

De belgiske Statsjernbaners Godstaxter sammenlignede med de danske.

Af

Baneingeniør, cand. polyt. W. Toussieng.

Af en interessant Afhandling over de belgiske Godstaxter, som i Marts Maaned d. A. fandtes i «Annales des ponts et chaussées», meddeles nedenstaaende korte Uddrag, der formentlig er af Interesse for en Del af nærværende Tidsskrifts Læsere, særlig paa en Tid, hvor der som en Følge af Statens Overtagelse af de sjællandske Jernbaners Drift forestaar en Reform af de danske Jernbanetaxter. Samfærdselsforholdene i Belgien med dets heldige Beliggenhed, dets tætte Befolkning og storartede Industri have vel ikke Meget tilfælles med danske Forhold, men den Tanke, der ligger til Grund for de to Landes Jernbanedrift, hvorved dog særligt tænkes paa Statens Jernbaner, er saa nær den samme, at en Sammenligning mellem de belgiske og danske Statsbaners lokale Godstaxter kan være baade interessant og lærerig.

Ved Jernbaneanlægene i Belgien har man fra Begyndelsen af principmæssigt holdt paa, at Staten bør være Herre over samtlige Baner, og alene øjeblikkelige Vanskeligheder have nødsaget Regeringen til at over-

lade Anlægget og Driften af en Del af Jernbanenettet til Private. Allerede 1833 udtalte Regeringen under Debatten om de fremtidige Baneanlæg, at Anlægget skulde ske for Statskassens Regning, at Formaålet udelukkende skulde være at lette Landets industrielle og kommercielle Udvikling, og at der ikke vilde blive givet Koncession til Private. Med dette Formaal for Øje valgte man Mecheln til Midtpunkt for samtlige Jernbaneanlæg og byggede herfra først og fremmest Hovedlinjerne til Havnestæderne og Grænserne, saaledes mod Nord til Antwerpen, mod Vest over Gent og Brügge til Ostende, mod Øst over Löwen, Lüttich og Verviers til den tyske og mod Syd over Brüssel mod den franske Grænse.

Ved Fastsættelsen af Taxterne har man fulgt de samme Principer, og der spores i enhver Modifikation i Tarifen de samme Bevæggrunde; 1) at gjøre Belgien til Gjennemgangsled for Handelsforbindelsen mellem Nabolandene, særlig for Trafiken mellem England og Frankrig paa den ene og Tyskland paa den anden Side. 2) at ophjælpe Landets Industri ved at udvide Markedet for de indenlandske Produkter, forsaavidt Saadant er muligt at opnaa gennem billige Taxter for de store Transportlængder.

Jernbanernes Anlæg og Drift bliver ikke betragtet som et industrielt Foretagende, hvorfor Spørgsmaalet om Anlægskapitalens Forrentning og om Nettoudbytte sættes i anden Linje.

Med en sjelden Udholdenhed har den belgiske Regering søgt at udfinde den Tarif, der bedst passede til Landets Forhold, den har fra 1837 til 1865 indført idelige Forbedringer og forsøgt alle tænkelige Systemer,

indtil den endelig fra sidstnævnte Aar og til den Dag i Dag væsenlig har beholdt den samme Tarif uforandret.

Indtil 1839 nøjedes man med at udleje Vognene til Afsenderen, der uden Hensyn til Varernes Beskaffenhed eller Værdi havde at betale en vis Fragt pr. Ton og pr. Km. De Afsendere, hvis Varer havde en ringere Vægt end den, der svarede til en hel Vognladning, henvendte sig til Kommissionærer, der opsamlede Varerne indtil der var en Vognladning til den samme Station. Vel kunde man forsende Stykgods til en Vægt af under 1000 Pd., men til en betydelig højere Taxt uden Hensyn til Varernes Værdi. Naar saaledes Taxten for Vognladningsgods var 0,134 fr. pr. Ton pr. Km., betaltes der for Stykgods 0,40 fr. pr. T. pr. Km.

