

Den ensformige Jærnbantaxt og det belgiske Experiment.

Svar til Hr. Kancelliraad Buchheister.

Af William Scharling.

II.

(Sidste Artikel.)

Principet for den ensformige Jærnbantaxt hviler paa et ganske andet Grundlag end Principet om en lav Taxt, hvilken lave Taxt er den nødvendige Forudsætning for Gjennemførelsen af hint Princip. Man kunde meget vel komme til det Resultat, at det vilde være rigtigt at ned-sætte de nugjældende Taxter til det Halve og dog lade det indbyrdes Forhold imellem dem forblive uforandret. Det Ene er et Spørgsmaal om, hvad der er hensigtsmæssigt, det Andet et Spørgsmaal om, hvad der er billigt og retfærdigt. Er det billigt, i sig selv rigtigt, at den Person, der rejser 10 Mil paa en Jærnbane, betaler 10, den, der rejser 20 Mil, 20 Gange saa meget, som den, der rejser 1 Mil? Dette Spørgsmaal er man allerede temmelig tilbøjelig til at besvare benægtende; paa Statsbanerne har man siden 1867, det vil sige, siden Staten overtog Banernes Drift, ligefrem opstillet en efter Af-

standen synkende Skala*), og selv paa de sjællandske Baner, hvor Afstandene i det Hele ere mindre paa hver enkelt Bane, betales der for 14 eller 18 Mil ikke ganske det 14- eller 18-Dobbelte af, hvad der betales for 1 Mil. Det tør saaledes allerede anses for indrømmet, at den Udgift, som den Rejsende**) forvolder Jernbanen, ikke ganske og nøjagtigt staar i Forhold til Rejsens Længde. Min Paastand gaar nu ud paa, at dette saa langt fra er Tilfældet, at det Modsatte i alt Fald kommer Sandheden langt nærmere; den Rejsende, der kører en kortere Strækning paa Jernbanen, forvolder i alt Væsenligt netop den samme Udgift som den, der kører en længere Strækning. Det er navnlig iøjnefaldende, at Alt, hvad der kan henføres under «Stationsudgifter» i videste Forstand, er aldeles uafhængigt af, om Vedkommende rejser langt eller kort. Enhver Rejsende gjør to Stationer nødvendige: en Afgangstation og en Ankomststation med tilhørende

*) Den i 1867 fastsatte Skala var følgende:

for de første 10 Mil betales henholdsvis	22 β for 1ste,	16 β for
	2den,	10 β for 3dje Kl. pr. Mil,
for de næste 10 Mil betales henholdsvis	18 β for 1ste,	13 β for
	2den,	8 β for 3dje Kl. pr. Mil,
for længere Rejser betales henholdsvis	14 β for 1ste,	10 β for
	2den,	6 β for 3dje Kl. pr. Mil.

I det Enkelte ere disse Taxter senere undergaaede Forandring, men Principet er opretholdt. Ogsaa for Godsets Vedkommende er et lignende Princip gennemført.

**) Naar jeg ogsaa i disse Artikler, ligesom tidligere, udelukkende holder mig til Betragtningen af Passagertrafikken, er Grunden simpelthen den, at man her kun har med en enkelt Enhed, Personen, at gjøre, medens der i Godstrafikken ikke kan gaaes ud fra den enkelte Enhed, som f. Ex. Centneret, fordi ogsaa Rumfang og Værdi maa komme i Betragtning; det er notorisk, at der maa tages Hensyn til, om det er et Centner Silketøj eller et Centner Mursten eller Tørv. Behandlingen maatte derfor blive langt mere detailleret, end den tør være i en almindelig Tidsskriftsartikel.

Personale til Inspektion, Billetsalg, Besørgelse af Rejsegods m. v. I de herhen hørende Udgifter deltage Alle lige meget, uden Hensyn til, om de rejse kort eller langt. Det Samme gjælder om alle de Udgifter, som knytte sig til Banen og dens Drift i deres Helhed, og som maa til, for at denne sidste kan komme i Stand, og vilde blive akkurat de samme, selv om der slet ingen gennemgaaende Trafik fandtes, men kun en Række af lutter lokale Tog, fra en Station til den næste o. s. fr. Herhen høre alle Udgifter, der vedrøre Overbestyrelsen, Maskinværkstederne m. v. Men herhen høre ogsaa, ret beset, Udgifterne til Kapitalens Forrentning, forsaavidt denne fordres forrentet. Jeg kan ikke nu give nogen klarere eller bedre Fremstilling af min Opfattelse heraf end den, jeg gav i mine første Artikler, og jeg tillader mig derfor, da disse vel næppe nu staa tilstrækkelig klart for Læsernes Erindring, at hidsætte det paagjældende Stykke af disse Artikler.

«Ret beset gjælder det Samme» (— at vedkommende Udgifter ikke staa i nogensomhelst Forbindelse med, om Vedkommende rejser kort eller langt, og derfor rettest burde fordeles ligeligt paa samtlige Rejsende —) «om Banen i dennes hele Udstrækning med Tilbehør af Maskinbygninger og alt deslige. Thi enhver Rejsende benytter Banen som saadan, og enhver Tur, selv den korteste, forudsætter den hele Banes Existens. Selv om vi udelukkende fæste Blikket paa den rent lokale Trafik mellem to og to Nabostationer, er det klart, at alle disse Smaastrækninger tilsammen udgjøre den hele Bane, og at denne hele Lokaltrafik fra Station til Station ikke blot lettest, men ogsaa billigst besørges ved et gennemgaaende, for den hele Bane fælles Tog. Det er saaledes saa langt fra, at de Passagerer, der kun ville fra en

Station til den næste, kunne beklage sig over, at Toget for andre Passagerers Skyld — saavel som for at besørge Lokaltrafikken paa de øvrige Strækninger — gaaer videre, at deres Tur tvertimod vilde blive dem dyrere, hvis dette ikke var Tilfældet. Erfaringen viser ogsaa, at enhver Forlængelse af en Jærnbane for den alt tidligere bestaaende Dels Vedkommende medfører saavel en forholdsvis Formindskelse af Driftsudgifterne som en Forøgelse af Indtægterne. Enhver Passager som saadan benytter altsaa Banen som saadan, o: enhver Tur er en Benyttelse af Banen, og ligesom den forudsætter den paagjældende lokale Banestrækning som sin absolute Betingelse, saaledes forudsætter den den hele Bane og den gennemgaaende Trafik paa denne som Betingelse for at kunne gøres til en vis given Pris. Betragter man altsaa Banen som Helhed, saa maa det siges, at enhver Passager som saadan tilkøber sig Ret til at benytte Banen og det paa samme gennemgaaende Tog; om han benytter denne Ret i større eller mindre Omfang, er i og for sig ligegyldigt; han medvirker som saadan ligesaa fuldt som enhver anden Pasager til, at hele det store Maskineri, som et Jærnbanetog forudsætter som sine aldeles nødvendige Betingelser, Banen selv saavel som Vognene, Stationerne saavel som Personalet — at hele dette Maskineri sættes i Bevægelse. Dette er den nødvendige Betingelse for at komme fra Kjøbenhavn til Hellerup, fra Hellerup til Gjentofte, fra Gjentofte til Lyngby og saa fremdeles ligesaa fuldt som for at komme fra Kjøbenhavn til Helsingør.*

