

Den ensformige Jærnbantaxt og det belgiske Experiment.

Svar til Hr. Kancelliraad Buchheister.

Af William Scharling.

I.

Naar et Reformforslag er saa heldigt at tildrage sig almindelig Opmærksomhed og Omtale, hænder det let og er i sig selv ganske naturligt, at den største Del af Publikum efter en længere Tids Forløb kun bevarer de grovere, de mest iøjnefaldende Træk deraf i sin Erindring og at disse derhos ikke altid fastholdes med de Begrænsninger, der er givet dem i selve den oprindelige Udvikling; ja, ikke sjældent vil det i sig selv mere Underordnede og næsten Tilfældige, den eksempelvis foretagne Udførelse af Grundtanken, indprente sig stærkest og komme til at staa som et fuldstændig adæqvate og udtømmende Udtryk for denne. Det kan derfor paa ingen Maade undre mig, at det synes at være gaaet paa en noget lignende Maade med det Forslag til en lav, ensformig Jærnbantaxt, som jeg netop for 10 Aar siden — i Januar 1867 — offentlig fremsatte, og at dets Omrids nu ikke staa for Alle med den Skarphed og Bestemthed, som det kun kunde være Tilfældet i en kortere Tid efter dets Fremkomst. Jeg finder selvfølgelig ingen Anledning

til at beklage mig herover; tværtimod paaskjønner jeg levende, at Publikum i det Hele har skjænket mit Forslag saa megen Opmærksomhed og bevaret det saa vel i Erindringen, som Tilfældet er. Men jeg maa dog forvare mig imod, at man, naar man vil underkaste selve Tanken en Kritik og forsøge at paavise dens Urigtighed, bygger en saadan Imødegaaen paa det Indtryk, man nu bevarer af, hvad jeg har sagt, i Stedet for paa selve mine positive Udtalelser, især naar man derved kommer noget ud over den bestemte Afgrænsning, jeg har givet disse. Det forekommer mig, at man ikke ganske kan frikjende Hr. Kancelliraad Buchheister for at have gjort dette paa enkelte Punkter — ganske vist ikke Hovedpunkter — i det Foredrag, han d. 17 Jan. d. A. holdt i Nationaløkonomisk Forening og som findes gjengivet i dette Tidsskrifts 8 Bind S. 401 fig.; i ethvert Tilfælde vil der, da hans Udvikling i sin Helhed er rettet imod mit Forslag, let hos Læserne fremkaldes den Formening, at han ogsaa paa disse Punkter har sigtet til Udtalelser af mig og til Noget, som jeg har foreslaaet, eftersom der vel nok hos Læserne og hos det store Publikum i Almindelighed er indtraadt en mindre skarp Erindring om, hvad der virkelig er sagt, og en mindre skarp Opfattelse af, hvad der heri var det Væsenlige og hvad der var anført som tænkte Exempler, der skulde tjene til at gjøre Grundtanken mere anskuelig, men ikke opstilledes som en almengyldig Gjennemførelse af denne. Da jeg nu af Hensyn til det Umulige i paa staaende Fod at prøve og gennemgaa de Beregninger, som Hr. Buchheister byggede sine Anskuelser paa, har været nødsaget til at forbeholde mig et yderligere Tilsvar end det, der kunde gives paa selve Mødet, vil det vistnok være rigtigst at benytte denne

Lejlighed til, idet jeg opfrisker Grundtanken i mit Forslag i Læsernes Erindring, at gjengive dens i Aarenes Løb noget udviskede Omrids deres oprindelige Skarphed, og jeg skal derfor i det Følgende tillade mig at komme lidt nærmere ind paa det hele Forslag, idet jeg derved skal stræbe efter at belyse det ogsaa fra andre Sider, end det hidtil nærmest er sket.

Først skal jeg da fremdrage det Par Punkter i Hr. Buchheisters Foredrag, hvor hans Udtalelser let ville frembringe Indtrykket af at være rettede imod Ytringer, som jeg har brugt for at præcisere mine Tanker, medens der i saa Fald lægges Andet og Mere ind i mine Udtalelser, end disse virkelig indeholde. Hr. B. siger saaledes etsteds (S. 417), at «en Gjennemsnitstaxt for Befordringen mellem Kjøbenhavn-Roskilde og Kjøbenhavn-Frederikshavn kan ikke sættes, uden enten at umuliggøre enhver Befordring paa den korte Strækning eller at befordre med Tab». For saa vidt den anførte Sætning i al Almindelighed udtaler sig om, hvorvidt det vil være muligt eller ej at sætte en saadan Gjennemsnitstaxt, tør jeg ganske vist ikke protestere imod, at jeg skulde have ment, at en saadan Gjennemsnitstaxt eventuelt skulde kunne findes; men jeg finder dog Anledning til at fremhæve, at jeg udtrykkeligt har udtalt, at der under den nu bestaaende Ordning af vore Jærnbaneforhold ikke kan være Tale herom. Det hedder nemlig i de oprindelige Artikler*): «ligesom hvert Land maa bestemme sin Porto for sig og derefter søge at tilvejebringe en international Porto ved Overenskomst med alle

*) Frimærkesystemet og Jærnbanerne. Særskilt Aftryk af Artikler i «Dagbladet». Kbhvn. 1867. S. 35.

andre Lande, saaledes gjælder det Samme for Jærnbannerne, men med den Forskjel, at hver Jærnbane, tilhørende et særligt Jærnbaneselskab, maa betragtes som et Land for sig. Navnlig gjælder dette i et Land som Danmark, hvor de enkelte Jærnbaner ere saaledes adskilte, at de til deres Forening kræve et andet, forskjelligartet Forbindelsesmiddel». Ganske vist tilføjes der: «Skulde en Gang samtlige danske Baner blive drevne under ét tilsammen med de dem forbindende Dampfærger, da bør selvfølgelig ikke blot Driftsplanen, men ogsaa Taxten bestemmes for dem under Et i Henhold til de her angivne Principer», — men det er saa langt fra sagt, at denne Taxt skulde være den i det Foregaaende for de sjællandske Baner foreslaaede Taxt, at det Modsatte endog udtrykkelig udtales. Naar derfor Hr. B. opstiller en Beregning for at vise, hvorledes det vilde gaa, naar man paa de jydske-fyenske Baner gennemførte en Persontaxt af 25 Ø. for Strækninger indtil 2 Mil, 50 Ø. for 2—5 Mil, 75 Ø. for 5—10 Mil og 100 Ø. for over 10 Mil, og da paaviser, at ved en saadan Skala vilde Indtægterne akkurat kun dække Driftsudgifterne — selve denne Beregning skal jeg senere komme tilbage til —, saa maa jeg, for saa vidt han derved tilsigter at bevise Uigjennemførligheden af mine Forslag, gjøre opmærksom paa, at selve denne Skala har jeg ikke foreslaaet. Jeg maa bringe i Erindring, at jeg ved de Beregninger og de derpaa støttede positive Forslag, som jeg i mine ovenfor citerede Artikler fremsatte, udelukkende havde de sjællandske Jærnbaner for Øje. Selve Principerne har jeg tillagt almindelig Gyldighed; men de Exempler, jeg har opstillet paa deres Gjennemførelse, ere alle udtrykkelig knyttede til de særlige Forhold, som ere tilstede paa

