

Det danske Jernbanenets Udvikling og Driftsresultater i det sidste Tiaar.

Foredrag i Nationaløkonomisk Forening d. 20. Jan. 1888*).

Af

Dr. William Scharling.

Af mine Kolleger i denne Forenings Bestyrelse er jeg bleven opfordret til her i Korthed at meddele Hovedresultaterne af det for det kommende Supplementsbind til »Danmarks Statistik« udarbejdede Afsnit om Jernbanerne. Uagtet det har sin Vanskelighed i et kort mundtligt Foredrag at gengive en temmelig udførlig Undersøgelse, i hvilken Tallene spille en Hovedrolle, har jeg ikke haft noget imod at efterkomme denne Opfordring, idet jeg har ment, at jeg derved vilde faa en passende Anledning til at fremsætte et Forslag, for hvilket jeg gerne vilde vinde baade Opmærksomhed og Tilslutning, medens jeg, hvad Tallene angaar, har ment at kunne begrænse mig til Hovedsummerne og gengive disse med stærkt afrundede Tal under Henvisning til det kommende Supplementsbind, hvor de ville findes i en større Detail. Da derhos vort Jernbanenets succes-

*) Paa enkelte Punkter er Foredraget her meddelt en lille Smule fyldigere, navnlig hvad Talangivelser angaar, end det holdtes.

Det danske Jernbanenets Udvikling og Driftsresultater i det sidste Tiaar.

Foredrag i Nationaløkonomisk Forening d. 20. Jan. 1888*).

Af

Dr. William Scharling.

Af mine Kolleger i denne Forenings Bestyrelse er jeg bleven opfordret til her i Korthed at meddele Hovedresultaterne af det for det kommende Supplementsbind til »Danmarks Statistik« udarbejdede Afsnit om Jernbanerne. Uagtet det har sin Vanskelighed i et kort mundtligt Foredrag at gengive en temmelig udførlig Undersøgelse, i hvilken Tallene spille en Hovedrolle, har jeg ikke haft noget imod at efterkomme denne Opfordring, idet jeg har ment, at jeg derved vilde faa en passende Anledning til at fremsætte et Forslag, for hvilket jeg gerne vilde vinde baade Opmærksomhed og Tilslutning, medens jeg, hvad Tallene angaar, har ment at kunne begrænse mig til Hovedsummerne og gengive disse med stærkt afrundede Tal under Henvisning til det kommende Supplementsbind, hvor de ville findes i en større Detail. Da derhos vort Jernbanenets succes-

*) Paa enkelte Punkter er Foredraget her meddelt en lille Smule fyldigere, navnlig hvad Talangivelser angaar, end det holdtes.

sive Udvikling i de sidste 10 Aar vistnok vil være ret vel bekendt og i temmelig frisk Minde for de fleste Tilstedeværende, skal jeg kun fremdrage et Par Hovedtræk deraf og nærmest dvæle ved Driftsresultaterne.

Hvad der særlig karakteriserer vort Jernbanevæsens Udvikling i det sidste Tiaar, er den i ret betydeligt Omfang stedfundne Overgang af private Baner til Statsbaner og i nær Forbindelse hermed Anlæg af Baner for Statskassens Regning, der aldeles overvejende maa karakteriseres som Lokalbaner. Den 1. Jan. 1877, som er vort Udgangspunkt, vare de to henholdsvis ved Lov 30. Marts 1861 og Lov 24. April 1868 fastslaaede Statsbanenet (1. Nyborg—Strib, Vamdrup—Aalborg og Langaa—Holstebro, tilsammen ca. 66 Mil, og 2. Vendsysselbanen, Silkeborgbanen, syd- og vestjyske Baner, tilsammen ca. 40 Mil) samt den senere dertil knyttede Ribebane, ialt altsaa 108 Mil, færdige; derhos var ved det ved Lov 28. Maj 1870 besluttede Dampfærganlæg over Lillebælt Forbindelse tilvejebragt imellem Fyn og Jylland, hvorimod den ved Lov 16. April 1873 besluttede faste Bro over Limfjorden, der skulde forbinde Vendsysselbanen med det øvrige Net, endnu ikke var færdig, men toges i Brug den 7. Jan. 1879. Fuldendelsen af denne Bro var det Eneste, der udførtes i de 2½ Aar fra 1. Jan. 1877 til Juni 1879; først da lykkedes det at gennemføre Loven af 16. Juni, der supplerede Statsbanenettet med Thistedbanen, som aabnedes for Driften 2. April 1882, hvorefter Bornholm var — og er — det eneste Amt, der er uberørt af Jernbaner. Samtidig fastsloges den tredje, midtjyske, Tværbane, og Vedtagelsen af denne saavel som af den i samme Lov omhandlede Faaborg—Ringe-Bane medførte saavel

direkte som indirekte den før berørte Overgang af endel lokale Privatbaner til Staten.