Selv om man nu ikke formaar at tiltræde min Opfattelse af det Forhold, hvori de Rejsende staa til Forrentningen af Banens Anlægs kapital, — hvad der for saa

vidt bliver af mere underordnet Betydning, som det her kun gjælder om et Mere eller Mindre, og Spørgsmaalet særlig ved Statsbanerne slet ikke kommer direkte frem, idet de opførte Udgifter kun vedrøre Driften af Banerne, — vil man forhaabenlig dog indrømme, saaledes som ogsaa Hr. Buchheister principielt indrømmer det, at Udgifterne dele sig i to Hovedklasser, af hvilke den ene, der efter Hr. B.'s Beregning udgjør omtrent Halvdelen af samtlige Udgifter, ere faste eller «Stationsudgifter», der bør falde ligeligt paa alle Rejsende uden Hensyn til Rejsens Længde. Selve den Formel, som Hr. B. opstiller for, hvad en Persons Befordring koster, gaar ud herfra, idet han paa Grundlag af, hvad Udgifterne have været i 1874—75, kommer til det Resultat, at Udgiften ved en Persons Befordring er 34,3 Øre + 7,9 Øre, hvilket vil sige: en fast Udgift af 34,3 Øre og en bevægelig af 7,9 Øre for hver Mil. Det vil nu strax ses, at denne Beregning naturligvis afhænger af, hvilke Udgifter man betragter som faste og hvilke som bevægelige, o: afhængige af Rejsens Længde, og jeg maa strax fremhæve, at efter min Formening maa den faste Udgift blive en Del større, og den bevægelige altsaa i en tilsvarende Grad mindre; men dette skal jeg ikke her forfølge videre, hvor vigtigt dette Punkt end er. Jeg akcepterer foreløbig Hr. B.'s Beregning for at jævnføre de Taxter, der ville fremkomme paa Grundlag af denne Formel, med de virkelige Taxter paa Statsbanerne, idet jeg for Nemheds Skyld holder mig til 3dje Klasse, for hvilken der særlig opstilles Formlen: $P_3 = 32,5 + 7,1 L$. Vi faa da følgende Pris for en Rejse paa

	efter Hr. B.'s Formel	virkelig Taxt	
		Enkeltbillet	Dobbeltbillet
1 Mil	39,6 Øre	25 Øre	17,5 Øre
2 —	46,7 —	50 —	35 —
3 —	53,8 —	75 —	52,5 —
4 —	60,9 —	100 —	70 —
5 —	68,0 —	125 —	87,5 —
10 —	103,5 —	250 —	175 —
50 —	387,5 —	970 —	715 —

Jeg skal ikke her opholde mig ved at fremhæve det aldeles Urimelige i, at den samme Dobbelt-Rejse (Tur og Retur) betales c. 50 pCt. højere af den Rejsende, der foretager de to Rejser med 2 Dages Mellemlum, end af den, der foretager den med 1 Dags Mellemlum. Hvad det her nærmest kommer mig an paa at fremhæve, det er, at man i Virkeligheden, hvad enten man rejser paa Enkelt- eller Dobbeltbillet, betaler langt mindre for en Rejse paa 1 à 2 Mil, end man selv efter Hr. B.'s Beregning burde betale, og at der ved Dobbeltbilletterne, som benyttes af de 70 pCt. af samtlige Rejsende, først fremkommer den efter denne Beregning rette Taxt ved den tredje Mil. I og for sig kan jeg nu selvfølgelig Intet have imod, at Jærnbanen beforder nogle Rejsende for en lavere Pris, end der svarer til den Udgift, de virkelig forvolde; men hvad jeg finder i allerhøjeste Grad urigtigt, det er, at Jærnbanen søger Dækning for dette Tab ved at lade dem, der rejse længere, betale Mere end, hvad der svarer til den Udgift, de virkelig forvolde. Dette er det nugældende System, og det er dette, som jeg finder uretfærdigt. Det vil ses, at, for at den, der rejser 1 eller 2 Mil, kan komme til at rejse for en Pris, der kun dækker omtrent det Halve af de Udgifter, han formenes at for-

volde, lader man den, der rejser 4 Mil, betale c. 66 pCt. mere end den Udgift, han antages at forvolde, og den, der rejser 10 eller 50 Mil, endog over det 2- à 3-dobbelte heraf. Det er dette, hvorimod jeg protesterer, idet jeg forlanger, at de, der gjøre de længere Rejser, i ethvert Tilfælde ikke maa betale Mere end, hvad der svarer til den Udgift, de forvolde Jærnbanen, og at denne bør søge at gjøre det muligt at befordre Passagererne paa de kortere Rejser til den Pris, som der findes passende for disse, netop derved, at der fremkaldes en saa forøget Trafik, at Udgifterne herved i Henhold til de Principer, jeg i det forrige Hefte har udviklet, bringes ned for hver enkelt Passager til kun at udgjøre det, som der nu virkelig afkræves disse, forsaavidt de rejse kort.

I hvilken Grad man efter det nugældende System beskatter de Passagerer, der rejse langt, til Fordel for dem, der rejse kort, vil klart fremgaa af to Omstændigheder, der i og for sig bidrage til at bekræfte Rigtigheden af de Grundprinciper, jeg foran har udviklet. Spørges der, hvor stor Udgift en Rejsende i Gjennemsnit volder Statsbanerne, da er det ikke saa ganske ligefrem at svare paa dette Spørgsmaal, da det jo beror paa, hvor stor en Del af Udgiften ved Banernes Drift der skyldes Persontrafiken, og hvor stor en Del der falder paa Godstransporten. Hr. B. forudsætter, at disse to Beløb ere proportionale med Indtægterne af henholdsvis Gods- og Persontrafiken; dette er i sig selv ingenlunde sandsynligt, og jeg for mit Vedkommende skulde være langt mere tilbøjelig til at tro, at Godset forvolder en forholdsvis større Udgift, eftersom der beføres omtrent dobbelt saa mange Godsvogne som Personvogne (i 1875—76 saaledes ca. 2,02 Mill. Godsvognsmil imod 1,07 Per-

sonvognsmil), og Godset derhos paa Stationerne forvolder betydeligt mere Besvær og kræver langt mere Plads end Personerne, — at Passagererne altsaa i Virkeligheden betale for Mere end den Udgift, som de selv forvalde. Holde vi os imidlertid til Hr. B.'s Forudsætning, volder hver Passager Banen i Gjennemsnit en Udgift af c. 70 Ø. Hvad der i ethvert Tilfælde er sikkert nok og let nok at kontrollere er imidlertid den Indtægt, som hver Passager i Gjennemsnit giver Banen. Den er overraskende konstant og temmelig ens paa Statsbanerne og de sjællandske Baner; den var nemlig

paa Statsbanerne	de sjæll. Baner
1871—72 90,1 Øre,	1871 93,71 Øre,
1872—73 101,8 —	1872 97,08 —
1873—74 100,3 —	1873 95,56 —
1874—75 103,0 —	1874 95,48 —
1875—76 99,5 —	1875 99,38 —
<hr/> gjsnitl. 98,9 Øre.	<hr/> 96,24 Øre.