Sjælland. Dette har jeg bestemt udtalt i seive Artiklerne; men endnu utvetydigere siges det i den Efterskrift, hvormed jeg ledsagede det citerede Særtryk (dateret 30 Jan. 1867), at det vil være let «at anvende de her udviklede Principer paa de jydsk-fynske Baner», om hvis Bestyrelse ved Regeringen der netop da forhandlede, medens der dog «med Hensyn til disses ejendommelige Forhold» gjøres følgende Bemærkning: «For Øjeblikket maa vistnok ved Taxtansættelsen de under Drift værende Baner betragtes som to særskilte Baner, hver med sin Taxt, nemlig dels Linierne Nyborg-Strib-Fredericia-Vamdrup, dels Linien Aarhus-(Randers)-Viborg-Holstebro. Hvor høj eller hvor lav Taxten paa disse Baner — der vistnok helst burde være ens for begge — kan ansættes, kunne vi i Øjeblikket af Mangel paa Materiale ikke anstille nogensomhelst Beregning over. Dog tro vi neppe at den vil kunne ansættes fuldt saa lav som paa den sjællandske Bane, da der ikke paa hine findes et saadant, for Trafiken saa vigtigt, Centralpunkt som Kjøbenhavn. Imidlertid behøver man dog vel neppe at gaa højere end til c. 4 Mark som Maximums-Taxt for 2den Plads, og under ingen Omstændigheder bør Maximum af Taxten (for 2den Plads) sættes højere end til 1 Rd.»*)

*) Det maa erindres, at der ved «2den Plads» ikke menes den nuværende anden Plads, men den i Artiklerne særlig foreslaaede anden Plads, der skulde staa midt imellem den nuværende 3die og 2den Plads, af hvilke den sidste foresloges gjort til første Plads. For denne nye anden Plads var der for de sjællandske Baners Vedkommende principaliter foreslaaet en Maximums-Taxt af 2 Mark eller 3 Mark; den for hver af de to da eksisterende Baner foreslaaede Maximumstaxt antoges altsaa at maatte være den dobbelte af den, der kunde anvendes paa Sjælland.

Dette maa jeg altsaa bede vel fastholdt: alle de i de oprindelige Artikler. — og i de fleste af de senere dertil sig sluttende mindre Dagblads-Artikler — opstillede Beregninger knyttede sig til de for de sjællandske Baner foreliggende Erfaringer og statistiske Oplysninger, og ved de paa disse Beregninger byggede positive Forslag om Taxter for de forskjellige Strækninger var der taget nøje Hensyn til disse Baners lokale Ejendommeligheder, navnlig da til Kjøbenhavns Betydning for Trafiken paa disse Baner, der alle — baade de to da eksisterende og de, der kunde ventes senere at ville blive anlagte — førte hen til (eller udgik fra) dette vigtige Centralpunkt. Jeg maa saa meget mere fremhæve dette, som jeg lægger — og altid har lagt — stor Vægt paa, at der sondres bestemt imellem de Principer, hvorpaa mit Forslag om ensformig Taxt hviler, og den faktiske Ansættelse af den rette Taxt i hvert enkelt Tilfælde. Den af mig i de oftnævnte Artikler eksempelvis foreslaaede Taxt har jeg aldrig opstillet som en almengyldig, for alle Baner passende Taxt, men kun som en Taxt, der efter min Formening vilde kunne passe for Forholdene paa de sjællandske Baner. Et er Principerne, dem anser jeg ikke blot for ubetinget rigtige, men tildels endog for uomtvistelige; et Andet er den faktiske Gjennemførelse af disse Principer ved Valget af en passende og hensigtsvarende Taxt i hvert enkelt Tilfælde; den maa, saa længe ingen positive Erfaringer i denne Retning foreligge, bero paa et Skjøn, og om dettes Rigtighed kan der selvfølgelig være delte Meninger. Jeg skal derfor lidt nøjere paa vise, hvad jeg henregner til Principerne og hvad der maa bero paa et — altid mere eller mindre usikkert — Skjøn over de faktiske Forhold.

Grundtanken i mit Forslag hviler da paa et almindeligt økonomisk Princip, der finder sin Anvendelse paa mange Omraader, nemlig det, at en vis Præstation, en vis Tjeneste, lige saa godt og uden forøget Anstrengelse for den Paagjældende kan ydes Mange som Faa, og at den som Følge heraf bliver desto billigere for hver Enkelt, der nyder Godt deraf, jo Flere der er om at dele Omkostningerne derved imellem sig. Der frembyder sig Exempler nok herpaa; et iøjnefaldende Exempel er en Theaterforestilling: den koster lige meget, enten der er 100 eller 1000 Tilskuere; kan man gjøre sikker Regning paa det sidste Antal, kan Prisen for hver af Tilskuerne sættes til $\frac{1}{10}$ af, hvad den maa sættes til, saafremt man kun tør regne paa 100 Tilskuere. Men skal der nu desuden — som ved Festspillet i Bayreuth — bygges og indrettes et helt Theater for denne Forestillings Skyld, maa Udgifterne hertil, saafremt der kun skal gives denne ene Forestilling derpaa, fordeles paa de ved denne tilstedeværende Tilskuere. Det er da klart nok, at jo flere Gange Forestillingen bliver gjentagen, desto billigere bliver hver Forestilling, og bliver Theatret rejst som en blivende Institution, hvorpaa der spilles Aar ud, Aar ind, vil det hvert Aar kun være nødvendigt at lægge visse Procent af Kapitalen, repræsenterende Theatrets Forrentning og Amortisation, paa det samlede Antal af Forestillinger i Aaret, og da atter med et saa meget ringere Beløb paa hver enkelt Forestilling, som Antallet bliver større. Altsaa: jo flere Forestillinger i et Aar, desto billigere bliver hver Forestilling; jo flere Tilskuere ved hver Forestilling, desto billigere kan hver Plads sælges.

I mangfoldige, ja vel i de fleste, Produktioner gjen-

findes i større eller mindre Grad det Samme; det er til- dels Afsætningens Omfang, som bestemmer Varens Pris; kjendtes hin altid i Forvejen, kunde Prisen ofte sættes betydeligt lavere, end den virkelig sættes. I mange Til- fælde er dette iøjnefaldende nok: af en Bog, der sælges i 10,000 Exemplarer, kan hvert Exemplar sælges betyde- ligt billigere end af en Bog, der kun sælges i nogle faa hundrede Exemplarer. Forskjellen vilde her blive endnu større og mere iøjnefaldende, dersom man fastholdt, at Forfatterens Arbejde i begge Tilfælde er det samme og derfor maa honoreres ens; men i Almindelighed er dette ingenlunde Tilfældet i Praxis, idet Forfatterens Honorar netop væsenligst bestemmes efter den større eller mindre Afsætning, der kan ventes, ligesom den fulde Prisdisk- ret naturligvis kun kan fremkomme i de Tilfælde, hvor man paa én Gang trykker det hele Oplag af 10,000 Exemplarer, ikke, naar man deler det i 10 forskjellige Oplag.