Først efter 1848 finder en egentlig Klassifikation af Varerne Sted, og alle Taxterne før 1860 vare proportionale med Transportlængderne. Den første Differentialtaxt blev indført i Januar 1861, fordi Statistiken udviste, at 4de Kl. Gods som Stenkul, Kokes, Rujern m. m. gennemsnitlig ikke transporteres udover 75 Km. Ved udenfor denne Grænse kun at belaste disse Varer med en ubetydelig Tillægstaxt, opnaaede man at udvide deres Transportrayon meget betydeligt. Efterhaanden indførtes Differentialtaxter ogsaa for de andre Vareklasser, hver Gang med en øjeblikkelig Nedgang i Indtægterne, hvilken Nedgang dog meget snart opvejedes af den betydelige Forøgelse af Trafiken.

Den nugældende belgiske Tarif er indført 1880, men er i det Væsenlige af samme Indhold som Tarifen af 1865. Tarif Nr. 1 omfatter Expresgods, der leveres i Modtagerens Bopæl, omtrent svarende til

vore Frimærkepakker; men Portoen er meget højere og ikke konstant for alle Afstande. Tarif Nr. 2 finder Anvendelse paa Ilgods, hvis Vægt ikke maa overstige 400 Pd., og som ligeledes bringes hjem til Modtageren. Tarif Nr. 3 indeholder Taxterne for det egenlige Fragt-gods, der inddeles i fire Klasser (se omstaaende Tabel).

Tillægstaxten af 2 C. pr. T. pr. Km. for 4de Kl. udover Transportlængder af 350 Km. synes at gjøre et Brud paa Tarifens Princip; men Forhøjelsen har maattet indføres for at tilvejebringe Overensstemmelse med Taxterne i en Specialtarif for en Del af 4de Kl.s Varer.

Mindre end 800 Pd. modtages ikke af 1ste Kl.s Varer uden at der betales for 800 Pd. eller Forsendelsen expederes som Ilgods. Af 2den og 3dje Kl.s Varer maa der svares Fragt efter 1ste Kl., saafremt Partiet er under 10,000 Pd., og et Parti 4de Kl.s Gods under 20,000 Pd. bliver at expedere efter Taxten for 3dje Kl. Disse strenge Minimumsbestemmelser give Jernbanen en ikke ubetydelig Indtægt, men de give ogsaa Anledning til, at Kommissionærer paatage sig saadanne Forsendelser under Minimumsvægten, hvorved Taxtdifferensen dels bliver en Fortjeneste for Kommissionæren, dels en Besparelse for Afsenderen.

Bestemmelsen om Minimumsvægt fører endvidere til en større Gjennemsnitsbelastning for de belgiske Godsvogne. I Aaret 1879 var Gjennemsnitsbelastningen for en Godsvogn paa efternævnte Baner som følger:

Jydsk-Fynske Statsbaner.....	2,23 Tons
Sjællandske Jernbaner.....	2,33 —
Fransk Østbane.....	3,50 —
— Vestbane.....	3,57 —
Paris-Lyon-Méditerranée.....	3,73 —
Belgiske Statsbaner.....	4,28 —

1ste Klasse.		2den Klasse.		3dje Klasse.		4de Klasse.	
Trans- port- længde. Km.	Taxt. Centimeter.	Trans- port- længde. Km.	Taxt. Centimeter.	Trans- port- længde. Km.	Taxt. Centimeter.	Trans- port- længde. Km.	Taxt. Centimeter.
0-5	konst. 50 pr. T.	0-5	konst. 40 pr. T.	0-5	konst. 30 pr. T.	0-24	6 pr. T. pr. Kil.
6-75	+ 10 pr. T. pr. Kil.	6-75	+ 8 pr. T. pr. Kil.	6-75	+ 6 pr. T. pr. Kil.	25-75	+ 4 — —
76-150	+ 8 — —	76-125	+ 4 — —	76-100	+ 3 — —	76-100	+ 2 — —
151-200	+ 6 — —	over 125	+ 2 — —	101-125	+ 2 — —	101-350	+ 1 — —
over 200	+ 4 — —			over 125	+ 1 — —	over 350	+ 2 — —
Minimum = 800 Pd.		Minimum = 10,000 Pd.		Minimum = 10,000 Pd.		Minimum = 20,000 Pd.	

En anden Bestemmelse, der ligeledes bidrager til en mere intensiv Benyttelse af de belgiske Godsvogne, er, at Fristen til en Vogns Læsning er indskrænket til 8 Timer, medens man dertil andet Steds indrømmer 24 Timer.

For at kunne overføre det belgiske System paa andre Landes Jernbanenet maa følgende Betingelser være opfyldte:

1) Banerne maa være Statsbaner og drives af Staten.