Dette Resultat vil vistnok overraske de Fleste, som ikke alt kjende det, og det er ogsaa i sig selv forbavsende nok. Først maa det forbyse, at Gjennemsnitsindtægten for en Passager, uagtet Betalingen er fastsat i Forhold til Rejsernes Længde, er ganske den samme paa to Banenæt, af hvilke det ene stadig har været omtrent og navnlig i de sidste Aar mere end dobbelt saa langt som det andet og navnlig — thi dette er egentlig Hovedsagen — af en saadan Beskaffenhed, at den længste Rejse, der kan gøres i én Retning, er paa det ene ca. 23 à 24 Mil (Helsingør—Masnedssund eller Korsør—Masnedssund), paa det andet indtil 58 Mil (Frederikshavn—Nyborg). Men dernæst maa det sikkert, naar vi holde

os særligt til det sidste Banesæt, forbavse de Fleste, at Gjennemsnittsindtægten for en Passager (vel at mærke: i Gjennemsnit for alle tre Klasser) kun er knap 1 Krone, uagtet dette Beløb kun svarer til Gjennemsnittsprisen for de tre Klasser paa en Strækning af $2\frac{1}{2}$ Mil, og selv paa tredje Klasse kun svarer til en Rejse af 4 Mil (6 Mil paa Dobbeltbillet), medens dog Taxten stiger indtil en Gjennemsnitstaxt af 18 Kr. eller paa første Plads 25 Kr., paa tredje 11 Kr. (Dobbeltbillet 8 Kr. 60 Øre). Efter Hr. Buchheisters Formel er Udgiften for en Rejsende for denne Strækning paa tredje Plads 4 Kr. 45 Ø., paa første ca. 9 Kr. — Betalingen maa altsaa sættes til henved det 3-Dobbelte af den Udgift, som den Rejsende virkelig formenes at volde Jærnbanen paa de lange Strækninger*), for at der kan raades Bod paa, at Jærnbanen lader dem, der kjøre en kort Strækning, betale mindre end den Udgift, de forvolde. Det kan man kalde at give Rabat til dem, der kjøbe i større Partier!

Til Forklaring af det aldeles uforholdsmæssige Vederlag, man saaledes under det nugældende System forlanger af dem, der ville gjøre længere Rejser, maa endnu bemærkes, at det ikke blot er den Merudgift, som Passagererne paa korte Strækninger volde Jærnbanen ud over, hvad de betale, som skal dækkes af dem, der rejse langt, men at det endvidere er disse, der udelukkende maa tilvejebringe hele den Fortjeneste, det Overskud, som

*) Selv om vi aldeles gaa bort fra Adskillelsen imellem Stations- og Transportudgiften og henregne samtlige Udgifter ved Personbefordringen — efter Hr. B.'s Opgjørelse: 1,516,000 Kr. — til «Transportudgifter», bliver den Maximumsudgift, en Passager forvolder paa Strækningen Frederikshavn—Nyborg, i Gjennemsnit 9 Kr. og paa tredje Plads ca. 7 Kr.

Personbefordringen giver ud over Driftsudgifterne. Dette Overskud — efter Hr. B.'s Forudsætninger 731,000 Kr. — skal helt og holdent bringes tilveje af de Passagerer, der rejse over 3 à 3½ Mil. Det falder saaledes i Gjennemsnit med 1 Kr. paa hver af disse Passagerer — men selvfølgelig efter en stærkt stigende Skala med et desto større Beløb, jo længere Rejsen er.

Det maa nemlig vides, — og det er dette, der navnlig forklarer, at Gjennemsnitsindtægten for samtlige Passagerer knap er 1 Krone —, at det er et forholdsvis meget lille Tal af de Rejsende, der rejse langt. Der kjørte nemlig i 1874—75 og 1875—76 paa Statsbanerne

		1874—75:			
	indtil 2 Mil	927,914 Pers.	eller	42,5 pCt.	
over 2	indtil 5 —	774,527	—	—	35,5 —
— 5	— 10 —	268,636	—	—	12,3 —
— 10	— 15 —	104,099	—	—	4,8 —
— 15	— 20 —	52,184	—	—	2,4 —
— 20 Mil		54,798	—	—	2,5 —

		1875—76:			
	indtil 2 Mil	1,126,326 Pers.	eller	43,0 pCt.	
over 2	indtil 5 —	945,480	—	—	36,1 —
— 5	— 10 —	315,219	—	—	12,0 —
— 10	— 15 —	108,085	—	—	4,1 —
— 15	— 20 —	60,098	—	—	2,3 —
— 20 Mil		64,215	—	—	2,5 —

Altsaa: paa et Banenæt, hvor der er en Hovedrute af 58 Miles Længde og andre Hovedruter paa 46 à 50 Miles Længde (Frederikshavn — Vamdrup, Holstebro — Nyborg), rejse knap 5 pCt. af Passagererne over 15 Mil, knap 9 à 10 pCt. over 10 Mil, medens 78 à 79 pCt. kun

rejse indtil 5 Mil. Naar man saaledes ser, at to Tredjedele — 60 à 70 pCt. — af Passagererne ikke engang betale Jærnbånen, hvad deres Transport koster den, er det ikke besynderligt, at den Tiendedel, der rejser over 10 Mil, maa betale særdeles betydeligt mere, end hvad der svarer til den Udgift, de forvolde Jærnbånen.

Og i Virkeligheden er dette endnu langt mere, end her er forudsat. Thi Passagererne paa de korte Strækninger volde i Virkeligheden Jærnbånen en langt større Udgift, end Hr. Buchheister regner. Jeg skal ikke her dvæle ved, at der efter min Overbevisning maa henføres en langt mindre Del af Udgifterne til «Transportudgifter», end Hr. B. regner, naar der ved Transportudgifter skal forstaas saadanne Udgifter, som stige i et tilsvarende Forhold til Rejsens Længde. Jeg skal heller ikke videre opholde mig ved det Tillæg, den af Hr. B. opstillede Formel for Udgiften ved en Persons Befordring maa faa, naar man opstiller den billige Fordring, at samtlige Passagerer forholdsvis skulle yde Bidrag til Jærnbådens Fortjeneste (Overskudet), eftersom dette ved Statsbanerne slet ikke er Andet end en (lav) Forrentning af Anlægs-kapitalen. Gaar man ud fra, at Overskudet af Person-indtægten — efter Hr. B.'s Beregning 731,000 Kr., efter min Formening endnu mere — skulde udredes af Passagererne i Forhold til Transportlængden, vilde det blive 7,6 Øre pr. Mil; gaar man derimod ud fra, at det skal fordeles ligeligt paa samtlige Passagerer, hvad jeg efter det foran Udviklede maa anse for det Rette, bliver det ved den nuværende Trafik et fast Tillæg af 33,5 Øre for hver Passager*). Selv i første Tilfælde bliver altsaa det

*) Ved en Forøgelse af Trafiken til det Tredobbelte vilde det altsaa

Beløb, en tredje Klasses Passager — naar Gjennemsnitsbeløbet fordeles efter Forholdet imellem Klasserne — burde betale for 1 Mil, 44,7 Øre, for 2 Mil 56,9 Øre og for 3 Mil 69,1 Øre, medens den virkelige Betaling for en Dobbeltbillet er henholdsvis 17,5—35—52,5 Øre. Men selv ved dette Beløb kunne vi ikke blive staaende.