Den saaledes paa Afsætningens eventuelle Omfang beroende Forskjel i den mulige Pris for den samme Vare bliver nu naturligvis desto større, jo større den faste Udgift er, som Varens Produktion i ethvert Tilfælde nødvendiggjør, hvad enten der produceres lidt eller meget. Ved de fleste Produktioner kan der nu skjelnes imellem tre Klasser af Udgifter: den første er de Udgifter, der forblive uforandrede, hvad enten der produceres lidt eller meget; herhen hører f. Ex. Sætterens Løn, der bliver den samme, hvad enten der skal trykkes 100 eller 1000 Exemplarer, og herhen vilde endvidere høre Forfatterens Honorar, dersom man ikke i Praxis fulgte et andet Princip, nemlig det at honorere ham efter den større eller mindre Lykke, som Bogen gjør, uagtet hans Arbejde naturligvis har været det samme i begge Tilfælde. Til

den anden Klasse høre de Udgifter, der stige netop i samme Forhold, som Afsætningen stiger, herhen hører f. Ex. ved en Bog Papiret, Hefningen m. v. Men imellem disse to Klasser staar som oftest en tredie, nemlig Udgifter, som vel forøges med Produktionens forøgede Omfang, men ikke netop i samme Forhold. Herhen høre t. Ex. de almindelige Trykningsomkostninger, der ikke ere 10 Gange saa store for 1000 som for 100 Exemplarer, og herhen vilde efter rigtige Principer Forlæggerens Løn høre, da hans Ulejlighed ingenlunde forhøjes netop i samme Forhold som Oplagets Størrelse, endvidere Bogens Avertering m. m.

Ved Jærnbandedriften finder man nu ligeledes disse tre forskjellige Klasser af Udgifter, om end i forskjelligt Forhold. Gaar man ud fra, — hvad man jo i Almindelighed gjør, — at den i Jærnbannerne anbragte Kapital skal forrentes, er her en given, fast Udgift, der ikke forandrer sig efter Togenes eller Passagerernes Antal. Jo flere Tog der gaa paa en Bane, desto mindre bliver den Del af Kapitalens Forrentning, der falder paa hvert enkelt Tog — desto billigere bliver altsaa hvert Tog. Til denne Klasse høre endvidere Udgifterne til Banens Overbestyrelse, for største Delen Udgifterne til «Stationstjenesten», til Banens Bevogtning, for en stor Del i alt Fald Udgifterne til Maskinværkstederne m. v. Dernæst er der en Del Udgifter, som stige i samme Forhold, som Togenes Antal forøges; herhen hører navnlig Trækkekraften, Udgifterne til Kul og Smørelse m. v. Men man kan ingenlunde, saaledes som Hr. Buchheister har gjort, blive staaende ved denne Fordeling af Udgifterne; der er en tredie Klasse, som indbefatter en stor Mængde Udgifter, der ganske vist forøges med Forøgelsen af Togenes Antal, men ingen-

lunde netop i samme Forhold. Det vil saaledes let indses, at det Togpersonale, som paa en mindre Bane er nødvendigt til at lade et Tog daglig afgaa i hver Retning, i Almindelighed ogsaa vil kunne besørge to Tog daglig i hver Retning, og at en Forøgelse af Togenes Antal fra to til tre, selv om den nødvendiggjør en Forøgelse af Togpersonalet, ikke absolut gjør det nødvendigt at forøge Antallet efter Forholdet 2 : 3. Ligeledes maa det siges, at Udgifterne til Banens Vedligeholdelse ingenlunde netop staa i Forhold til Togenes Antal. Hr. B. fremhævede selv, at, selv om Banen henlaa aldeles ubenyttet, trængte den til Vedligeholdelse, og at Tiden (Rust) slider paa ubrugte Skinner, ligesom Benyttelsen slider paa de brugte. Dertil kommer, at det ingenlunde blot er Togenes Antal, der bestemmer Slidets Omfang; mange lette Persontog slide langt mindre end faa Iltog med svære Lokomotiver. Det maa saaledes vistnok endog snarest siges, at de fleste Udgifter ved Jærnbanernes Drift — altsaa bortset fra Forrentningen — falde ind under denne Klasse Udgifter, som vel forøges ved Togenes Antal, men ingenlunde netop i samme Forhold; om nogle af dem gjælder det mere, om andre mindre. Den opstillede Deling af Stationsudgifter, der forudsættes uforanderlige, og Transportudgifter, der menes at staa i direkte Forhold til Transportens Længde — altsaa ved en given Banelængde til Togenes Antal —, kan jeg saaledes saa langt fra tiltræde, at jeg tværtimod maa anse den for positivt urigtig. Men den bliver det endnu mere, fordi det utvivlsomt maa erkjendes, hvad Hr. B. selv — rigtignok i en anden Forbindelse — fremhæver, at det «egenlig er Vognen, der bør benyttes som Enhed ved Beregningen af Jærnbanernes Driftsudgifter». Det vil

nemlig let ses, at Alt, hvad der er anført om en Forøgelse af Togenes Antal, gjælder lige saa fuldt, ja endnu mere, om en Forøgelse af Vognenes Antal i samme Tog, for saa vidt en saadan Forøgelse er mulig, hvad den i mange Tilfælde vil være, hvilket jo umiddelbart fremgaar af en Betragtning af de forskjellige Togs ulige Størrelse og navnlig af en Sammenligning imellem de store Søndagstog og de almindelige Tog paa Hverdage. En Udvidelse af Toget med en eller, hvor det er muligt, flere Vogne vil i Almindelighed slet ikke eller dog saa godt som slet ikke forøge de Udgifter, som Toget har at bære, og disse komme da til at hvile med et saa meget ringere Beløb paa hver Vogn. Da nu endelig dette Beløb atter maa fordeles paa det Antal Passagerer, som Vognen kan rumme — eller rettere: i Gjennemsnit faktisk befordrer —, vil det yderligere ses, at ogsaa her bliver Udgiften for hver Passager desto mindre, jo større dette Tal er.

Det er paa disse simple økonomiske Principer, at mit Forslag — ikke om en ensformig, men — om en lav Taxt*) paa Jærnbannerne er bygget, idet jeg derved yderligere er gaaet ud fra den ligesaa utvivlsomt rigtige Sætning, at, ligesom Udgiften bliver ringere for hver Passager, jo flere der befordres, saaledes vil der omvendt komme desto flere Passagerer, jo billigere Prisen kan sættes. Om Rigtigheden af de Principer, hvorpaa jeg saaledes har bygget mit Forslag, tror jeg ikke, der kan rejses Tvivl; derimod er det en Selvfølge, at der om de rent faktiske Spørgsmaal, som knytter sig til Prin-

*) Mine Artikler om •Frimærkesystemet og Jærnbannerne• betegnedes som •Forslag til en lav, ensformig Jærnbantaxt•. Om Principet for den ensformige Taxt vil strax nedenfor blive talt.

cipernes faktiske Gjennemførelse for hvert særligt Banenet, kan herske delte Meninger, og jeg har ogsaa strax i mine første Artikler bestemt udtalt, at «kun Erfaringen kan vise, paa hvilken Maade*) de (Principerne) bedst kunne gennemføres». De to faktiske Hovedspørgsmaal, det her drejer sig om, ere disse: hvor stor en Forøgelse af Trafiken kan en vis Nedsættelse af Taxterne antages at fremkalde, — og i hvilket Forhold vil en saadan Forøgelse af Trafiken forøge Driftsudgifterne? Jeg skal nu søge at belyse disse to Spørgsmaal lidt nærmere.