I Erkendelse af, at det egentlige Statsbanenet maatte siges at være fuldendt med de i Lovene af 1861 og 1868 fastslaaede ca. 108 Mil Jernbaner, var man nemlig i 1873—75 gaaet over til et nyt System, hvilket utvivlsomt var principielt rigtigt, nemlig Anlægget af Privatbaner med et bestemt Statstilskud (80,000 Kr. pr. Mil samt den halve Expropriation, hvorhos den anden Halvdel udrededes af vedkommende Provins i dens Helhed). Efter dette System anlagdes da i Aarene 1873—77 Banerne Odense—Svendborg, Silkeborg—Herning, Randers—Grenaa, Aarhus—Ryom og — lidt senere — Vemb—Lemvig. Anlægget af en midtjysk Statsbane medførte nu Statens Overtagelse af Silkeborg—Herning-Banen i 1880, og det højst uheldige Driftsresultat af de »østjyske Baner« og deres fortvivlede finansielle Status bevirkede deres Overgang til Staten i 1881. Denne Erhvervelse i Forbindelse med Analogien af Faaborg-Banen førte s. A. til Anlæg for Statskassens Regning af to nye Lokalbaner, Assens—Tommerup og Skive—Glyngøre, der begge aabnedes for Driften 1884. I Aarene 1880—84 var saaledes istedetfor det tidligere System: private Lokalbaner med Statstilskud, kommet et nyt: Statsbaner, anlagte af Staten med Tilskud fra de paagældende Egne, der fik tilbagevirkende Kraft paa tre af de tidligere anlagte fem Privatbaner, og i disse Aar forøgedes det jysk-fynske Statsbanenet saaledes med over 46 Mil Jernbaner af overvejende lokal Natur. Virkningen heraf har sat sig meget følelige Spor i de senere Aars Driftsresultat, som strax skal vises.

Ogsaa paa Sjælland var det egentlige Hovednæt

færdigt ved Begyndelsen af 1877; to nye Anlæg, som der dels alt var, dels dette Aar blev givet Koncession paa, vare kun Lokalbaner, nemlig Frederikssundbanen og Havnebanen, aabnet 1880. Sidstnævnte Aar overtog saa, som bekendt, Staten hele dette Jernbanenæt, ialt ca. 51 Mil, der da stode Selskabet i 44 Mill. Kr., for ca. 51½ Mill. Kr., altsaa omtr. 1 Mill. Kr. pr. Banemil, hvilket Beløb ved Afviklingen af det hele Mellemværende den 31. Marts 1881 gik op til 52¾ Mill. Kr. Ved dette Køb havdes væsentlig tre Formaal for Øje: 1) at muliggøre Anlægget af nye Jernbaner paa Sjælland, som Selskabet næppe vilde indlade sig paa, — i denne Retning er, som bekendt, Intet sket i de siden forløbne 8 Aar; derimod ere flere Stationer blevne omdannede og udvidede, idet der nemlig til de forskellige københavnske Stationer er medgaaet ca. 700,000 Kr., til forskellige andre Stationer ca. 200,000 Kr., hvortil endnu i dette og næste Finansaar vil komme ca. 400,000 Kr. til Ringsted og Sorø Stationer. 2) at komme ud over Vanskelighederne ved Tilvejebringelsen af en Dampfærgforbindelse over Store Bælt, som ikke let vilde være kommen i Stand, saa længe det skulde være et fælles Foretagende for Selskabet og Staten, — dette Formaal naaedes ved Lovene af 23. April 1881, der tillige fastslog en Dampfærgforbindelse med Lolland-Falster, for hvilken lignende Vanskeligheder havde staaet i Vejen; begge Anlæg have indtil 31. Marts 1887 kostet henholdsvis 2,15 og 1,23 Mill. Kr., tilsammen altsaa ca. 3⅓ Mill. Kr.; 3) at tilvejebringe en efter ensartede Principer og Taxter gennemført Drift af Banenettet Øst og Vest for Store Bælt og fuld Samvirken imellem dem ved Enhed i Styrelsen, — det første gennemførtes fra

1. Oktober 1882, da nye Taxter indførtes for de sjællandske Baner. det sidste, dels, først, ved Dampfærgeforbindelsernes og Dampskibsruternes fuldstændige Henlæggelse under de sjællandske Baners Bestyrelse fra 1. April 1883, dels, og fornemmelig, ved Ophævelsen af de hidtilværende særskilte Bestyrelser for de sjællandske og de jysk-fynske Statsbaner fra 1. Oktober 1885, hvilken Sammensmeltning har medført, at det særskilte Regnskab og de særlige Beretninger fra hvert af de to Baneræt for sig ere bortfaldne fra 1. April 1886. Der er endvidere til Opnaaelse af en bedre Drift foruden de nysnævnte Beløb til Stationsudvidelser bleven anvendt ikke mindre end $2\frac{1}{3}$ Mill. Kr. til Driftsmateriel (imod knap $5\frac{1}{2}$ Mill. Kr. indtil 1880). Der er saaledes ialt siden Erhvervelsen i 1881—86 blevet anvendt paa de sjællandske Baner over 7 Mill. Kr., hvorefter de $52\frac{3}{8}$ Mil med tilhørende Dampskibsforbindelser stode Staten i omtr. $60\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Der er saaledes i Tiaaret 1877—87, bortset fra Købesummen for de sjællandske Baner, blevet anbragt i Statsbanerne:

i de jysk-fynske 1877—86.	26,7	Mill. Kr.
i de sjællandske 1880—86.	7,7	- -
i begge tilsammen 1886--87	1,3	- -

Ialt 36,7 Mill. Kr.

Forholdet imellem Stats- og Privatbaner er i dette Tiaar som Følge af de successive stedfundne Køb af de sidste bleven væsentlig forandret: medens af de den 1. Januar 1877 bestaaende 181 Mil Jernbaner her i Landet de 108 vare Statsbaner, 73 Mil Statsbaner, og Forholdet midt i 1879 endog var gaet op til over 99 Mil Privatbaner

imod 108 Mil Statsbaner, var den 1. Januar 1882 Privatbanerne reducerede til $31\frac{1}{2}$ Mil, medens Statsbanerne vare gaaede op til 184 Mil. Derefter ere imidlertid de private Baner atter voxede endel, idet man fra 1881 har faaet en Række nye, meget lette Lokalbaner, anlagte nærmest efter et lignende System som det i 1873—75 fulgte: Privatbaner med Statstilskud. Statstilskudet indskrænkede sig først til, at Staten forlods udredede den halve Expropriation imod Refusion fra vedkommende Provins, men senere bortfaldt denne Refusion. Efter dette System er i 1881—87 bygget fire nye Baner paa tilsammen 18,7 Mil. Hertil maa endvidere føjes — foruden den i 1879 aabnede østsjællandske Bane — de i de sidste Aar anlagte, 1886—87 for Driften aabnede, Baner: fra Nykøbing til Gjedsør, til hvilken Statens Rentegaranti indirekte er bleven udstrakt, og fra Ribe til Landgrænsen, hvis Drift er overtagen af Staten. De private Jernbaner udgøre herefter 54 Mil overfor Statsbanernes ca. 207 Mil.

Vende vi os dernæst til Betragtning af Driften og dens Resultater i det sidste Tiaar, vil det være naturligt først at se paa det finansielle Resultat. Dette har for Statsbanernes Vedkommende været lidet tilfredsstillende, set fra et rent fiskalt Synspunkt. Medens de sjællandske Baner i Selskabets sidste Tid havde givet et gennemsnitligt Driftsoverskud af henved $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. ($2_{,472}$ Mill.) i 1875—79 og et temmelig lignende Resultat naaedes i de første Driftsaar, i hvilke de dreves for Statens Regning ($3_{,07}$ Mill. Kr. i de $\frac{5}{4}$ Aar 1880—81, altsaa svarende til ca. $2_{,4}$ Mill. i et Aar og $2_{,425}$ Mill. Kr. i 1881—82), er Driftsoverskudet derefter

til Trods for de yderligere i Jernbanerne anbragte 7 Mill. Kr. Aar for Aar gaaet ned, indtil det i 1885—86 kun var lidt over 1,8 Mill. Kr. eller knap $\frac{3}{4}$ af, hvad det havde været. Medens Statskassen derfor i 1880—81 fik næsten $4\frac{3}{4}$ ($4,7_2$) pCt. p. a. af sin i disse Baner anbragte Kapital, fik den i 1885—86 kun 3 ($3,0_1$) pCt. af denne. Det maa dog strax herved bemærkes, at nogen direkte Forrentning af de i disse Aar anvendte 7 Mill. Kr. kunde man næppe vente. Men ganske vist vilde der være al Grund til at antage, at de derved opnaaede betydelige Lettelser af Samfærdselen imellem Landsdelene og de indtraadte Forbedringer i Driften vilde have bevirket en ikke uvæsentlig Stigning af Driftsindtægterne. Dette har dog ikke været Tilfældet; de have været temmelig uforandrede og ere — bortsete fra Søfartsforbindelserne — kun gaaede op fra $5,4_2$ Mill. Kr. i 1881—82 til $5,5_4$ Mill. Kr. i 1885—86, og kun i 1884—85 hævede Indtægten sig noget herover.