Det er nemlig en aldeles urigtig Forudsætning, at den Udgift — endog den «Transportudgift» — som enhver Passager forvolder, staar i direkte Forhold til den Veglængde, han kører. Hr. Buchheister oplyser os selv herom, idet han meget rigtig siger: «det er egentlig Vognen, der bør benyttes som Enhed ved Beregningen af Jærnbanernes Driftsudgifter», og støtter dette derpaa, at «det Tog, der gaar fuldt fra Begyndelsesstationen, maa være forberedt paa at optage Rejsende paa Mellemstationerne, ligesom det Tog, der gaar fuldt fra Begyndelsesstationen, efterhaanden vil miste en Del af sin Besætning». Jeg har alt i den første Del af denne Artikel nærmere oplyst, i hvilket Omfang Erfaringen bekræfter denne Sætning. Men det vil let ses, at det aldeles ingen Betydning har for Jærnbanen, at en Person kun kører 1 eller 2 Mil, naar den dog for hans Skyld maa transportere den Plads, eventuelt den Vogn, han skal benytte, 5 à 10 Mil. Og Hr. B. fremhæver jo selv, som alt foran anført, at man kun paa enkelte større Stationer, altsaa med det angivne Mellemrum, kan hænge Vogne fra eller til. Det hjælper altsaa Jærnbanen saare lidt, at t. Ex. en Passager fra Odense allerede stiger ud ved Holmstrup,

kun blive ca. 11 Øre for hver Passager, hvad der sikkert, naar man overhovedet forlanger Banerne forrentede, ikke er nogen overdreven Betaling for Banens Benyttelse, selv om der kun benyttes en kortere Strækning.

naar dog Vognen maa gaa helt til Strib. Thi selve Personens Vægt er forholdsvis forsvindende i Sammenligning med den «døde Vægt», som hans Befordring nødvendig-gjør. Det er kun under den Forudsætning, at Antallet af ankommende og afgaaende Passagerer paa hver enkelt Station opveje hinanden, altsaa at den Plads, som en udstigende Person gjør ledig, strax bliver besat med en Anden, at det kommer Jærnbanen til Gode, at han er stegen ud efter 1 eller 2 Mils Kjørsel — i modsat Fald forvolder han akkurat den samme Udgift baade til Trække-kraft, Slid paa Vogn og Bane m. v. som den, der kjører 5 à 10 Mil. Naar der altsaa, som i første Del af nær-værende Artikel oplyst, i dagligt Gjennemsnit skal befor-dres 600 Passagerer paa Strækningen Odense—Holmstrup (1,1 Mil), medens der ellers paa alle den fynske Banes øvrige Strækninger kun behøver at være Plads til højst 480 Passagerer, saa maa Togene blot for de førstnævnte Passagerers Skyld gjøres 25 pCt. større, end det ellers vilde være nødvendigt, og disse saa meget større Tog maa da befordres i alt Fald hele Strækningen Odense—Strib (7,1 Mil) blot af Hensyn til Passagererne imellem Odense og Holmstrup. Men det gennemgaaende Antal af Passagerer — eller rettere, det Antal Passagerer, som endog med individuel Omskiften paa Mellemstation-erne skal befordres imellem Strib og Odense —, er i dagligt Gjennemsnit kun 304. Det er af Hensyn til de (i dagligt Gjennemsnit) 296 Personer, som kun skulle befordres en eller to Mellemstrækninger paa 1 à 2 Mils Længde, at Togene maa indrettes paa at rumme det dobbelte Antal, og det er saaledes fuldstændigt urigtigt at sige, at den «Transportudgift», som hine forvolde Banen, staar i lige-fremt Forhold til den Vejlængde, de kjøre. Nej, den

staar i direkte Forhold til den Vejlængde, Toget maa gjennemløbe, uden at der kan hænges Vogne til eller fra. Det er saaledes denne Vejlængde, som der maa tages Hensyn til ved Taxtens Ansættelse — og saaledes kommer man ganske naturligt til det Zonesystem, som «det falder (Hr. Buchheister) noget vanskeligt at forstaa».

Den hele Basis for Hr. Buchheisters Beregning af, hvad det koster at befordre en Person en Mil, er saaledes fuldstændig uholdbar — endog bortset fra, at den hviler paa den vilkaarlige og ubevislige Forudsætning, at Udgifterne henholdsvis ved Person- og Godsbefordring ere proportionale med Indtægterne heraf, — at en altfor stor Del af Udgiften er henført til den Klasse Udgifter, der voxer i samme Forhold som Transportlængden, — samt at den kun tager Hensyn til, hvad det i Øjeblikket og med den givne Trafik koster at befordre en Person. Thi ved Beregningen maa der, efter Hr. B.'s egen rigtige Forklaring, gaas ud fra, hvad det koster at befordre Vognen den Strækning, som den nødvendig maa gjennemløbe; om Personen følger med den hele Strækning eller ej, er for Jærnbanen en fuldstændig ligegyldig Sag.

Af det Anførte følger nu egenlig, at man strængt taget ikke vilde kunne udregne i nogen Almindelighed, hvad det — selv med en given Trafik — koster at befordre en Person en vis Strækning, fordi dette altsaa for en Del beror paa de lokale Forhold, paa de større eller mindre Afstande imellem de Stationer, hvor Togforøgelse og Togformindskelse kan finde Sted. Men i al Almindelighed kan man naturligvis meget vel gaa ud fra et vist Gjennemsnit ogsaa i denne Henseende, og det maa da

vistnok siges, at den Strækning af 5 Mil, ved hvilken jeg i mit subsidiære Forslag*) har sat Grænsen for Indtrædelsen af den ensformige Taxt af gennemsnitlig 2 Kr., omtrent rammer det Rette. Dette subsidiære Forslag har jeg i de senere Aar været tilbøjelig til at give Fortrinet for det principale (se nedenfor*), navnlig bl. A. af Hensyn til den Umulighed af at faa samtlige Pladser i samtlige Tog fuldt besatte, som jeg meget vel har haft Øje for allerede før Hr. Buchheisters Fremdraging deraf, men fra først af ikke har tiltroet saa stort Omfang, som det foran er paavist, at den har. Da jeg nu efter Alt, hvad der i nærværende Afsnit er udviklet, bestemt maa fastholde, at paa den ene Side den Besparelse, som en Person forskaffer Jærnbanen ved kun at kjøre en kortere Strækning end den, der (gennemsnitlig) ligger imellem to Vognskifte-Stationer, er aldeles forsvindende, og at paa den anden Side den Merudgift, som han forvolder

*) I mine første Artikler om •Frimærkesystemet og Jærnbaner•, Kbhvn. 1867, har jeg principaliter gjort gjældende, at den Merudgift, som en Passager volder derved, at han rejser en længere Strækning, er forsvindende i Sammenligning med den Udgift, som enhver Passagers Befordring, ligegyldig hvor kort, forvolder, og at den navnlig for de sjællandske Baners Vedkommende højst tør sættes til 2 Skill. (4,8 Øre) pr. Mil, men at man meget vel kunde forsvare at lade den helt ude af Betragtning og sætte en ganske ensformig Taxt, der dog af Billighedshensyn burde nedsættes for de to første Mil saaledes, at den ikke for nogen Passager blev højere, end den i Øjeblikket var sat. Den normale, ensformige Taxt for alle Strækninger over 2 Mil foresloges da for de sjællandske Baners Vedkommende sat til gennemsnitlig 2 eller 3 Mark (66 eller 100 Øre). Subsidiært foreslog jeg den ensformige Taxt sat til 1 Rd. (2 Kr.), der da først skulde indtræde for en Strækning af 5 Mil og derover. I saa Fald maatte af nysnævnte Hensyn de første 5 Mil deles i to Strækninger, henholdsvis over og under to Mil.