2) Staten maa have Evne og Vilje til om fornødent at give Afkald paa en Del af Anlægskapitalens Forrentning eller af Nettoudbyttet for derved at understøtte Landets kommercielle og industrielle Interesser.

3) Landets Jernbanenet maa ikke have en altfor stor Udstrækning og navnlig ikke tilstede for store Transportlængder.

4) Anlægskapitalen og Driftsudgifterne pr. Km. Bane maa ikke være for store.

Af de følgende Bemærkninger, som gaa ud paa at betragte de danske Jernbaner i Sammenligning med de belgiske og tildels enkelte andre fremmede Baner for hvert af ovenstaaende fire Punkter, turde det fremgaa, at det belgiske Tarifsystem netop maatte egne sig for de danske Statsbaner.

ad 1. I Slutningen af Aaret 1880 havde de belgiske Statsbaner en Længde af 2792 Km. eller 68 pCt. af det samlede Banenet, medens de danske Statsbaner i Slutningen af 1881 udgjorde 85 pCt. af hele Banenettet, efter at Staten ved Kjøb har erhvervet de sjællandske Jernbaner. I de store Lande er det forbundet med større Vanskelighed at samle de vigtigste Linjer

paa Statens Haand. I det tyske Rige har man gjort en Begyndelse med at faa flere vigtige Linjer ind under Statens Drift, men i flere andre Lande er man endnu ikke enig om, hvorvidt Banenettet bør drives af Staten eller overlades til store private Selskaber, der særlig i Henseende til Fastsættelse af Tariferne ere underkastede Regeringens Kontrol. I Frankrig er Stemningen saaledes meget delt, og det er oftere offentlig udtalt, at Republikens Finanser, paa Grund af den overordenlige Forøgelse af Statsgjælden, ikke vilde være i Stand til at magte den Opgave, ved Kjøb af de private Baner at blive Herre over Landets Jernbaner. Den største Del af de franske Jernbaner er i Hænderne paa sex store Selskaber, der ikke uden Regeringens Samtykke kunne foretage nogen Forhøjelse eller Nedsættelse i Taxterne, og Mange finde det ønskeligt, ikke alene at afstaa Driften af de nuværende franske Statsbaner til et syvende Selskab, men ogsaa at indlemme de Baner, der ifølge Freycinets store Arbejdsplan skulle bygges, i det ene eller det andet af disse Selskabers Net. Ved Drøftelsen af det samme Spørgsmaal henviser man ogsaa til, hvilke finansielle Vanskeligheder Belgien har haft af Statsbanernes Drift, og sikkert er det, at den belgiske Regering en enkelt Gang har været nødsaget til at forhøje Persontaxterne for at raade Bod paa Mindreindtægten paa Grund af den billige Godstarif; men man maa da ikke glemme, hvilket Opsving de af Staten ofrede Summer have givet Belgiens Industri og Handel.

ad 2. De jydsk-fynske Statsbaner maa siges særligt at være anlagte med det Maal for Øje at hjælpe paa Landets Handel og Opkomst i det Hele, hvoraf atter følger, at Banerne maa drives paa samme Basis.

De sjællandske Jernbaner ere snarere anlagte som et industrielt Foretagende, dog med Statens Rentegaranti. Hidtil har den danske Stats Finanser med Lethed kunnet bringe det Offer at give Afkald paa Forrentningen af en Del af Statsbanernes Anlægskapital, og den Frygt, som Modstanderne af Statsbanedriften have udtalt, at Regeringen under finansielle Forlegenheder vilde komme i den Fristelse at benytte Jernbanen som Skatteobjekt ved Tarifens Forhøjelse, er for Danmarks Vedkommende sikkert ugrundet.