Dette tarvelige Resultat kan selvfølgelig ikke lægges Driftsbestyrelsen til Last; men det vilde være lige saa urigtigt at søge Aarsagen dertil i den Taxtnedsættelse, som fandt Sted fra 1. Oktbr. 1882. Vel var nemlig denne Nedsættelse særlig for Passagerernes Vedkommende saa ubetydelig, at den snarest maatte forudsættes at ville foraarsage Tab, da den var for ringe til at fremkalde en forøget Rejselyst; men Indtægten af Personer var dog i 1882—83 større pr. Banemil end det foregaaende Aar, og om end det Modsatte var Tilfældet for Godsets Vedkommende, saa var dog Tabet alt indvundet i 1883—84, — det første Aar, i hvilken Taxtnedsættelsen gjaldt for hele Aaret —, da Indtægten pr. Banemil var større end i noget tidligere

Aar. Derimod maa Skylden for Indtægternes Stillestaaen til Trods for de forbedrede Samfærdselsmidler søges i det almindelige økonomiske Tryk, der har vist sin Indflydelse paa samtlige Baners Driftsforhold. Overhovedet afspejler den almindelige økonomiske Bevægelse sig stærkt i Jernbanernes Trafik; 1876—79 er der Tilbagegang over hele Linien, 1880—84 paa Ny Opgang og 1884--87 atter Tilbagegang.

Da altsaa Driftsindtægten nærmest maa betegnes som i det Væsentlige konstant, skyldes den forholdsvis stærke, stadige Nedgang af Driftsoverskudet selvfølgelig de stærkt og stadig stigende Driftsudgifter. Aar for Aar ere disse stegne, stundom meget betydeligt, saa at de fra gennemsnitlig knap 2,4 Mill. Kr. i 1875—79 ere — bortset fra Søfartsforbindelsen — stegne til 3,7 Mill. Kr. i 1885—86, altsaa en samlet Forøgelse af $1\frac{1}{3}$ Mill. Kr. eller en Stigning af 40 pCt. pr. Banemil (Frederiksbundbanen er kommen til). Spørges der om Aarsagerne til denne særdeles betydelige Stigning af Udgifterne, kan der — bortset fra saadanne Tilfældigheder, der øve Indflydelse paa enkelte Aar, saasom Snekastning — peges paa to bestemte Aarsager, der dog ingenlunde fuldt ud forklare Stigningen. Den ene er de betydeligt forøgede Vedligeholdelsesudgifter, som Banerne aarligt have krævet, siden de kom i Statens Besiddelse, tildels vel fordi Selskabet ikke havde anvendt Tilstrækkeligt herpaa i de senere Aar, tildels fordi man i stor Maalestok har erstattet Jernskinnerne med Staalskinner. Faktum er, at den aarlige Vedligeholdelse af Banerne, der i 1877—80 gennemsnitlig krævede $\frac{3}{4}$ Mill. Kr., strax efter Overtagelsen steg med over 100,000 Kr. og derefter fremdeles er stegen, indtil den nu udgør over

1 Mill. Kr. Herpaa falder altsaa over $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. af Stigningen i Driftsudgiften. Den anden Aarsag er selvfølgelig den betydelige Udvidelse af Driften, som fandt Sted strax efter Overtagelsen; fra 1. Avgust 1885 traadte en ny Køreplan i Kraft, hvorved Togenes Antal paa Vest- og Nordbanen forøgedes (paa Vestbanen forandredes et Persontog til Iltog, de blandede Togs Antal steg fra 4 til 6, medens to nye Godstog kom til m. m.). Denne Forandring synes at have kostet $\frac{2}{3}$ Mill. Kr. og forklarer i Forbindelse med den nys berørte Stigning i Vedligeholdelsesudgifterne tilstrækkeligt den indtil 31. Marts 1883 stedfundne Forøgelse af Driftsudgifterne med ca. 800,000 Kr., hvorhos den yderligere Stigning i Finansaaret 1883—84 skyldes den yderligere Stigning af Vedligeholdelsesudgiften. Derimod har det ikke været mig muligt at finde nogen særlig Forklaring af, at Driftsudgiften yderligere i de to følgende Aar er stegen med over 200,000 Kr. i hvert Aar; kun for 1885—86 er det oplyst, at Snekastningen har kostet omtr. $\frac{1}{4}$ af det angivne Beløb (ca. 60,000 Kr.).

For de jysk-fynske Statsbaners Vedkommende viser den almindelige økonomiske Situations Indflydelse paa Trafiken og Driftsindtægterne sig endnu klarere, uagtet her et andet Moment kommer til og viser sin særlige Indflydelse, nemlig Banenættets stadige Udvidelse. I 1876—79, da Banenættet forblev temmelig uforandret, gik Driftsindtægten ned med ikke mindre end 600,000 Kr. eller ca. 11 pCt. (fra 5,43 til 4,83 Mill. Kr.); derefter gaar den i 1879—83 atter betydeligt op, nemlig med ikke mindre end 2,2 Mill. Kr. (indtil 7,0 Mill. Kr. i 1883—84); men en Del heraf skyldes den betydelige Udvidelse af Banenættet i disse Aar, ca. 30 Mil; vil