ved, naar han overhovedet kjører ud over denne Strækning, at kjøre et endnu længere Stykke Vej, end hvad der svarer hertil, er højst ubetydelig, maa jeg vedblivende være af den bestemte Overbevisning, at man kommer til den retfærdigste Taxt, som det overhovedet er mulig at opnaa, ved at gjøre Hovedadskillelsen imellem dem, der kjøre indtil, og dem, der kjøre længere end omtrent 5 à 6 Mil. Det har naturligvis ikke været min Mening med afgjort Bestemthed at ville fastslaa netop Tallet 5 Mil som det, der absolut bør vælges som Grænsen, for at opnaa den rigtigste og retfærdigste Taxt; men det fremgaar dog tilstrækkelig klart af de foran anførte Tal, at der omtrent paa dette Punkt indtræder en meget stærk Af-tagen i Rejsernes Antal. Saaledes faldt i 1875—76 af ca. 2,619,000 Rejser paa Statsbanerne ca. 2,07 Mill. paa Rejser indtil 5 Mil; det Antal Passagerer, som rejste mere end 5 Mil længere, var derimod kun ca. 232,000. Overfor den lokale Trafik er dette Antal næsten forsvindende, og det tør i ethvert Fald paastaas, at det er denne lokale Trafik, der væsenligst bestemmer Jærnbanernes Udgifter og derfor ogsaa væsenligst bør dække dem. At fritage dem derfor og saa vælte den udækkede Del over paa den højst ubetydelige gennemgaaende Trafik, der i Virkeligheden saa langt fra kan siges at forøge Udgifterne, at det tvertimod er givet, at Oprettelsen af lutter lokale Tog vilde gjøre hvert Tog langt kostbarere for Jærnbanen og følgelig hver Plads langt dyrere for de lokale Rejsende, forekommer mig at være en afgjort Uretfærdighed. Opgaven maa tværtimod være den, saa vidt muligt at virke for Tilvejebringelsen af en saa meget større Trafik, at den Udgift, som hver Passager volder Jærnbanen, bringes i nøjere Overensstemmelse med den

Pris, som denne tror at maatte indskrænke sig til at forlange af dem, der kun kjøre ganske kort.

Jeg er nemlig, som udtalt paa Mødet, ingenlunde en saadan Principrytter, at jeg for at hævde et i sig selv rigtigt Princip skulde se bort fra det praktiske Hensyn, at der ikke tør forlanges mere end en vis ringe Betaling af dem, der kun kjøre kort, selv om de i Virkeligheden volde Jærnbanen en noget større Udgift. Jeg har derfor gjerne foreslaaet Taxterne sat saaledes, at der ikke af Nogen blev krævet mere, end der i Øjeblikket forlanges. At imidlertid den i Øjeblikket gjældende Taxt skulde være absolut forbindende, saa at der bogstaveligt ikke af Nogensomhelst maatte kræves en Øre meré end nu, selv om det kunde godtgjøres, at hans Befordring kostede Jærnbanen det Dobbelte, kan jeg saa meget mindre erkjende, som Jærnbanen selv jo ingenlunde har fraskrevet sig Ret til fra Tid til anden at forhøje samtlige Taxter, hvad der alt foreligger flere Exempler paa. Jeg kan saaledes ikke erkjende, at det skulde være uberettiget — eller blot upraktisk — at sætte Betalingen for de første to Mil saaledes, at den kun blev en Nedsættelse for dem, der kjører over $1\frac{1}{2}$ Mil, og en ubetydelig Forhøjelse for dem, der kun kjørte indtil 1 Mil, og jeg maa i alt Fald holde paa, at det ved hele denne Overvejelse maa være berettiget at holde sig til en Sammenligning med Taxterne for Enkeltbilletter, da jeg aldeles ikke kan indse, at den Udgift, man forvolder Jærnbanen, skulde blive mindre, fordi man rejser to Gange i Løbet af to Dage. Jeg maa i ethvert Tilfælde bestemt paastaa, at en paa en saadan Ansættelse bygget Tarif i alle Retninger bliver langt mere baade retfærdig — hvad der er mig Hovedsagen — og praktisk end den nugjældende. Skulde jeg nu for

Statsbanernes Vedkommende, under fornødent Hensyn til deres lokale saavel som samtlige i Øjeblikket eksisterende Forhold, gjøre Forslag til en baade principrigtig og i sig selv retfærdig og billig Tarif, maa jeg gaa ud fra en saadan Sondring imellem de tre Vognklasser, som foreslaaet i «Frimærkesystemet og Jærnbannerne» S. 19—21, hvorefter den nuværende anden Plads bliver første og en ny anden indtræder imellem denne og den nuværende tredje*). Da nu Pladsens Beskaffenhed bliver af mere underordnet Betydning, jo kortere Rejsen er, betragter jeg det som Hovedsagen, at Rejsen paa tredje Plads ikke fordyres for de kortere Strækninger, og at ogsaa de Passagerer, som ikke ønske at kjøre paa tredje Plads, vedblivende kunne faa dette Ønske opfyldt uden at betale mere end nu paa anden Plads, medens det bliver af underordnet Betydning, at de maa nøjes med noget mindre Bekvemmelighed, end de nu faa for denne Pris, medens Betalingen for den nuværende anden Plads, der i det Følgende vil blive betegnet som første Plads, bliver noget højere end nu for de Passagerer, som kjøre ganske kort. Minimum af Betaling for Enkeltbilletter er nu for tredje Plads 25 Øre, for anden Plads 40 Øre, hvilket er Betaling for 1 Mil og paa Dobbeltbilletter for 1,42 à 1,45 Mil. Jeg tror altsaa, at man ved at fastsætte en Taxt af henholdsvis 50—40—25 Øre for de tre af mig fore-

*) At der meget vel for de langvejs Rejsende kunde indrettes særlige Extravogne, beregnede navnlig paa Nattekjørsel, og at der da for disse krævedes en særlig Extrabetaling, er en Selvfølge og ingenlunde i Strid med Principet om en ensformig Taxt. At den nuværende første Plads i sin nærværende Skikkelse er temmelig overflødig, fremgaar tilstrækkelig deraf, at den kun benyttedes af — 0,60 pCt. af samtlige Rejsende paa Statsbanerne i 1875—76.

slaaede Klasser for alle Rejser paa indtil $2\frac{1}{2}$ Mil vilde tage alt fornødent praktisk Hensyn og iagttage alt muligt Hensyn til, hvad Passagererne for Tiden ere vante til at betale, og dog indrømme en ikke ringe Del af disse en Nedsættelse*).

For en Strækning af over $2\frac{1}{2}$ indtil 6 Mil vilde jeg dernæst foreslaa en Taxt af henholdsvis 125—90—65 Øre; dette svarer nu for den første og tredje Klasses Vedkommende til en Betaling for henholdsvis 3,12 og 2,6 Mil paa Enkeltbillet, 4,84 og 3,71 Mil paa Dobbeltbillet; men

*) For den her for 1ste og 3dje — svarende til nuværende 2den og 3dje — Plads foreslaaede Betaling vilde man nemlig nu kun kunne kjøre henholdsvis paa Enkeltbillet 1,25 og 1 Mil, paa Dobbeltbillet 1,81 og 1,42 Mil. For den, der kjører længere indtil $2\frac{1}{2}$ Mil, er der altsaa en Nedsættelse i Betalingen. Til nærmere Sammenligning hidsættes følgende Oversigt over Prisen for de tre forskjellige Strækninger paa den nuværende anden og tredje Plads (II A og III), eftersom det er Enkelt- eller Dobbeltbillet, hvilke sidste ikke udstedes for mindre end 2 Mil, 1 frem og 1 tilbage, samt den foreslaaede Taxt for de samme Pladser ved den tilføjede nye Mellemplads (II B):

indtil $2\frac{1}{2}$ Mil.			
	II A.	II B.	III.
Enkeltbillet	40 à 100 Ø.		25 à 62 Ø.
Dobbeltbillet	(27,5) à 69 —		(17,5) à 44 —
Foreslaaet Taxt	50 Ø.	40 Ø.	25 Ø.
over $2\frac{1}{2}$ —6 Mil.			
	II A.	II B.	III.
Enkeltbillet	110 à 240 Ø.		69 à 150 Ø.
Dobbeltbillet	75 à 165 —		48 à 105 —
Foreslaaet Taxt	125 Ø.	90 Ø.	65 Ø.
over 6 Mil.			
	II A.	II B.	III.
Enkeltbillet	250 à 1800 Ø.		156 à 1105 Ø.
Dobbeltbillet	172 à 1360 —		110 à 860 —
Foreslaaet Taxt	225 Ø.	175 Ø.	125 Ø.