Spørgsmaalet om, hvor meget en vis Nedsættelse af Taxterne kan antages at ville forøge Trafiken, lader sig endnu kun besvare ad Gisningens Vej. Selv om der i saa Henseende forelaa mere omfattende Erfaringer fra andre Lande, vilde det altid have nogen Betænkelighed at betragte disse Erfaringer som afgjørende for vore Jærnbaner, da de lokale Forhold saa vel som andre Omstændigheder, derunder t. Ex. Folkekarakteren, Folkets Sædvaner og almindelige Tilbøjeligheder, den større eller mindre Velstand m. m. maatte komme med i Betragtning. I al Almindelighed vilde det vel kunne konstateres, at en — især en betydelig — Taxtnedsættelse forøger Trafiken; men i hvilket Omfang dette vil ske, hvor stor Nedsættelsen maa være for at øve en betydeligere Virkning, og navnlig i hvilket bestemt Forhold Taxtnedsættelse og Trafikforøgelse ville staa til hinanden, kan ikke afgjøres for en enkelt bestemt Bane i Henhold til almindelige Erfaringer. Selv om der forelaa bestemte Erfaringer fra de sjællandske Baner, turde det have nogen Betænkelighed at ville anvende dem ligefrem paa Statsbanerne. Men

*) Udhævet i selve Artiklerne.

saadanne Erfaringer mangle nu i Virkeligheden ganske for begge vore Banenet. Jeg har, som jeg udtalte under Diskussionen i Nationaløkon. Forening, omhyggelig undersøgt dette Spørgsmaal og er kommen til det Resultat, at der paa Grund af de Omstændigheder, hvorunder Taxtforandringen paa vore Baner altid have fundet Sted, ikke lader sig opstille bestemte Resultater af disse Forandringer, bortset fra den almindelige Erfaringssætning, der stemmer med Sagens Natur, at en Forhøjelse af Taxten bevirker en Formindskelse af Trafiken, der dog stundom ikke har skadet Indtægten, en Nedsættelse af Taxterne en Forøgelse af Trafiken, der i Almindelighed har endog mere end opvejet Indtægtstabet ved Nedsættelsen*).

Paa dette Omraade er man altsaa endnu henvist til blotte Gisninger om, i hvilken Grad en bestemt Taxtnedsættelse vil forøge Trafiken. Jeg har heller aldrig paa dette Punkt udtalt Andet end en rent personlig Formening og udtrykkelig fremsat den som en saadan. Selv en saadan Beregning som den, Hr. Buchbeister opstiller S. 410 med Hensyn til den fremsatte Zone-Skala af fra 25 til 100 Øre for de forskjellige Afstande, hvorved han tilbyder at «gaa ud fra» (— hvad der fra hans Side vistnok er en vidtgaaende Indrømmelse og Noget, han selv ikke anser for sandsynligt —), «at en saadan Taxtnedsættelse vilde forøge Frekvensen i 1ste Zone med 25%, i 2den Zone med 100%, i 3die og 4de Zone med 200%», har

*Jeg henviser angaaende dette Spørgsmaal til den udførlige Undersøgelse, som om kort Tid vil komme til at foreligge i det 2det Hefte af den af V. Falbe Hansen og mig i Forening udgivne «Danmarks Statistik». Særlig henvises til, hvad der er anført om Taxtforandringerne i 1857, 1858, 1866 og i 1870 paa de sjællandske Baner, i 1867 og 1872 paa Statsbanerne.

jeg, saa vidt jeg erindrer, aldrig tilladt mig at opstille. Jeg er altid ganske simpelt gaaet ud fra den nærværende Persontrafik, har angivet, hvilken Indtægt den vilde give ved de af mig foreslaaede Taxter, og paa Grundlag heraf i al Almindelighed sluttet: altsaa maa Trafiken forøges saa og saa mange Gange eller med saa og saa mange Procent, for at der kan fremkomme den samme Indtægt som nu + det Beløb, hvormed Driftsudgifterne ville forøges som Følge af Trafikens Udvidelse. Jeg har ganske vist altid udtalt som min Formening, at dette Resultat vilde naas — dog ikke strax, men saaledes, «at det i det første Par Aar vil medføre en Nedgang i Indtægten» *) —, men tillige bestemt tilkjendegivet, at dette kun var min personlige Overbevisning, og at dette er et Omraade, hvor «det ikke er godt at udtale nogen begrundet Mening» **). Paa dette Omraade kan der kun føres Bevis ved et Experiment, der ikke kan være ganske kortvarigt; thi «ét, to eller maaske endog tre Aar er den mindste Tid, som en saa storartet Reform som denne behøver for at gjøre sin fulde Indflydelse gjældende og vise sine virkelige Resultater» ***).

Det andet faktiske Spørgsmaal er dette: i hvilket Omfang vil en Udvidelse af Trafiken forøge Driftsudgifterne? Det kunde synes, at der maatte foreligge tilstrækkelige Erfaringer fra vore egne Baner til at besvare dette Spørgsmaal endog temmelig nøjagtigt, men en nøjere Undersøgelse af det foreliggende Materiale vil vise, at dette langt fra er Tilfældet. Det er nemlig klart, at man kun kan benytte saadanne Perioder, i hvilke

*) Se S. 39.

***) Ibid. S. 18.

***) Ibid. S. 35.

det samme Banenet uforandret har været i Drift og der da paa dette samme Banenet har vist sig en bestemt Tiltagen i Trafiken. Men for Statsbanernes Vedkommende er der kun en eneste Periode af to Aar (1872—74), i hvilke det samme Banenet uforandret har været i Drift — og disse to Aar ere af en saadan Beskaffenhed, at der slet intet Resultat kan udledes af dem til Besvarelse af det her omhandlede Spørgsmaal. Der fandt nemlig i disse Aar, som bekjendt, en almindelig Nedgang Sted i Pengenes Værdi, saa at det er klart, at der selv til Bestridelse af den samme uforandrede Drift krævedes et større Pengebeløb. Dette fremgaar ogsaa tilstrækkelig klart af Driftsberetningerne for de paagjældende Aar, som paavise, at den Stigning i Driftsudgifterne, som viser sig i det andet Aar samtidig med en Stigning i Trafiken, i alt Fald for en meget væsenlig Del er aldeles uafhængig af denne og vilde være indtraadt selv ved en uforandret Trafik. Daglønnen for Arbejdspersonalet ved Banerne er saaledes i 1873—74 bleven forhøjet med 8 Skilling, medens en Del af det øvrige Banepersonale har erholdt et lille Lønningstillæg; hertil er i Alt medgaaet 24,000 Rd. eller omtrent 300 Rd. pr. Banemil, hvilket er en ligefrem Følge af Pengenes aftagne Værdi og ikke er begrundet i Trafikens Forøgelse. Gjennemsnitsprisen paa Kul var i 1873—74 pr. Ton 12 Rd. 45 Sk. imod 8 Rd. 78 Sk. i det foregaaende Aar — altsaa var der paa denne Konto selv ved et uforandret Kulforbrug en Udgiftsforøgelse af 41,5 pCt. Gjennemsnitsprisen for Skinner var 116½ Rd. pr. Ton imod 82½ Rd. i det foregaaende Aar — altsaa var der ogsaa paa denne Konto selv ved et uforandret Forbrug af Skinner en Udgiftsforøgelse af over 41 pCt. Under saadanne Omstændigheder vilde der alt-

saa i hvert Fald kræves en meget omhyggelig og detaljeret Opgjørelse og Beregning, for at det blot med nogenlunde Sikkerhed skulde kunne afgjøres, hvor stor en Del af Udgiftsforøgelsen der skyldes Trafikens Udvidelse. Af ganske de samme Grunde nødsages man til ogsaa for de sjællandske Baners Vedkommende at se bort fra Aarene 1871—74, — og dette er saa meget beklageligere, som der netop i denne Periode Aar for Aar har fundet en betydelig Udvidelse af Trafiken Sted.