ad 3. Den største Transportlængde er paa de belgiske Statsbaner c. 400 Km., og Maximaltransporten paa de danske Jernbaner er omtrent den samme, idet Afstanden mellem Frederikshavn og Vamdrup, der er c. 392 Km., maa anses for den rimeligste Maximums-transport for Gods. Afstanden mellem København og Esbjerg er c. 338 Km. Naar den belgiske Tarif udstrækkes over meget lange Afstande, f. Ex. over 1000 Km., da faar Taxtens billigste Del en saadan Overvægt, at hele Transportens Indtægt pr. Ton pr. Km. bliver lig eller mindre end Udgifterne pr. Ton og Km. Fra dette Punkt betaler Transporten sig ikke mere, altsaa er Tarifen for lav. Paa den anden Side formindskes ogsaa Udgifterne pr. Ton og Km., jo længere Gjennemsnitstransporten bliver pr. Ton, fordi en stor Del af Udgifterne, f. Ex. til Vedligeholdelse af selve Banelegemet, Banens Bevogtning, Expeditionen og Rangeringen paa Stationerne etc., er uafhængig af Transportens Længde. Hvert Aars Statistik giver Oplysning om, i hvilken Retning Tarifen bør modificeres.

Middeltransportlængden var paa de efternævnte Banelinjer:

Jydsk-Fynske Statsbaner 1879.....	78,94 Km.
Sjællandske Jernbaner s. A.....	52,73 —
Belgiske Jernbaner s. A.....	69,64 —
Paris-Lyon-Méditerranée 1878	183,00 —
Orléans s. A.	204,00 —

Middeltransporten paa de belgiske Statsbaner ligger imellem de jydsk-fynske og de sjællandske Baners, men de store franske Selskabers Linjer have en saa meget større Gjennemsnitstransportlængde, at en direkte Overførelse af den belgiske Tarif vilde være ensbetydende med et stort finansielt Tab. Beregningen er for Aaret 1878 foretaget for det franske Nordbaneselskabs Linjer med følgende Resultat:

Middeltarifen var i 1878 for de belgiske Statsbaner.	4,85 C.
Middeltarifen for den franske Nordbanes Trafik	
samme Aar vilde have været, naar den bel-	
giske Tarif lagdes til Grund	4,04 -
Virkelig Middeltarif efter Nordbanens egne Taxter	5,54 -
Mindreindtægt altsaa 1,50 C. pr. T. og pr. Km.	

Antallet af Kilometer-Tons var 1878 1,362,962,000, alene for det egentlige Fragtgods, saa at Tabet paa denne Del af Godstrafiken vilde beløbe sig til 20,440,000 fr.

ad 4. Naar man betragter omstaaende Tabel over Anlægsomkostningerne pr. Km. Bane i de forskjellige Lande, vil det ses, at Danmark ogsaa i denne Henseende er forholdsvis gunstigt stillet, naar Talen er om Anvendelsen af et billigt Taxtsystem. Kun Norge med sine tildels smalsporede Baner kan opvise en mindre Anlægs kapital pr. Km.

Norge	Anlægskapital	65,600	Kr. pr. Km. Bane
Danmark.....	—	86,000	— —
Sverige	—	98,000	— —
Italien.....	—	180,000	— —
Belgien.....	—	207,000	— —
Preussen.....	—	224,700	— —
Holland.....	—	226,800	— —
Frankrig.....	—	335,000	— —
Storbritannien.....	—	422,000	— —

Opgjørelsen af hvert forløbet Aars Driftsudgifter pr. Tons og pr. Km. Gods kan tjene til Vejledning ved Bedømmelsen af, i hvilke Retninger Tarifen bør modificeres, nemlig ved Sammenligning med samme Aars Indtægt for Godstransporten pr. Ton og pr. Km.

For at kunne beregne hvormeget 1 Ton Gods i Gjennemsnit har kostet Jernbanen at transportere 1 Km., gaar man i Almindelighed ud fra den Forudsætning, at Transporten af en Passager foranlediger omtrent samme Udgift som af 1 Ton Fragtgods. Denne Sætning er fremgaaet af statistiske Beregninger over de østerrigske Statsbaners Driftsresultater og er bleven bekræftet ved Beregninger, som Selskabet Paris-Lyon-Méditerranée har foretaget for Aaret 1877, hvoraf Resultatet var for det hele Banenet:

Udgifterne for Transporten af een Rejsende =	2,55 C. pr. Km.
—	- 1 T. Fragtg. = 2,66 - —

Efterstaaende Tabel viser Indtægten og Udgiften for Transport af Fragtgods pr. Ton og pr. Km. paa forskellige Linjer i Aaret 1879.

