt Hensyn til Udgifterne; men disse havde en særdeles stor Betydning. En Bane, der befordrede 9 Tog daglig vilde faa ganske anderledes store Udgifter end en Bane, der kun befordrede 4 Tog daglig. Scharling vilde have hyppige Tog; men hvad var Udgiften ved et Tog? Af de saakaldte staaende Udgifter var der enkelte, saasom Udgifterne til den overordnede Administration, der vel ikke vilde blive væsentlig større; men saa var der til Gjengjæld andre Udgifter, der vilde stige des mere. Den forøgede Udgift til Brændsel, det forøgede Slid paa Skinner og Sveller, det større Driftspersonale, som hvert nyt Tog vilde udkræve, — alt dette løb op til betydelige Summer. Fremdeles vilde der udkræves et ganske anderledes stort Apparat af Vogne, af Lokomotiver, af Vognremisser og af Lokomotivremisser. Hyppigere Tog vilde altsaa i det Hele medføre meget forøgede Driftsudgifter, som det ikke gik an at overse. Ogsaa Spørgsmaalet om Anlægets Bekostelighed havde stor Betydning. Bredsporede Baner burde foretrakkes for smalsporede, da man ved hine undgik den kost-

bare og besværlige Omladning. — Taleren gik derefter over til at omtale de forskjellige Systemer for Anlægget, som de forskjellige Ministre havde fulgt. Lolland-Falsters Bane var bleven til ved Forstærkningsfondssystemet. Dette System kunde i Virkeligheden let føre til, at Staten betalte Gildet, saafremt nogen Del af Forstærkningsfonden ikke præsteres i virkelig Valuta. Et andet System, Subventionssystemet, hvorefter Staten betalte de halve Expropriationsomkostninger samt 40,000 Rdl. pr. Mil — oprindelig indtil 40,000 Rdl. pr. Mil — var en af de dyreste Maader at bygge Jærnbaner paa; ved dette skabtes lettelig Aktiver, for hvilke der under forskjellige Former udstedes langt flere Papirer end de havde kostet. Man skadede paa denne Maade Pengemarkedet i en ikke ringe Grad og arbejdede derved i en Retning, der nu var fordømt i Udlandet. Man burde arbejde henimod, at Staten kom til at bygge og drive Banerne. Tidligere havde man vel været bange herfor, men efterhaanden kom man bort fra denne Frygt. Man burde se hen til Post- og Telegrafvæsenet: der var vel næppe Nogen der vilde sige, at det var i Samfundets Interesse, om det var i Hænderne paa Private.

Scharling kunde ikke give Frederiksen Ret i, at der skulde være en saa væsentlig Forskjel mellem Brev- og Personbefordringen. «Naar Brevposten dog skulde gaa,» sagde Prof. F., at det var ligegyldigt, om et Brev befordredes længere eller kortere, men det Samme kunde til en vis Grad siges om Personer, «naar Jærnbanetoget dog skulde gaa». — Naar hverken Etatsr. Levy eller Postinsp. Petersen havde benyttet deres Frikort, saa følte Taleren sig dog ikke meget slaaet af dette Argument. Det var vist ikke saa mærkeligt, at Postinspektøren, der i Forretningssager nødvendigvis maatte rejse, ikke følte Trang til at benytte sin Fritid til Rejser, og at Etatsr. Levy og de øvrige Medlemmer af Kontrolkomiteen, der ved deres Forretninger vare saa stærkt bundne til Hovedstaden, ikke kunde forlade den, var heller ikke saa overraskende. Men man kunde jo prøve paa at give Landboerne Frikort til Kjøbenhavn, saa skulde man se, om det ikke blev benyttet. Naar man indvendte, at Befordringsudgifterne kun udgjorde en ringe Del af samtlige Rejseudgifter, saa var det ganske vist til Dels rigtigt; men hvis Jærnbanerne blev mere benyttede, vilde Hotellerne ogsaa blive billigere (Levy: Tvært imod, dyrere!). Der vilde dog sikkert blive oprettet billige Hoteller, naar Rejser blev mere almindelige. — At sondre saa skarpt mellem Lystrejsende og andre Rejsende, som Levy vilde, var særlig vanskeligt i Danmark. Denne Distinktion var i det Hele tvivlsom. Taleren

havde ikke, som Levy mente, overset, at Udgifterne vilde stige med den forøgede Trafik, og han kunde i saa Henseende hen-vise til sine tidligere Artikler, men Udgifterne vilde dog ikke stige saa meget, som Levy mente. Levy sagde, at der allerede faktisk var fælles Overbestyrelse for Banerne. Ja, Rege-ringen havde vel Indflydelse paa Valget af den administrerende Direktør, men var næppe i Stand til at afsætte eller forflytte ham, som den kunde ved sin egen Direktør, naar man ikke var tilfreds med hans Styrelse. Naar man hævdede Fordelene ved den private Drift af et industrielt Foretagende fremfor ved Statens Drift, maatte det dog erindres, at et Aktieselskab for saa vidt havde langt større Lighed med Staten end med en Privatmand, som jo ogsaa dette virkede med fast ansatte, løn-nede Funktionærer.