man derfor se Bevægelsen rigtig, bør Indtægten betragtes pr. Banemil. Vi faa da pr. Banemil 1876—79 en Nedgang af 5,600 Kr., 1879—84 en Opgang af 4,500 Kr., saa at altsaa Indtægten pr. Banemil endnu i 1883—84 var over 1000 Kr. mindre end i 1876—77; derefter gaar den atter i 1884—86 ned med 4,500 Kr., saa at den i 1885—86 kun var ca. 44,800 Kr. imod 50,400 Kr. i 1876—77. — Driftsudgifterne derimod have i hele Tiaaret omtrent uafbrudt steget Aar for Aar — og langt stærkere end Driftsindtægterne. Overfor en samlet Stigning i Indtægten af knap 1,3 Mill. Kr. staar saaledes en Stigning i Udgiften af 2,1 Mill. Kr., saa at Driftsoverskudet, der i 1876—77 var lidt over 1½ Mill. Kr., i 1885—86 kun var ca. 670,000 Kr. Det bør dog strax bemærkes, at dette sidste Aar var abnormt, idet Snekastningen i dette Aar kostede det uhyre Beløb af ca. 416,000 Kr. og, naar de heraf indirekte følgende Udgifter medregnes, henved ½ Mill. Kr. Selv om dette Aar imidlertid holdes ude af Betragtning, bliver det finansielle Resultat dog, at Driftsoverskudet i 1884—85 knap var saa stort som i 1876—77, uagtet den i Jernbanerne anbragte Kapital var bleven forøget med ca. 27 Mill. Kr. Renten af den i Banerne anbragte Kapital er da ogsaa efterhaanden sunken fra 2,37 til 1,66 pCt. (i 1885—86 endog kun 0,71 pCt.). I al Almindelighed kan dette lidet tilfredsstillende finansielle Resultat siges at have en Hovedgrund deri, at Staten i denne Periode har dels købt, dels anlagt ret betydelige Banestrækninger, som frembyde langt ugunstigere Vilkaar for Trafiken end de ældre Banestrækninger, hvorved Driften i sin Helhed er bleven forholdsvis dyrere. Som særlige Aarsager, der yderligere have bi-

draget til at forøge de absolute Driftsudgifter til Trods for, at Kulpriserne ere blevne betydeligt lavere end i den første Halvdel af 70erne og at Kulforbruget har kunnet forholdsvis indskrænkes, kan nævnes dels den ogsaa her stedfindende Ombytning af Jernskinner med Staalskinner, dels stigende Udgifter til Vedligeholdelse af Driftsmateriellet, dels endelig Udgiften til Befordring over Odde Sund og den stigende Udgift til Befordringen over Lillebælt paa Grund af nye, større Færger. Hvor vidt de her paa pegede Aarsager fuldt ud forklare den stedfundne Stigning i Udgiften, formaar jeg ikke at oplyse.

For Aaret 1886—87 behandler Driftsberetningen samtlige Baner under Et og som Følge heraf kan en detailleret Sammenligning med de foregaaende Aar ikke finde Sted, ligesom Driftsresultaterne for hvert enkelt Banenet ikke mere kan oplyses. Samle vi imidlertid de finansielle Resultater fra de tidligere Aar ligeledes til en Helhed, viser en Sammenligning, at den samlede Driftsindtægt, der i 1881—82 var 11,55 Mill. Kr., i 1886—87 var gaaet op til 13,17 Mill. Kr., altsaa en Stigning af 1,62 Mill. Kr., hvorimod Driftsudgiften i samme Tidsrum er stegen fra 7,54 til 11,26 Mill. Kr., altsaa en Stigning af 3,72 Mill. Kr. Som Følge heraf er Driftsoverskudet (inklusive den tidligere stedfindende Henlæggelse til Reservefonden) gaaet ned fra lidt over 4 Mill. Kr. til ned under 2 Mill. Kr. eller til mindre end det Halve, — uagtet Anlægskapitalen samtidig er forøget med henved 23 Mill. Kr. Medens den i Statsbanerne anbragte Kapital derfor i 1881—82 gav en Rente af 3 (3,02) pCt. og i Gennemsnit for de fem Aar 1881—86 dog henved 2½ (2,43 pCt.), forrentedes den i