Men selv i Perioder, hvor en saadan Prisforandring paa Materiale og Arbejde ikke har fundet Sted, kan man ikke altid betragte en samtidig med en Forøgelse af Trafiken stedfindende Udgiftsforøgelse som begrundet i hin. Der kan ogsaa i saadanne Perioder være Tale om Arbejder, som nødvendig skulle gjøres i et enkelt Aar, men som ikke staa i nogensomhelst Forbindelse med Trafikens Omfang. Exempelvis kan anføres, at Vedligeholdelsen og Fornyelse af Banehegnet paa Statsbanerne i 1873—74 krævede en Merudgift af 200 Rd. pr. Banemil imod det foregaaende Aar, hvad der næppe skyldes Prisstigningen. Dernæst er der altid adskillige Udgifter af mere elastisk Omfang, Arbejder, der ikke absolut skulle udføres i et bestemt Aar eller som efter Omstændighederne kunne holdes indenfor et snævrere Omfang det ene Aar for derefter at foretages i et saa meget større Omfang i et andet Aar, saasom Vedligeholdelse eller Forøgelse af Materiellet, Fornyelse af Sveller og Skinner o. lign. Saaledes har i det oftere nævnte Aar 1873—74 Forbruget af Skinner paa Statsbanerne været 25% og af Sveller 100% større end i det foregaaende Aar. Det er ikke sandsynligt, at dette skyldes den forholdsvis ikke særdeles store Udvidelse af Trafiken, som først i Løbet af samme Drifts-

aar er indtraadt. Men det er ganske naturligt, at man i mindre gode Aar indskrænker slige Udgifter det mest mulige, og, naar der saa indtræder en Stigning i Trafiken og dermed en større Indtægt, benytter Lejligheden til at udføre saadanne Arbejder i et noget større Omfang, uden at der derved bevirkes nogen Nedgang i Indtægten. Og endelig maa det i al Almindelighed erindres, at man ingenlunde altid deraf, at en Forøgelse af Trafiken og en Stigning af Driftsudgifterne samtidig have fundet Sted, tør slutte, at det er hin, der har foraarsaget denne, det kan ligesaa godt være det Modsatte, der er Tilfældet. Det kan være, at man har fundet det hensigtsmæssigt at forbedre Fartplanen ved at forøge Togenes Antal, uagtet de nu afgaaende i og for sig ere tilstrækkelige til at besørge den i Øjeblikket for Haanden værende Trafik, eller ved at forøge deres Hastighed, gjøre et blandet Tog til Persontog, et Persontog til Iltog o. desl.; det er da ikke den derved fremkaldte Forøgelse af Trafiken, der har nødvendiggjort disse Udgifter, og man vilde i saadanne Tilfælde regne meget fejl ved paa Grundlag af et saadant Aars Driftsregnskab at ville afgjøre, i hvilket Omfang en Stigning i Trafiken medfører forøgede Driftsudgifter.

Man vil herefter kunne forstaa, at denne Beregning, der i ethvert Tilfælde maa udføres med lige saa megen Forsigtighed som Omsigt, næppe lader sig udføre paa Grundlag af det her i Landet foreliggende Materiale, om der end ganske vist derfra, som det strax vil ses, kan hentes Bidrag til Spørgsmaalets Besvarelse. I det Væsenlige maa man holde sig til det almindelige Resultat, som følger af de foran udviklede Principer, og dette er, at der som oftest — selvfølgelig indenfor en vis Grænse —

kan finde nogen Udvidelse Sted af en vis given Trafik, uden at Udgiften forøges, og at der ud over denne Grænse ganske vist vil kræves en Forøgelse af Udgifterne, men ikke netop i samme Forhold. Der kan i Almindelighed finde en Del flere Passagerer Plads i Vognene, end Tilfældet er, og Togenes Længde kan ofte forøges noget uden nogen eller dog med en forholdsvis ubetydelig Forøgelse i Udgiften til Trækkekraft m. v. Er den Grænse naact, hvortil man kan gaa, maa et nyt Tog lægges ind, men dette vil i flere Retninger kræve en forholdsvis mindre Udgift, idet navnlig, som foran fremhævet, de faste Udgifter nu blive at fordele paa et større Antal Tog og følgelig falde med et forholdsvis mindre Beløb paa hvert enkelt Tog. Her maa det nu endvidere erindres, at Etableringen af et saadant nyt Tog i Almindelighed i det første Øjeblik vil mere end svare til den øjeblikkelige Trang til en Forøgelse af Pladserne, og at det derfor ganske vist i det paagjældende enkelte Aar vil kunne være Tilfældet, at Forøgelsen af Udgifterne bliver lige saa stor som Forøgelsen af Trafiken. Men dette vil i saa Fald atter forandre sig i den følgende Tid, naar denne vedbliver og derved efterhaanden kommer til at svare til det tilvejebragte større Rum. Det vil allerede af denne Grund hyppigt være misligt at blive staaende ved Betragtningen af et enkelt Driftsaar, i hvilket baade en Stigning af Trafiken og af Driftsudgifterne har fundet Sted.

Overfor den her udviklede Formening, at der hyppigt indtil en vis Grænse kan finde en Udvidelse af Trafiken Sted uden forøgede Udgifter ved en stærkere Benyttelse af de alt afgaaende Tog har Hr. Buchheister gjort nogle praktiske Betragtninger gjældende, som tildels ere ganske

rigtige, men som i ethvert Fald neppe have den Rækkevidde, som han tillægger dem. Hr. B. indrømmer, at gennemsnitlig kun omtrent $\frac{1}{4}$ (i det sidste Aar 27%) af Pladserne i Personvognene ere besatte og knap $\frac{3}{5}$ (39%) af Godsvognenes Bæreevne virkelig belastet; men han hævder, at der ikke vil kunne besættes eller belastes en større Del. For saa vidt Hr. B. støtter denne Paastand paa den Omstændighed, at Antallet af Rejser i de sidste 6 Aar er tiltaget c. 22% pr. Banemil og Vægten af Gods 89%, og at «for at kunne bestride denne forøgede Færdsel» har Togenes Gjennemsnitsstørrelse maattet forøges med 25% (fra 8 til 10 Vogne) og Togmilenes Antal pr. Banemil c. 22%, — saa maa det for det Første herved bemærkes, at disse Tal netop godtgjøre, at Forøgelsen af Togenes Længde og Antal dog er betydelig ringere end Forøgelsen af Trafiken. Men dernæst maa det erindres, at det slet ikke er givet, at Forøgelsen af Togmilenes Antal pr. Banemil har været en nødvendig Følge af Trafikens Forøgelse; man kan i og for sig have fundet det ønskeligt at forøge Togenes Antal for at imødekomme de Rejsendes Ønsker, og den tiltagende Trafik har da gjort det muligt at foretage denne Forbedring i Fartplanen uden Formindskelse af Nettoindtægten. Man kan heller ikke ganske se bort fra den Indflydelse, som Banenettets stadige Udvidelse har maattet øve paa disse Forhold.