de, der ville nøjes med den nye anden Plads, ville kunne rejse denne Strækning af $2\frac{3}{4}$ indtil 6 Mil for samme Betaling, som de nu give for $2\frac{1}{4}$ Mil paa Enkeltbillet, for 3,27 Mil paa Dobbeltbillet. Der vil saaledes ikke ret Mange føle sig forulempede ved den her foreslaaede Taxt, der i sig selv er langt retfærdigere, end den nugældende og derhos medfører en tildels endog betydelig Nedsættelse for Alle, der rejse over $3\frac{3}{4}$ à $4\frac{1}{2}$ Mil.

Sættes endelig for alle Rejser paa over 6 Mil en Taxt af henholdsvis 225—175—125 Øre, vil saagodtsom ingen af denne Klasse Passagerer komme til at betale mere end nu, medens det for de allerfleste vil være en overordenlig Nedsættelse. Der betales nu for 6 Mil Enkeltrejse henholdsvis 240 og 150 Øre, altsaa mere end her foreslaaet for de samme Klasser, for 6 Mil Dobbeltrejse paa anden Plads 165 Øre, hvilket svarer til Prisen for den nye Mellemplads, og kun for en Dobbeltrejse paa tredje Plads kan man for samme Betaling (125 Øre) kjøre 7,1 Mil.

Det er saaledes min Overbevisning, at et Taxtsystem som det her foreslaaede uden at være ubilligt mod Nogen tilvejebringer en saa betydelig Nedsættelse for Mange, at en stor Tilvæxt i Trafiken vil kunne ventes, og endelig — hvad der er Hovedsagen — en ganske anderledes retfærdig Fordeling af de Udgifter, som Persontrafikken volder Statsbanerne, end det nugældende Taxtsystem.

Men hvilke ville nu de finansielle Resultater af denne Tarif blive ved den nuværende Trafik? Dette beror selvfølgelig for en Del paa, i hvilket Omfang de forskjellige Klasser ville blive benyttede. Det tør aldeles sikkert antages, at Oprettelsen af en Mellemlasse imellem de nuværende 2den og tredje Klasser vil formindske Antallet

af dem, der kjøre paa tredje Plads, endel ved at overføre en betydelig Del af dem paa hin Mellemlads, og at derhos den overordenlige Nedsættelse i Priserne for den nuværende anden Plads navnlig paa alle længere Strækninger (ogsaa paa den sidste Del af hver af de to første Sektioner) vil forøge Antallet af dem, der søge denne Plads, ikke lidet. Jeg tror derfor, at man, naar endvidere henses til den forholdsvis stærkere Benyttelse af de bedre Vognklasser paa længere Strækninger, som alt nu fremtræder med stor Bestemthed, uden Overdrivelse tør regne, at paa den første Strækning ville højst 70 pCt., paa de to andre højst henholdsvis 60 og 50 pCt. benytte tredje Plads*), medens af Resten omtrent $\frac{2}{5}$ ville benytte den nuværende anden Plads. I saa Fald vil man faa en Gjennemsnitsbetaling for den første Strækning af ca. 31 Øre, for den anden af ca. 80 Øre, for den sidste af ca. 160 Øre pr. Passager, og vi faa da for den i 1875—76 tilstedeværende Trafik følgende, snarest for lavt beregnede, Indtægt:

ca. 1,340,000 Pass. à 31 Øre =	ca. 415,000 Kr.
— 805,000 — à 80 — =	— 644,000 —
— 474,000 — à 160 — =	— 758,000 —
<hr/>	<hr/>
tils. ca. 2,619,000 Pass.	1,817,000 Kr.

Den virkelige Indtægt har været ca. 2,608,000 Kr.; der vilde altsaa blive et Deficit af ca. 791,000 Kr., som

*) Paa de sjællandske Baner — for Statsbanerne findes ingen tilsvarende Opgjørelse — rejste i 1875 paa Strækninger indtil 4 Mil ca. 79,5 pCt. paa tredje, 19,8 pCt. paa anden Plads, paa Strækninger af $4\frac{1}{2}$ — $8\frac{1}{2}$ Mil henholdsvis 64,3 og 33,4 pCt., paa Strækninger af over $14\frac{1}{2}$ Mil henholdsvis 57,1 og 38,3 pCt. Den nuværende første Plads benyttes kun af 1,21 pCt., paa Strækninger indtil 4 Mil kun af 0,64 pCt.

maatte dækkes ved en forøget Trafik. Det vil ses, at der hertil ikke vilde udfordres stort Mere end en Fordobling blot af Antallet af de Passagerer, der rejse over 6 Mil, ved en uforandret Trafik paa de øvrige Strækninger; ved en saadan Fordobling vilde det samlede Passagerantal kun blive forøget med ca. 16 pCt., hvilken Forøgelse efter det i forrige Hefte Oplyste næppe vilde volde nogen synderlig Merudgift. Spørgsmaalet bliver altsaa kun, om en saadan Fordobling vilde kunne paaregnes — og derom nærer jeg for mit Vedkommende ingen Tvivl. Rigtignok spørger Hr. Buchheister: «Hvorfra skulde Tilvæksten komme?» idet han opstiller Forudsætningen for en Trafikforøgelse paa følgende Maade: «nedsæt Taxten imellem Holstebro og Skive fra 1 Kr. 65 Ø. til 80 Ø. eller mellem Holstebro og Kolding fra 8 Kr. til 4 Kr., hvor mange flere Billetter tror man, at der ville blive solgte end de 5000 og 100, som nu sælges imellem disse Byer?» Ja, ganske vist, naar man vælger saa urimelige Exempler, kan man let bevise, hvad det skal være. Folk i Kolding have i Almindelighed ikke nogen sær Opfordring til at rejse til Holstebro og ville næppe lade sig friste dertil af en billig Betaling for Rejsen. Og det er heller ikke sandsynligt, at der er nogen sær Opfordring for Folk i Holstebro til at komme til Skive eller omvendt, med mindre de have Familie- eller Forretningsforbindelser der. Men Folk i Holstebro, i Skive og i Kolding ville overmaade gjerne rejse til Aarhus og til Kjøbenhavn, og Folk i Kjøbenhavn til Vejle og Silkeborg, naar de kunne gjøre Rejsen billig, og jeg for mit Vedkommende nærer ingen Tvivl om, at det Antal af henved 800 Passagerer, som i 1875—76 rejste fra Holstebro til Aarhus og via Aarhus til Kjøbenhavn, vil blive fordoblet og mere end fordoblet,