1886—87 knap med $1\frac{1}{4}$ (1,24) pCt. Sammenlignes 1886—87 med det umiddelbart foregaaende, paa Grund af de store Snekastningsudgifter abnorme og hidtil enestaaende daarlige Aar, udviser det en Tilbagegang af over $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Grunden hertil ligger, som bekendt, i den fra Juni 1886 indførte nye og meget udvidede Køreplan, hvorved Antallet af kørte Togmil pr. Banemil blev ca. 20 pCt. større end i 1885—86 (4159 mod 3459). Driftsudgiften steg som Følge heraf fra 51,130 til 55,722 Kr. pr. Banemil eller ca. 9 pCt. — hvad der, i Forbigaaende sagt, viser, at Driftsudgiften langt fra stiger i samme Forhold, som Trafiken forøges*). Derimod var Driftsindtægten langt fra stegen i samme Forhold, nemlig kun med 1846 Kr. pr. Banemil, hvad der navnlig skyldes en Stigning i Godstrafiken, hvorimod Personindtægten atter i dette Aar paa Grund af den almindelige økonomiske Situation gik lidt ned, dog endel mindre end det foregaaende Aar (kun 1,4 pCt.) og mindre end paa de private Baner, idet den fra 1. Maj 1886 indtraadte Forlængelse af Dobbeltbilletternes Gyldighedsfrist, der var lig med en Nedsættelse af Taxterne, bevirkede en Forøgelse af Rejsernes Antal med over 4 pCt. Det finansielle Resultat af den udvidede Køreplan har saaledes været meget ugunstigt for Statskassen, hvis Tab derved tør anslaaes til omtr. 1 Mill. Kr. af Aarsindtægten.

Hvad Privatbanerne angaar, skal jeg her indskrænke mig til at fremhæve, at det finansielle Resultat af deres Drift ikke har været synderligt bedre, til-

*) Jfr. nærmere om dette Forhold Tidsskriftet for 1877, S. 14—31.

dels endog betydeligt ringere end for Statsbanernes Vedkommende. Kun to af dem have givet et bedre Resultat, nemlig den sydfynske og den nordfynske Bane, der begge i Gennemsnit have givet over 3 pCt. Rente; ellers har bortset fra Hads—Ning-Banen, der kun har været i Drift i to Helaar — ingen af dem naaet 2 pCt. af Anlægskapitalen; Lolland—Falsterbanen har givet henved $1\frac{3}{4}$ pCt., men to af dem, Østsjællandske Bane og Randers—Hadsund-Banen, have endog givet Driftunderskud, og tre andre, Gribskov-Banen, Vemb—Lemvig- og Horsens—Juelsminde-Banerne, have givet et saa ringe Overskud, at det samlede Resultat af alle fem Baners Drift bliver negativt. I sin Helhed er saaledes den i samtlige danske Baner anbragte Anlægskapital af over 170 Mill. Kr. i det sidste Femaar gennemsnitlig knapt bleven forrentet med 2 pCt.

Det har ikke været min Agt at benytte de her meddelte Data som Grundlag for en Kritik over den i de senere Aar fra Statens Side fulgte Jernbanepolitik. Jeg vil tværtimod indrømme, at den i visse Henseender har min Sympathi, for saa vidt som jeg altid har gjort den Anskuelse gældende, at ved et for hele Landets økonomiske Udvikling saa vigtigt Samfærdselsmiddel som Jernbanerne bør Hensynet til det finansielle Resultat ikke stilles i Spidsen som det første og vigtigste, og det bør ogsaa erindres, at det jo netop var Øjemedet med Statens Overtagelse af de sjællandske Baner, at der uden for smaalig Hensyntagen til det Pekuniære skulde vises Imødekommen imod Publikums Trang og Ønsker. Paa den anden Side vedkender jeg mig rigtig nok ogsaa den Anskuelse, at Imødekommen imod disse

Ønsker i Almindelighed ogsaa vil være til Gavn for det finansielle Resultat, for saa vidt man er saa heldig at vise Imødekommen paa de rette Punkter og netop ramme den virkelige Trang hos Publikum. D'Hrr., som kende mine Anskuelse om Principerne for Ansættelsen af Jernbanetaxter, ville sikkert forstaa, at jeg har den Tro, at man ved en betydeligere Taxtnedsættelse, der kunde virke ansporende paa Rejselysten, selv om man tilsyneladende løb Risiko for det samme finansielle Tab, som de nu skete Indrømmelser og særligt den udvidede Køreplan have paaført Statskassen, eller endog et større, næppe vilde have virkelig lidt et nær saa stort Tab og derhos vistnok ydet Publikum mere reelt Gavn.

Dog, det er, som sagt, ikke min Agt at dvæle ved disse Betragtninger over den fulgte Politik og dens Resultater. Men vi staa nu overfor en given økonomisk og finansiell Situation, som opfordrer til at overveje, om der ikke for Fremtiden kan gøres noget for at forbedre Stillingen eller i alt Fald udnytte de tilvejebragte gunstige Samfærdselsmidler bedre end hidtil. I første Tilfælde kan der selvfølgelig kun være Tale om to Ting: en Reduktion af Driftsudgifterne og en Forøgelse af Driftsindtægterne.