Hr. Buchheister anfører imidlertid ogsaa to særlige Omstændigheder, som formentlig forhindre en stærkere Benyttelse af Vognene. Den ene er de Fordringer, som Publikum gjør: Man forlanger særskilte Røge-Kupeer og særskilte Dame-Kupeer, og «denne Underafdeling af Klasser virker hæmmende paa en fuldstændigere Besættelse». Dette

er ganske sandt; men det maa hertil bemærkes, at Et er, hvad Publikum anser sig berettiget til at fordre ved en saa høj Betaling for Jernbanebefordring som den nuværende, der for anden Klasse ikke er meget ringere end den tidligere Betaling for Diligencekjørsel — et Andet er, hvad Jærnbanebestyrelsen maa anse sig forpligtet til at byde, naar Prisen sættes særdeles lavt og navnlig for længere Rejser overmaade lavt. Der vil da fornuftigvis ikke kunne indvendes Noget imod, at Jærnbanebestyrelsen siger: for denne Pris kunne vi befordre Eder i de almindelige Personvogne; men ligesom de, der ikke ville nøjes med den almindeligst benyttede Vognklasse (— 3die Vognklasse benyttes paa de sjællandske Baner af 75, paa Statsbanerne endog af 87 pCt. af samtlige Rejsende —), maa finde sig i at betale særlig for den større Bekvemmelighed og det større Rum, de gjøre Fordring paa, og de, der ville befordres med større Hurtighed end den almindelige, maa betale den Merudgift, som Iltoget forvolde, saaledes maa de, der ville røge under Kjørselen, finde sig i at erstatte Banen den Merudgift, som det forvolder at skaffe dem særlige Kupeer, hvor de kunne have denne Nydelse uden at genere de øvrige Rejsende, ligesom ogsaa de Damer, der ikke ville benytte de almindelige Kupeer, maa betale for at faa en egen Kupe. Der er i Virkeligheden ingen Grund til, at samtlige Rejsende skulle betale deres Befordring højere, end det egentlig er nødvendigt, for at nogle Enkelte kunne faa deres Særfordringer opfyldte. Er det virkelig saa, at Opfyldelsen deraf volder en Merudgift, som har nogen Betydning — i modsat Fald vil det ganske vist være smaaligt at kræve særlig Betaling for disse Bekvemmeligheder —, er det

dog rimeligere, at de Paagjældende selv end at alle de Andre skulle betale derfor.

Mere Betydning har derimod den anden Betragtning, at «det Tog, som gaar tomt eller næsten tomt 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», og at man kun paa enkelte større Stationer kan hænge Vogne til eller fra. Men det kan næppe indrømmes, at det af denne Grund skulde være umuligt at faa mere end c. $\frac{1}{4}$ af Pladserne besatte. Exemplet fra Klampenborgbanen tillægger Hr. B. formentlig selv ikke nogen afgjørende Betydning, thi her ere jo Forholdene ganske ejendommelige og enestaaende. Undersøger man derimod Forholdet paa selve Statsbanerne, vil man efter den Opgjørelse, som i Driftsberetningerne gives over det Antal Passagerer, som have passeret enhver enkelt Strækning imellem to Stationer, finde følgende Minimum og Maximum af Passagertal paa de enkelte større Sektioner af Banerne imellem Stationer, af saadan Betydning, at Vogne kunne hænges til eller fra (— det første Tal angiver Minimum, det næste Maximum af Passagerer imellem to Nabostationer, angivet for de førstnævnte Sektioner i dagligt Gjennemsnit for 1874—75, for de sidstnævnte i aarligt Antal i 1875—76; det sidste Tal angiver, hvor mange pCt. af Maximums-Tallet der have passeret den mindst befærdede Strækning af den paagjældende Banesektion):

(1874—75)	Minimum.	Maximum.	pCt. af Max.
Frederikshavn-N. Sundby	109	234	46
Aalborg-Randers	180	307	59
Randers-Fredericia	339	503	66

(1874—75)	Minimum.	Maximum.	pCt.
Langaa-Viborg	241	292	82
Viborg-Holstebro	99	196	51
(1875—76)			
Holstebro-Ringkjøbing	c. 34,200	48,900	70
Ringkjøbing-Varde	- 19,600	31,500	62
Varde-Lunderskov	- 68,200	78,200	87
Nyborg-Strib	- 132,000	242,000	54
{Nyborg-Odense	- 164,000	200,000	92}

Det vil heraf ses, at f. Ex. Togene paa den fynske Bane maa være beregnede paa et næsten dobbelt saa stort Antal Passagerer, som det i dagligt Gjennemsnit vil have paa en vis Strækning; men paa den anden Side maa det erindres, at det anførte Minimum ordenligvis kun findes paa en eneste Strækning af Banen, og at der paa hele den øvrige Sektion kan paaregnes en større Del af Pladserne besatte. Saaledes var paa den fynske Bane i 1874—75 Maximum af dagligt Gjennemsnit 600 Passagerer (paa Strækningen Odense - Holmstrup); det Procenttal heraf, der passerede hver af de øvrige Strækninger af den fynske Bane, var henholdsvis (regnet i Retningen fra Nyborg til Strib):

56 — 58 — 64 — 73 — (100) — 91 — 80 — 77 — 59 — 57 — 58 — 51 pCt.

Selv om der nu tages Hensyn til, at den daglige Virkelighed ikke ganske svarer til det daglige Gjennemsnit, vil det ses, at selv paa denne Bane, hvor Forholdene i den her omhandlede Retning ere langt ugunstigere end paa de fleste Sektioner af de jyske Baner, vil der i den her fremhævede Omstændighed næppe være tilstrækkelig Forklaring af, at der gjennemsnitlig paa den hele Banestrækning kun have c. 27% af Pladserne besatte.

Selv om imidlertid dette var et nødvendigt Forhold og det var umuligt at faa Vognene synderligt bedre besatte, vilde dette i ethvert Fald dog kun begrænse Anvendelsen, men ingenlunde omstøde Rigtigheden af det almindelige Princip, at en Forøgelse af Trafiken indenfor en vis Grænse kan ske uden Udgiftsforøgelse og ud over denne Grænse med en forholdsvis ringere Udgiftsforøgelse. Selv om det maatte have været nødvendigt at gjøre Togene 25% større, er det ikke dermed sagt, at de ogsaa ere blevne 25% dyrere, og noget lignende gjælder med Hensyn til en Forøgelse af Togenes Antal. At Driftsudgifterne i Virkeligheden ikke stige i samme Forhold som den tiltagende Trafik, derom foreligger der tilstrækkeligt Bevis i Erfaringerne fra den sjællandske Bane, om disse end, som sagt, ikke kunne benyttes til at afgjøre det almindelige Forhold imellem disse to Størrelser. Vi finde saaledes for Aarene 1860—63 en jævn Tiltagen af Trafiken, baade af Person- og Godstrafiken, der, naar Trafiken i 1860 tages til Udgangspunkt og sættes = 100, betegnes ved følgende Tal, med hvilke vi jævnføre Driftsudgifterne i de samme Aar, angivne paa samme Maade:

	Personantal.	Godsmængde.	Driftsudgifter.
1860	100	100	100
1861	109	104	101,8
1862	109	105	97
1863	121	120	109,4