naar Betalingen for anden Plads nedsættes fra 8 Kr. til 2 Kr. 25 Øre eller 1 Kr. 75 Øre. Have vi ikke ogsaa, forinden den vestjydske Bane vedtoges, hørt paastaa, at der slet ingen Trafik vilde komme paa denne Bane, fordi man kunde kjøre hele Vejen fra Holstebro til Varde igjennem uden at møde mere end et Par enkelte Vejfarende paa hele Rejsen — og hvad viser nu det første Driftsaar? At der paa denne Strækning, som først aabnedes for Persontrafikken dels den 15de April, dels den 8de Avg. 1875, allerede indtil 31te Marts 1876 er befordret ca. 198,000 Passagerer, hvilket for et helt Aar giver ca. 17,000 Pass. pr. Banemil (ca. 13,200 for den Tid, Banen har været aabnet), medens der i Statsbanernes første Aar, 1862—67, kun befordredes fra 11,000 til 13,600 og først i 1867—68 over 16,400 Pass. pr. Banemil af de da aabnede Strækninger (den fyenske Bane, Øst- og Tværbanen). Saaledes virke de bedre Samfærdselsmidler — og ikke mindst den større Prisbillighed. Men medens jeg derfor ikke betvivler, at det forventede Resultat vil indtræde, er jeg ingenlunde blind for, at der oftest stiller sig endel andre Vanskeligheder end blot de direkte Rejse-Omkostninger i Vejen for en længere Rejse, og jeg lægger derfor megen Vægt paa, at der efter den af mig foreslaaede Taxt, uagtet dens Øjemed nærmest er at ophæve den nu bestaaende Uretfærdighed i Taxtansættelsen for længere Rejser og netop gaar ud fra, at de nugældende Taxter indeholde en ubillig Begunstigelse af dem, der kun kjøre kort, dog ogsaa paa de kortere Strækninger vil medføre Nedsættelse for en stor Del Passagerer og kun for de Allerfærreste — nemlig kun overfor dem, der paa ganske korte Strækninger benytte Dobbeltbilletter — medfører en i sig selv ubetydelig Forhøjelse af Prisen (jfr. foran). Thi

netop ved kortere Rejser spiller Prisen en overmaade stor Rolle, og jeg tillægger det derfor en særdeles stor Betydning, at der for alle tredje Klasses Rejsende paa Enkeltbillet bliver en Nedsættelse, undtagen for dem, der kjøre en Strækning af netop 1 Mil eller af netop $2\frac{3}{4}$ Mil — og at der selv for disse saagodtsom ingen Forhøjelse bliver. Thi for at der uden Ubillighed mod Andre skal kunne indrømmes en saa lav Betaling som den nugjældende — og tildels en endnu lavere — for de kortere Strækninger, er det netop nødvendigt, at Antallet af Passagerer ogsaa paa disse forøges saaledes, at Driftsudgiften for hver Enkelt bringes endel ned under, hvad den er nu. Derfor regner jeg ogsaa bestemt paa en ikke saa ringe Forøgelse af Trafiken paa Strækninger af indtil 6 Mils Længde, og det er netop denne Forøgelse, som skal give Midler til at dække den Forøgelse af den samlede Driftsudgift, som selve Udvidelsen af Trafiken maa ventes at ville medføre. Men jeg skal slet ikke indlade mig paa yderligere Beregninger over, hvilken Indflydelse de foreslaaede Taxter kunne ventes at ville øve paa Trafiken. Thi her er det netop, at det gjælder: Forsøg det! Thi saa længe, vi kun have Gisninger og subjektive Formeninger at gjøre med, er den ene ligesaa berettiget som den anden, og ingen af dem beviser noget. Beviset kan kun føres ved et Experiment.

Saa er det, at Hr. Buchheister henviser til det belgiske Experiment, hvorved det formentlig tilstrækkelig har vist sig, at saadanne Forslag som mine ere upraktiske. Overfor denne Henvisning var det, at jeg henviste til Prof. Dr. Ad. Wagner's Oplysninger om det Experiment, der var anstillet i Belgien, og om Grundene til, at det alt efter saa kort Tid blev tilbagekaldt. Idet jeg her

gjengiver disse Oplysninger saavel som hans Bedømmelse af dette Experiments Betydning, maa jeg forudskikke den Bemærkning, at Prof. Wagner vel mener, at Jærnbane-tariferne trænge til en gennemgaaende Revision, der nærmest bør gaa i Retning af Nedsættelser, men at han paa ingen Maade er en Ven af de Planer til et Zone-system, som ogsaa i Tyskland ere blevne fremsatte i de senere Aar, men tværtimod i det Væsenlige staar paa et lignende Standpunkt som Hr. Buchheister og i adskillige Enkeltheder ganske samstemmer med dennes Opfattelse af Forholdene. Det er da ogsaa netop i en Kritik af saadanne Planer, at han giver følgende Fremstilling af det belgiske Experiment:

«Tarifreformen paa de belgiske Statsbaner bestod, kort at berette, i Anvendelsen af Differentialprincippet paa Persontrafikken, hvorefter Tarifsatserne aftage i en stærkt stigende Progression med Afstanden. Ifølge den ved Lov af 1ste Juli 1865 givne Bemyndigelse gennemførte den belgiske Regering først delvis og med nogle Modifikationer den tilsigtede Reform ved Forordning af 20de Marts 1866 fra 1ste Maj 1866. Principerne for Reformen vare følgende: Istedendfor den tidligere faste Pris pr. Kilometer af henholdsvis 8, 6 og 4 centimes for de tre Klasser paa de forskellige Tog skulde der fra en vis Afstand at regne indtræde en Differentialtarif med stærkt aftagende Satser for fjernere Afstande. Som Enhed blev istedenfor Kilometeren sat en lieue = 5 kilom. Normalsatserne for de første 10 lieues vare da (henholdsvis for de tre Vognklasser) 30, 20 og 15 centimes pr. lieue (altsaa 6, 4 og 3 centimes pr. kilom.) eller 25, 33¹/₃ og 25 pCt. mindre end før. For de næste 10 lieues blev Betalingen (altsaa fra den 11te lieue) 15, 10 og 7,5 centimes pr.

lieue, for de følgende lieues fra den 21de af 10, 7,5 og 5 centimes pr. lieue. For Iltog vare Priserne 20, istedenfor som hidtil 25, pCt. højere, hvorhos de medførte alle tre Klasser istedenfor som hidtil kun første eller højst første og anden Klasse.»

Det vil nu strax ses, at her saa langt fra er Tale om en ensformig Taxt (eller rettere: en Flerhed af ensformige Taxter), at det tværtimod simpelthen er — ganske det samme System, som nu bruges paa vore Statsbaner. En Overførelse af de nævnte Taxter til dansk Maal og Mønt vil klarere vise dette; Priserne vilde da omtrent være for de

	I.	II.	III.	
første 10 lieues = ca. 6,6 Mil:	ca. 33	22	16	Ø. pr. dsk. Mil
næste 10 —	- 16,5	11	8	- — —
følgende lieues	- 11	8	5,5-	- — —

Principet er ganske det samme som paa vore Statsbaner: Forskjellen er kun, dels at Priserne allerede for den første Strækning ere satte noget lavere — skjønt, naar Hensyn tages til, at første Plads nærmest svarer til vor anden, den belgiske anden Plads derimod nærmest til den af mig foreslaaede nye Mellemplads, ikke meget lavere end Tur- og Returtaxten, der, beregnet for hver Tur, er for de første 10 Mil henholdsvis 37,5—27,5—17,5 Øre pr. dansk Mil —, dels og fornemmelig, at Skalaen er langt stærkere synkende for de følgende Strækninger, idet de hos os kun synke til henholdsvis 29,5 — 21,5 — 13,5 Øre pr. dansk Mil for de følgende Strækninger, Men det maa nu vel mærkes, at det Anførte kun var en Fremtidsplan; foreløbig blev den

kun for en Del gennemført. Herom oplyser Wagner Følgende:

«Foreløbig kom denne Tarif dog ikke fuldt til Udførelse, idet den gamle, højere Tarif blev i Kraft for alle Afstande indtil 7 lieues (s: lidt under 5 Mil) — uden Tvivl en Fejl ved Reformen fra dens eget Standpunkt. Først fra den 8de lieue indtraadte Differentialprincippet med stigende Reduktion af Tarifen efter den tillagende Afstand, og først fra den 16de lieue (fra den 11te Mil) med Satser, der formindskedes efter den foran angivne Norm. Saaledes blev der ved den 8de lieue (istedenfor en Nedsættelse af 25 à 33 $\frac{1}{3}$ pCt.) kun en Nedsættelse af henholdsvis 6,3 à 9,4 pCt., først ved den 15de lieue blev Nedsættelsen 36,7 à 42,3 pCt. (hvad den efter Normalsatsen skulde være), ved den 52de lieue ca. 73 pCt. o. s. fr. Ved Iltoget fandt nogle yderligere Forandringer af det antagne Princip Sted. Derimod bleve de gamle Satser ved at bestaa for den betydelige internationale Trafik, hvad der imidlertid havde til Følge, at en stor Del af de Rejsende fra og til Tyskland, Frankrig, Holland ingen gennemgaaende Billetter tog, men paa Grænsestationerne løste de billigere Billetter, som gjaldt i den indenlandske Trafik. Følgen af den blot partielle Gjennemførelse af Reformen, navnlig deraf, at der ingen Nedsættelse blev i Prisen for de smaa Afstande (indtil ca. 5 Mil), blev, at Prisnedsættelsen kun kunde virke paa $\frac{1}{5}$ af det hidtidige Antal af Rejsende og kun i betydeligere Omfang paa $\frac{1}{10}$ deraf — en Hovedfejl. Privatbanerne besluttede sig desuagtet kun for en ringe Del til dette første, modererede Reformforsøg, og nogle af dem vendte igjen tilbage til de gamle Satser.»

Det vil allerede af det Anførte være klart, at For-

holdene i Belgien i flere Retninger ere saa forskjellige fra Forholdene i Danmark, at at en umiddelbar Sammenligning og Benyttelse af de hist indvundne Resultater bliver vanskelig. For det Første er Forholdet imellem Stats- og Privatbaner et ganske andet end her, hvor der saagodtsom aldeles ingen Konkurrence bestaar imellem dem; og dernæst spiller den internationale Transittrafik en ganske anden Rolle der end her. Det var i sig selv ganske principrigtigt, at Nedsættelsen ikke skulde gjælde for den nævnte Trafik; thi saa længe de andre Lande ikke gennemføre lignende Principer, bliver Nedsættelsen paa de forholdsvis korte belgiske Baner af saa fuldstændig forsvindende Betydning for de rejsende Udlændinge, at den ikke vilde kunne ventes i mindste Maade at ville forøge denne Trafik. Da nu imidlertid Principet, som oplyst, praktisk ikke kunde gennemføres, kunde Belgien i Forhold til Udlændingene udelukkende faa Tab og ingen Fordel af en Prisnedsættelse.

Spørges der nu om Virkningerne af dette i sig selv højst ufuldkomne Reformforsøg, meddeler Wagner herom Følgende: «Dommene over den belgiske Tarifreforms Hensigtsmæssighed og Resultat have fra Begyndelsen af været delte. I Aaret 1869 blev der anstillet en indgaaende Undersøgelse, hvis Resultater ere blevne forelagte for det belgiske Deputeretkammer i en Beretning af 10de Dcbr. 1869 fra Ministeren for de offentlige Arbejder, Jamar, tilligemed en Redegjørelse over de Raadslagninger om denne Beretning, som havde fundet Sted i den blandede Kommission for Broer, Veje og Jærnbaner. Tiltrods for alt det statistiske Materiale, der var bleven tilvejebragt, kunde Resultatet af Reformen ikke med Bestemthed angives, fordi altfor mange Momenter havde

haft Indflydelse paa Frekvensen og Indtægterne. De i Ministerialberetningen indeholdte Beregninger blev erklærede for mangelfulde af nogle af den blandede Kommissions Medlemmer, og hele Principet forkastet af Mange. Det synes at fremgaa af en Sammenligning imellem 1865 og 1868, at Frekvensen af langvejs (3: over 5 Mil) Rejsende var stegen med $\frac{1}{2}$ Mill. (efter Andre dog kun 400,000) Passagerer, medens dog en Mindreindtægt af mindst 600,000 frcs. — efter enkelte Kommissionsmedlemmers Formening endog 1,3 à 1,6 Mill. frcs. — ved en samlet Indtægt af 14,59 Mill. frcs. i 1865 og 15,24 Mill. frcs. i 1868 blev betegnet som hidrørende fra Tarifreformen^{*)}. Derimod synes der ikke at være indtraadt nogen synderlig («merkbar») Stigning i Udgifterne som Følge af den nye Tarif. I det Hele lader det sig ikke sige, at Reformen endelig har staaet sin Prøve; men det maa ogsaa erindres, at den kun havde bestaaet i den korte Tid af 3—5 Aar» (3: 3 Aar, da Undersøgelsen fandt Sted, $4\frac{1}{2}$ —5 Aar, da Reformen blev ophævet).

«Disse Resultater have i 1871 bevæget det nye (ultramontane) Ministerium af det modsatte Parti til at tilbagekalde Prisnedsættelsen. Ved en Ministerialforordning af 18de September 1871 blev Differentialsystemet igjen

*) Denne Udtalelse er ikke ganske klar. Det vil ses, at Indtægten i 1868 var 0,65 Mill. frcs. større end i 1865, og desuagtet siges det, at Reformens Virkning var en Mindreindtægt af 0,6 à 1,6 Mill. frcs. Det synes, efter disse meget afvigende Beregninger, at man enten har indladt sig paa at beregne, hvor stor Indtægten kunde ventes at ville have været med den uforandrede Taxt — hvad der selvfølgelig slet ikke lader sig beregne —, eller i 1868 har haft et større Banenæt end i 1865 — i hvilket Tilfælde en virkelig Beregning ligeledes bliver umulig. Under disse Omstændigheder kan der vistnok næppe siges at være godtgjort en Mindreindtægt som Resultat af Nedsættelsen.

forladt fra 1ste November s. A. at regne, hvorimod den ældre Tarif er bleven nedsat med 10 pCt. for alle Afstande, hvorhos der er bleven indrømmet et gunstigt Retur- og Abonnements-System og enkelte andre Indrømmelser. Politiske Motiver have medvirket til denne Tilbagevenden til det ældre System, men desuagtet fortjene de Motiver, der ere blevene angivne som Grund til denne Opgiven af Differentialsystemet, Paaagtning.»

Efter denne Fremstilling af en Mand, der nærmest er en Modstander af det forsøgte System, tør det med Bestemthed paastaaes, at det hele Experiment hverken lader sig tage til Indtægt for den ene eller den anden Side. Jeg maa derfor vedblivende paastaa, at saa vidt mig bekjendt er Klampenborgbanen den eneste Bane, hvor den ensformige Taxt virkelig er bleven prøvet; og for denne Banes Vedkommende kan det bestemt siges, at at Experimentet ikke er mislykkedes. Men jeg erkjender gjerne, at Forholdene paa denne Bane ere for ejendommelige til, at man derfra tør slutte til andre Baner. Og derfor siger jeg atter: jeg opgiver først dette System efter et mislykket Forsøg!