Gaar man ud fra, at den hele Jernbanedrift ledes og styres med al ønskelig Økonomi, saa er der kun én Mulighed for en Reduktion af Udgifterne, nemlig en Indskrænkning af Driften. Men herom vil der vel ikke saa let i al Almindelighed blive Tale, efter at Befolkningen først har vænnet sig til den udvidede Køreplan og de dermed forbundne Fordele. Dog er der én Indskrænkning, som formentlig uden altfor store Ulemper

lod sig gennemføre, nemlig en Sondring imellem Sommer- og Vinterdrift, saaledes som den kendes i flere andre Lande. Der er da ogsaa saa stor Forskel imellem Trafikens Omfang om Sommeren og om Vinteren, at en mere begrænset Vinter-Køreplan fuldt ud vil kunne tilfredsstille Trafikens Krav, og herved vilde der dog vindes en ikke saa ganske ringe Besparelse.

Efter at vi ved den udvidede Køreplan have faaet rigelig Plads i Togene -- thi derom stemme alle Vidnesbyrd overens, at mange af Togene ere temmelig tomme --, bør en Bestræbelse for at skaffe forøget Indtægt fornuftigvis gaa Haand i Haand med Bestræbelser for at skaffe Togene bedre fyldte og saaledes bevirke, at Jernbanerne i saa fuldt Omfang som muligt kommer Befolkningen til Gode. Begge Formaal kunne samtidig kun naas paa én Maade, nemlig ved en Taxtnedsættelse, der for at faa den tilsigtede Betydning maa være forholdsvis betydelig; thi kun en forholdsvis stærk Nedsættelse af Taxterne kan fremkalde en større Rejselyst og en større Tilbøjelighed til ogsaa i Forretningsojemed hyppigere at benytte Jernbanerne. Min Anskuelse i saa Henseende saa vel som de Principer, der overhovedet efter min Overbevisning bør ligge til Grund for Taxtansættelsen, ere vistnok denne Forsamling tilstrækkelig bekendte. Jeg fastholder fuldt ud mine tidligere Udtalelser desangaaende, og jeg er fremdeles personlig overbevist om, at Virkningerne vilde vise sig tilfredsstillende. Men jeg erkender, at der til at gennemføre en saadan Plan netop hører en personlig Overbevisning om dens Rigtighed, som den nærværende Jernbanebestyrelse næppe har, og jeg indrømmer, at det netop i dette Øjeblik kan have sin Betænkelighed at gøre et

Experiment, hvis umiddelbare og visse Følge altid vil være en Indtægtsopgivelse i betydeligt Omfang, medens der ingen Garanti kan gives for den forventede Trafikforøgelses virkelige Indtræden. Jeg skal derfor her ikke paa Ny optage mine ganske vist radikale Forslag til en Omordning af vort Taxtsystem, men indskrænke mig til et mere beskedent Forslag, der tilmed har den Fordel at kunne gennemføres rent midlertidig som et Experiment — Noget, der ellers meget vanskeligt lader sig gøre paa dette Omraade.

Det forekommer mig nemlig, at den forestaaende store Industriudstilling giver al Anledning til at træffe rent midlertidige Foranstaltninger, bestemte til kun at vare i Udstillingstiden, — for saa vidt ikke Resultatet viser sig saa gunstigt, at der bliver Grund til at forlænge Experimentet. Paa den ene Side vil det jo være af største Betydning for selve Udstillingen — og ogsaa for København —, at der kan blive et meget talrigt Besøg, — man taler jo om en Million, som ventes at ville komme tilstede —, og paa den anden Side skylder man de fjærnere Boende, der jo dog ogsaa have Lod og Del i dette Foretagende, hvortil Staten giver et betydeligt Bidrag, at lette dem Adgangen til samme saa meget som muligt. Mit Forslag gaar derfor ud paa, at lade det hele Taxtsystem bestaa uforandret for de kortere Rejser, men derimod fastsætte en Maximumstaxt, saa at Betaling for længere Rejser ud over den hertil svarende Strækning bortfalder. Den Strækning, for hvilken der skulde betales, skulde da efter min Formening være omtrent 25 Mil, svarende til Rejsen igennem Sjælland og Fyn, saa at Jyderne fik Rejsen igennem selve Jylland gratis, naar de agte sig

til Udstillingen, og altsaa blev stillede omtrent som Fynboerne. (At iøvrigt Maximumstaxten, saa længe den varede, maatte gælde for alle Rejser over ca. 25 Mil, hvad enten Maalet var København eller ej, er en Selvfølge.) Det er dog ikke min Mening, at fastslaa netop de 25 Mil, men derimod en afrundet Maximumstaxt, svarende hertil, nemlig henholdsvis for de tre Klasser 12, 9 og 6 Kroner (for Dobbeltbilletter 18, 13,₅₀ og 9 Kr.). Da Taxterne fra København til Steder i Jylland nu gaa op til henholdsvis over 34, 24 og 13 Kroner (København—Frederikshavn) og til det nærmeste Punkt i Jylland, Fredericia, til henholdsvis 15,₈₀, 11, 6,₃₀ Kr., vil Besparselsen være saa betydelig, at den utvivlsomt vil forøge de Rejsendes Antal betydeligt. Spørgsmaalet bliver da kun, hvor stort Tabet ved en saadan Nedsættelse vil blive, og om Rejsernes Antal tør ventes saa meget forøget, at Tabet vil blive dækket. Det er en Selvfølge, at man ved Beregningen herom maa blive staaende ved den nuværende erfaringsmæssige Trafik og ikke kan tage Hensyn til, hvor meget denne mulig ogsaa uden Taxtnedsættelse vilde stige i Udstillingstiden.