Vi se altsaa her, at Trafiken i 1861 og 1862 udvides med henholdsvis 4 à 9 pCt., uden at Gjennemsnittet af disse to Aars Driftsudgifter forøges, ja endog

med en ubetydelig Nedgang af dem, medens Trafiken i 1863 endog er tiltagen med over 20 pCt. i Forhold til 1860, uden at Driftsudgifterne forøges mere end 9,4 pCt. Men sammenholder man nu i det Enkelte Driftsregnskaberne for de paagjældende Aar, vil man finde, at af de c. 24,000 Rd., hvormed de samlede Driftsudgifter i 1863 overstiger Udgifterne i 1860, falder de 8,500 Rd. paa Banegaardsbygningerne — og heraf atter 6,000 Rd. paa Gjenopførelsen af den ved Stormen omblæste Perronmur ved Roskilde, en Udgift, der jo ikke staar i den fjerneste Forbindelse med Trafikens Udvidelse. Endvidere falder en Merudgift af 2,000 Rd. paa Hegnet og Banevogterhusene og 500 Rd. paa de optiske Telegrafer og Skilderhusene, hvilke Udgifter heller ikke synes at have det Mindste med Trafikens Forøgelse at gjøre. Fradrages disse 8,500 Rd., bliver Stigningen i Driftsudgifterne kun lidt over 6 pCt. — og det er endda tvivlsomt, om disse 6 pCt. med Rette kunne skrives paa Trafikudvidelsens Regning, da der paa Kontoen: Overbygningens Vedligeholdelse, som i de tre Aar 1860—62 viser sig konstant, endog snarest lidt nedadgaaende, i 1863 pludselig er en Stigning til det Dobbelte eller en Forøgelse med 12,600 Rd. Skrives blot det Halve heraf paa de foregaaende Aars Regning, bliver hele Stigningen kun omtrent 4 pCt. ved en Forøgelse af Trafiken med over 20 pCt., — hvorved det maa erindres, at der her er Tale om den samlede Udgift ved Banernes Drift, ikke blot om den, der af Hr. B. betegnes som «Transportudgiften».

Forfølges dernæst efter Nordbanens Aabning Trafiken igjennem Aarene 1865—69, finder man paa samme Maade følgende Stigning:

	Persontallet.	Godsmængden.	Diftsudgifterne*).
1865	100	100	100
1866	109	103	104,6
1867	107	116	105,0
1868	116	126	109,4
1869	125	134	110,6

Det viser sig altsaa ogsaa her, at Trafikens Forøgelse har kunnet naa et Omfang af omtrent 30 pCt., uden at Driftsudgifterne ere stegne mere end c. 10 pCt. Og selv denne Stigning skyldes utvivlsomt for en væsenlig Del den Omstændighed, at der i 1867 oprettedes Iltog imellem Kjøbenhavn og Korsør, der i 1867 gik i 88, i 1868 derimod i 153 og i 1869 endog i 230 Dage. Det er saaledes ikke sagt, at en Forøgelse af Togenes Antal vilde været nødvendig paa Grund af Trafikens Tiltagen; men i ethvert Tilfælde er det klart, at Udgiftsforøgelsen næppe vilde være saa stor, dersom man havde holdt sig til Persontog i Stedet for at oprette de kostbarere Iltog. Dette maa saa meget mere fremhæves, som Udgiftsforøgelsen hovedsagelig falder paa to Poster, paa hvilke Iltog notorisk — og efter Hr. B.s egne Udtalelser — virke stærkere end Persontog, dels nemlig Overbygningen, dels Materiellets Vedligeholdelse. Men dertil kommer, at disse Udgifter — bortset fra, at de ganske naturligen tiltage efterhaanden som Banen bliver ældre, selv om Trafiken bliver uforandret — netop, som

*) Da Udgifterne til Snekastning, som i og for sig ikke staa i nogen Forbindelse med Trafikens Omfang, i 1865 have været ualmindelig store (c. 27,000 Rd.), ere de helt holdte udenfor; det Samme er sket med Tilskud til Dampskibsfarten imellem Helsingør og Helsingborg og det i de senere Aar tilstaaede midlertidige Lønningstillæg paa Grund af Dyrtiden.

foran bemærket, ere af den Natur, at de efter Omstændighederne kunne holdes inden noget snævrere Grænser i nogle Aar, imod at der da bliver gjort saa meget mere i de følgende Aar. At dette har været Tilfældet i de her omhandlede Aar, synes fuldkommen klart at fremgaa af deres Omfang i disse Aar, sammenholdt med de nærmest efterfølgende. Udgifterne vare henholdsvis til Overbygningens og til Driftsmateriellets — og særlig Lokomotivernes — Vedligeholdelse:

	Overbygningen.	Materiellet.	Lokomotiver.
1865	37,326 Rd.	39,324 Rd.	14,779 Rd.
1866	37,744 —	60,899 —	26,459 —
1867	39,943 —	63,320 —	22,127 —
1868	54,321 —	67,666 —	25,839 —
1869	45,812 —	64,683 —	30,290 —
1870	64,042 —	60,249 —	24,443 —
1871	38,370 —	71,936 —	40,274 —

Man behøver kun at lade sit Øje glide hen over disse Tal for at se, at de paa ingen Maade kunne betragtes som et Udtryk for et umiddelbart og nøje Forhold til Trafikens Forøgelse. I 1868 naa de deres Maximum, og i 1871, da hele Sydbanen er kommen til og derhos i en betydelig Grad har forøget Trafiken paa de ældre Baner, ere Udgifterne til Overbygningens Vedligeholdelse atter gaaede ned til omtrent det samme Beløb som i 1865. Det viser sig desuden, at Udgifterne til Materiellets Vedligeholdelse i sidstnævnte Aar have været ekstraordinært lave, maaske netop fordi man havde udgivet saa meget til Snekastning, saa at det maa føre til skjæve Slutninger at tage dette Aar til det normale Udgangspunkt.

Men holdes disse to Udgiftsposter ude af Betragtning, faaes følgende Stigning i de øvrige Driftsudgifter:

1865:	100
1866:	100,7
1867:	99,0
1868:	98,5
1869:	103,8

medens Persontallet og Godsmængden, som foran anført forøges med indtil 25 og 34 pCt. Og dersom man holder sig til samtlige Driftsudgifter, men tager Aaret 1866 til Udgangspunkt, faar man følgende Stigning i

	Persontallet.	Godsmængden.	Driftsudgifterne.
1866	100	100	100
1867	98,1	112,6	100,3
1868	106,4	122,3	104,6
1869	114,6	130,1	105,7

— og det uagtet der i de tre sidste Aar er kommet Iltog til. Der foreligger heri formentlig et i og for sig tilstrækkeligt og efter Omstændighederne saa fulgyldigt Bevis for Rigtigheden af det fremhævede Princip, som det overhovedet kan føres. At det her i begge de fremhævede Tilfælde anførte Forhold imellem Stigningen i Trafiken og i Udgifterne skulde betragtes som en almindelig Norm, hvorpaa der kunde bygges videre, er selvfølgelig ikke min Mening; men jeg maa anse det for godtgjort, at i al Almindelighed en Forøgelse af Trafiken langtfra fremkalder en tilsvarende Forøgelse enten af Driftsudgifterne i det Hele eller af den Del af samme, der mere direkte vedrører Driften.

Man vil herefter sikkert forstaa, at jeg strax maatte finde Anledning til at forvare mig imod Betydningen af den af Hr. Buchheister S. 410 opstillede Beregning, der

skal godtgjøre, at en Nedsættelse af Taxterne til det Halve selv under Forudsætning af, at Trafiken derved forøgedes til det Tredobbelte, vilde bevirke, at Netto-Overskudet kun blev 595,000 Kr. i Stedet for 1,370,000 Kr., og det naget der dog gaaes ud fra, at de saakaldte Stationsudgifter forblive konstante. Det vil nemlig ses, at dette Resultat fremkommer derved, at den (større) Halvdelen af Driftsudgifterne, som Hr. B. kalder Transportudgifterne (Togtjenesten, Overbygningens og Driftsmateriellets Vedligeholdelse samt Trækkekraften), forøges netop i samme Forhold, som Trafiken tiltager, nemlig til det Tredobbelte. Rigtigheden heraf maa jeg i Henhold til alt det Anførte bestemt benægte, og man vil se, hvilken Betydning dette har, deraf, at dersom Stigningen blot var 250 pCt. i Stedet for 300 pCt., som Hr. B. regner, vilde Netto-Overskudet paa det Allernærmeste blive netop, hvad det nu er (1,317,000 Kr. imod 1,370,000 Kr.). Og jeg maa fastholde, at det, efter hvad der foreligger, er mindst akkurat lige saa berettiget at opstille denne som hin Beregning.