Jærnbancingeniør **Fredericia** forstod, at man kunde be-tragte det som en Uting, at Staten ejede de Baner, der betalte sig daarligt, og Private de Baner, der betalte sig godt, og jo bedre de sjællandske Baner betalte sig, des stærkere blev Stem-ningen for, at Staten skulde købe dem. Statsdriften i Jylland-Fyn og den private Drift paa Sjælland kunde maaske skabe nogen Konkurrence, men væsenlig det Samme kunde muligvis opnaas ved at Banerne undergaves to Bestyrelser; dog var det noget tvivlsomt, om der vilde opnaas Stort derved. Taleren omtalte de engelske Baners Drift, der var privat, hvilket ikke forhindrede, at de engelske Baner benyttedes særdeles inten-sivt. De private Baner havde det Fortrin, at de langt billigere kunde anskaffe sig Kul og Skinner end Statsbanerne. — Sær-lig i Danmark kunde det være ønskeligt, om Jærnbanevæsenet havde været ordnet efter en mere samlet Plan. — Efter nogle Bemærkninger om en Dampfærge over Øresund, om Benyttelsen af Materiellet (der burde benyttes langt intensivere end nu er Tilfældet), om Godstrafiken og Fragtkjørselen, om Udvidelse af de private Holdepladser (hvorved der vilde opnaas Meget for Jærnbannerne og hvorved Klagerne over den nuværende Mangel paa Holdepladser væsenlig vilde kunne afhjælpes), om letbyg-gede Baner (der som sekundære Baner altid vilde kunne til-fredsstille Trafiken), ytrede Taleren, at han ikke troede, at en stærk Nedsættelse af Taxten vilde vise sig profitabel. Ganske vist burde Udviklingen gaa henimod at gjøre Tarifen billigere; men Tarifen burde ikke ved Spring, men suksessivt, gjøres billigere. Ved Spring at gaa ned til en lavere Sats vilde være farligt.

Fuldmægtig **Borup** mente, at Staten gjorde bedst i at vente med Indløsningen af de sjællandske Jærnbaneaktier til

1896; da kunde den faa dem til Pari, hvorimod den nu maatte give 115 à 120 for dem. Overtog Staten nu de sjællandske Baner, vilde den lide betydelige Tab. Den maatte opnaa noget særdeles Væsenligt, hvis den allerede nu skulde opfordres til at overtage dem. Der var for Øjeblikket ikke nogen Grund til at rejse dette Spørgsmaal. — Taleren var ikke enig med Levy i hans Bemærkninger om Forstærkningsfondet.

Etatsr. **Levy** bemærkede til Fredericia, at Fremgangsmaaden ved de jyske Baner med Hensyn til Anskaffelsen af Kul og Skinner var ganske den samme, som den det sjællandske Jærnbaneselskab fulgte.

Grosserer **Wandel** troede, at Dampskibene nok kunde skabe nogen Konkurrence for Jærnbannerne, hvilket ogsaa fik Betydning ved Spørgsmaalet om Returbilletter. Den Omstændighed, at Danmark var et Øland, talte særlig for Returbilletternes Bibeholdelse. Det var en Gevinst for Jærnbannerne at give Returbilletter, fordi de derved sikrede sig, at de Rejsende tog hjem med dem og ikke med Dampskib.

Fredericia fastholdt lige over for Levy, at Private maatte kunne anskaffe sig Kul og Skinner billigere end Staten.

Scharling indrømmede, at Returbilletter kunde skaffe en Jærnbane den angivne Fordel paa enkelte Ruter, men han maatte dog fastholde, hvad han tidligere havde sagt herom. — Det var ikke hans Mening, at Staten strax i dette Øjeblik burde købe de sjællandske Jærnbaner; men dette forhindrede ikke, at det kunde være paa Tide at rejse Spørgsmaalet herom, da man jo maatte have Tid til at overveje Sagen. — Forøvrigt vilde Nordvestbanen næppe bidrage til at forhøje Aktiernes Kurs; de vilde vist snarere efter dens Aabning kunne faas til billigere Pris. Fremdeles maatte det bemærkes, at der i de to og tyve Aar til 1896 sikkert vilde kunne indvindes en Fordel, der opvejede den noget højere Pris, til hvilken de nu maatte købes. — Naar det bebrejdedes ham, at hans Forslag om Taxterne gik for vidt, saa maatte han dertil svare, at det var Noget, som kun Erfaringen kunde vise. Indtil dette skete, var det Hele en Tros-Sag; han troede fremdeles paa Rigtigheden af de af ham fremsatte Forslag, og det i Aften Fremkomne havde ikke rokket hans Overbevisning i saa Henseende.