	Udgift pr. T. og pr. Km.	Indtægt pr. T. og pr. Km.
Sjællandske Jernbaner	2,12 Øre	7,86 Øre
Jydsk-Fynske Statsbaner	3,33 —	6,24 —
Belgiske Statsbaner.....	2,02 —	3,57 —

	Udgift pr. T. og pr. Km.	Indtægt pr. T. og pr. Km.
De store franske Selskaber	2,05 —	4,04—4,53 Øre
Tyske Jernbaner	1,68 —	4,05 Øre
Badensiske Statsbaner	2,15 —	5,26 —
Baierske —	1,90 —	4,56 —
Østrigsk Jernbaneselskab	2,37 —	5,70 —

Tabellen viser, at af alle de deri optagne Linjer have de belgiske Statsbaner den mindste Gjennemsnits-tarif; men desuagtet have disse Baner samme Aar forrentet deres Anlægs kapital med 3,65 pCt.

Sammenligning mellem de belgiske og danske Godstaxter. Det belgiske Tarifsystem passer efter foranstaaende Bemærkninger ganske godt til danske Forhold, og i Virkeligheden have vi det samme System, da i hvert Tilfælde samtlige i de danske Tarifer indeholdte Godstaxter ere Differentialtaxter. En direkte Sammenligning vil vise, at Forskjellen for de danske Statsbaners Vedkommende ikke er meget betydelig.

Transport- længde.	Sjællandske Jernbaner				Jydsk-Fynske Statsbaner			
	Taxt pr. Ton og pr. Km. i Øre				Taxt pr. Ton og pr. Km. i Øre			
	Kl. IV	V	VI	VII	II A	II B	II C	II D
38 Km.	7,89	7,02	6,02	5,26	6,49	5,26	4,03	3,68
75 —	7,02	5,48	4,53	3,50	5,54	4,18	3,07	2,71
100 —	6,17	4,70	4,02	2,91	5,00	3,81	2,76	2,43
150 —	5,26	4,04	3,45	2,27	4,44	3,33	2,38	2,13
173 —	4,98	3,85	3,30	2,08	4,26	3,18	2,39	2,06

Transport- længde.	Jydsk-Fynske Statsbaner				Belgiske Statsbaner			
	Taxt pr. Ton og pr. Km. i Øre				Taxt pr. Ton og pr. Km. i Øre			
	Kl. II A	II B	II C	II D	1ste	2den	3dje	4de
100 Km.	5,00	3,81	2,76	2,43	7,36	5,76	4,50	3,24
200 —	4,09	3,04	2,32	1,98	6,30	3,78	2,70	1,98
300 —	3,78	2,78	2,18	1,84	5,15	2,99	2,04	1,55
400 —	3,59	2,62	2,10	1,76	4,59	2,60	1,71	1,44

I den første Tabel fremtræder Forskjellen mellem den private Drift og Statsdriften, hvorved endnu maa erindres, at de sjællandske Jernbaners Anlægskapital er betydeligt større pr. Km. end de jyds-fyenske Statsbaners. Lige saa berettiget den højere Tarif for de sjællandske Baner altsaa hidtil har været, lige saa naturligt er det nu, at Staten, ved Udstedelsen af en ny Tarif, der siges at skulle træde i Kraft den 1ste Oktbr. d. A., bringer Taxterne i Overensstemmelse med de jyds-fyenske Statsbaners *).

Den anden Tabel viser, hvor liberal en Tarif for Fragtgoods der er i Brug ved de jyds-fyenske Statsbaner, da den i alt Væsentligt er lavere end den belgiske, der dog i Udlandet anses for saa moderat, at den ikke uden finansiell Ruin vilde kunne indføres paa f. Ex. de store franske og østerrigske Selskabers Linjer. Der- som Forandringer skulde indføres, maatte de da gaa ud paa, 1) en Formindskelse af Taxten udover 200 Km. for Kl. II D, hvoraf navnlig Tørv, Brænde, Mursten, Brosten, raa Granitsten, Skjærver, Jord, Mergel, Gjødning m. m. vilde nyde Gavn, 2) en Forhøjelse af Taxten for de to første Klasser for Transporter under 200 Km., af hvilke to Forandringer ingen vilde støde an mod den Regel, at Transporttaxten skal være, hvad hver Vare er i Stand til at bære.

Aarhus, den 7de September 1882.

*) Anm. Nærværende Artikel var, som Dateringen udviser, skrevet, forinden den ny Tarif for de sjællandske Statsbaner var at faa i Boghandelen.

Red.