Nu vil man maaske indvende, at Hr. Buchheisters Regnestykke er bygget paa en omhyggelig Beregning over, hvad hver Person og hvert Godscentners Transport virkelig koster. Men hertil maa svares: hele Hr. B.s Undersøgelse er bygget paa en fuldstændig Miskjendelse af det Spørgsmaal, der skulde undersøges: den hviler helt igjennem paa en afgjort *petitio principii*. Thi hele hans Beregning viser jo kun, hvad det i 1874—75 med den daværende Trafik kostede at transportere en Person eller et Centner Gods paa Statsbanerne*),

*) At Beregningen hviler paa den aldeles vilkaarlige Forudsætning, at Udgiften ved henholdsvis Person- og Godsbefordringen er

men at det vilde koste netop det Samme, selv om Trafiken blev flere Gange større, var jo netop det, der skulde bevises. Da det nu netop er dette, hvorefter Hovedspørgsmaalet drejer sig, gaar det virkelig ikke an at betragte det som noget Givet. Vil man saaledes blot overføre den af Hr. B. i saa Henseende udførte Beregning paa de sjællandske Jærnbaner, saa vidt dette lader sig gjøre, da Posteringen er en Del forskjellig, vil man t. Ex. for 1873, da der pr. Banemil befordredes c. 69,000 Personer imod 23,500 paa Statsbanerne — altsaa netop omtrent svarende til en Forøgelse af disses Trafik til det Tredobbelte —, bortset fra Kapitalens Forrentning, som jo ikke kommer frem ved Statsbanerne, omtrent faa følgende Beløb for

«Stationsudgifter» . . . 438,000 Rd.

«Transportudgifter» . . 414,400 —

hvor altsaa ligeledes hver Del omtrent udgjorde det Halve

proportional med Indtægten henholdsvis af disse Befordringer, skal jeg ikke nærmere dvæle ved, uagtet det er indlysende, at dette saa langt fra er Tilfældet, at det tværtimod maatte betragtes som et særdeles heldigt Træf, om dette var Tilfældet. Der kan næppe være Tvivl om, at paa adskillige — og vistnok de fleste — Baner maa Personbefordringen bære en Del af Udgifterne ved Godstransporten, paa andre maaske omvendt. Lige saa lidt skal jeg opholde mig ved det Dristige i at tage Tallene for et enkelt Aar som afgjørende i al Almindelighed. Jeg skal kun bemærke, at man ved at tage tre forskellige Aar kommer til følgende Resultat af den af Hr. B. fulgte Beregningsmaade:

	Personer.	Gods.
1871—72	27 + 7,6 L.	7,3 + 0,96
1874—75	34,3 + 7,9 -	9,7 + 0,85
1875—76	30,3 + 9,2 -	7,7 + 0,75

Det S. 410 udførte Regnestykke vil komme til at tage sig en Del forskjelligt ud, eftersom man følger den ene eller den anden af disse Formler.

af den samlede Driftsudgift. Gjennemfører man nu videre Hr. B.s Beregning (jf. S. 406), vil man, da Indtægten af Personbefordringen omtrent er 64,6 pCt. af den samlede Person- og Godsbefordringsindtægt, komme til følgende Formel for Udgiften ved henholdsvis en Persons og et Godscentners Befordring:

$$P = 24,4 \text{ Ø.} + 5,9 \text{ L. i Stedet for } 34,3 + 7,9 \text{ L.}$$

$$C = 5,3 - + 0,75 - \quad - \quad 9,7 + 0,85 -$$

Vilde man nu gaa ud fra denne Formel, vilde man for de $29\frac{1}{4}$ Mil Personmil (jf. S. 410) kun faa en Transportudgift for Personer af c. 1,725,000, for Gods af c. 1,766,000 Kr., tilsammen altsaa en Transportudgift af 3,491,000 Kr. i Stedet for, som Hr. B. regner, 4,312,500 Kr.*). Jeg tror, at enhver uhildet Læser vil indrømme mig, at denne Beregning har netop samme Gyldighed som Hr. Buchheisters — eller i Virkeligheden langt større, da det befordrede Persontal pr. Banemil her kommer det, for hvilket Transportudgiften skulde beregnes, saa meget nærmere —, at Hr. Buchheisters Beregning bliver af en saa tvivlsom Rigtighed, at man næppe tør tillægge dens Resultater stor Vægt.

Endnu skal jeg kun til yderligere Overvejelse fremhæve, at paa Klampenborgbanen, hvor der i 1869, det sidste Aar, for hvilket en særlig Opgjørelse er givet, befordredes henved 400,000 Personer pr. Banemil, var den

*) Hvor store «Stationsudgifterne», der ganske vist ikke tør forudsættes konstante, tør anslaaes ved en Forøgelse af Trafikken til det Tredobbelte, skal jeg ikke komme nærmere ind paa at beregne, da jeg anser hele dette Grundlag for en altfor usikker Basis for virkelige Beregninger; jeg skal kun gøre opmærksom paa, at der efter denne Beregning endog bliver Plads for en Fordobling af dem, uden at man dog kommer til det af Hr. B. forudsagte Resultat, at «Driftsudgifterne næppe kunde dækkes».

samlede Driftsudgift for hver Passager paa den $1\frac{3}{4}$ Mil lange Bane kun — 16,4 Øre, medens Udgiften efter Hr. B.s Beregning maatte være 50 Øre. Og dog finder netop paa denne Bane den særdeles ugunstige Fordeling af Trafiken Sted, som Hr. B. selv har fremhævet, at et stort Antal Tog maa kjøre tomme i den ene Retning.

Jeg har hidindtil udelukkende omhandlet den lave, ikke den ensformige Jærnbanelagt; thi medens der meget vel kan være Tale om at gennemføre en lav Taxt uden at gjøre den ensformig — t. E. nedsætte den nugældende Taxt til det Halve —, lader den ensformige Taxt sig kun da gennemføre, dersom der kan finde en betydelig Nedsættelse af de nugældende Taxter Sted. Hr. Buchheisters Imødegaaen af mit Forslag gaar derfor ogsaa nærmest kun ud paa at paavise, at dette er uigjennemførligt, fordi Taxten ikke kan ansættes saa lavt, som den nødvendigt maa, dersom den skal være ensformig. Var dette blevet bevist, havde jeg ganske vist maattet erkjende, at mit Forslag var uigjennemførligt; nu derimod kan jeg saa langtfra erkjende, at dette skulde være Tilfældet, at det for mig staar i alt Væsenligt urokket, ja, der er endog i selve det af Hr. Buchheister Udviklede Adskilligt, som har styrket min Overbevisning om Principets Rigtighed. Jeg skal nærmere paavise dette i det følgende Hefte, hvor jeg da tillige skal omhandle det af Hr. Buchheister paaberaabte belgiske Experiment.

(Sluttes.)