Først maa det da fremhæves, at Antallet af dem, der rejse over 25 Mil, er forholdsvis overmaade ringe. Af over $7\frac{3}{4}$ Mill. Passagerer paa de danske Statsbaner rejste i 1886—87 94,000 eller næppe $1\frac{1}{4}$ pCt.*) over 25 Mill. Derimod er det Miletal, som disse rejse ud over 25 Mil, ret betydeligt, nemlig 3,₇₈ Mill. Mil — og det er dette Tal, hvorpaa det her særlig kommer an —

*) I Foredraget nævntes ved en Hukommelsesfejl $2\frac{1}{4}$ pCt., hvilket er Antallet af dem, der rejse over 20 Mil.

eller ca. 12 pCt. af det hele Antal af kørte Personmil, — hvorved dog maa erindres, at der betaales mindre pr. Mil for Strækningerne over 20 Mil end for de første 10 Mil. Hvor meget der faktisk er betalt for disse $3\frac{3}{4}$ Mill. Mil, lader sig ikke med fuld Sikkerhed angive, da det ikke vides, hvor mange af de 94,000 Passagerer der ere rejste paa Dobbeltbilletter. Gaar man imidlertid ud fra, at $\frac{2}{3}$ er rejst paa disse (Dobbeltbilletter benyttedes af 68,8 pCt., dog maaske lidt mindre netop paa lange Rejser), stiller Regnestykket sig omtrent saaledes*): Antallet af Mil for Rejser paa henholdsvis over $24\frac{1}{2}$ Mil (svarende til 12 Kr.), $25\frac{1}{2}$ Mil (svarende til 9 Kr.) og 28 Mil (svarende til 6 Kr.) var henholdsvis ca. 135,400, 1,155,700 og 2,496,100 — tilsammen 3,787,200 Mil. Prisen paa Enkeltbillet, der forudsættes erlagt af $\frac{1}{3}$, er for Strækninger over 20 Mil henholdsvis 40, 27,5 og 17,5 Øre, for Dobbeltbilletter, der forudsættes benyttede af $\frac{2}{3}$, henholdsvis 30, $21\frac{1}{4}$ og $13\frac{3}{4}$ Øre. Herefter vilde Tabet paa de i 1886—87 befordrede Passagerer have været (afrundet) ca. 45,100 + 268,700 + 374,400 = ca. 688,200 Kr., saafremt Taxtnedsættelsen havde gældt Aaret rundt og ikke fremkaldt en forøget Trafik. Spørges der nu, hvor meget Antallet af Passagerer paa over $24\frac{1}{2}$ à 28 Mil maatte være forøgede, for at dette Tab skulle kunne dækkes, lader dette sig ikke aldeles bestemt besvare, idet det noget beror paa, dels, hvor mange af dem der vilde rejse paa Dobbeltbilletter, dels, hvorvidt de nedsatte Taxter vilde bevæge et forholdsvis større Antal end ellers til at køre

*) I Foredraget meddeltes ikke selve Beregningerne, kun disses Hovedresultat.

i de dyrere Vognklasser. Gaar man imidlertid ud fra den samme forholdsvis Benyttelse af Vognklasserne som nu (henholdsvis ca. 3,4, 30,6 og 66 pCt.) samt fra, at de $\frac{2}{3}$ vilde benytte Dobbeltbilletter, vilde Gennemsnitsbetalingen for hver Passager blive henved 6 (5,93) Kr. Da der imidlertid nok tør forudsættes en noget stærkere Benyttelse af de bedre Vognklasser, tør man vistnok paaregne en lidt større Gennemsnitsbetaling; kunde der paaregnes omtr. 6,8 Kr., vilde et Antal af (rundt) 100,000 Passagerer dække Tabet. Da der imidlertid her kun er Tale om en kortere Tid af Aaret (4—5 Maaneder), men ganske vist den Del af Aaret, da Trafiken er størst, vilde Risikoen for Tab jo blive i samme Grad mindre, og ligesaa det Antal Passagerer, som skulde til for at dække Tabet. Risikoen vil saaledes ikke blive synderlig stor ved Gennemførelsen af det her fremsatte Forslag, og selv nærer jeg ingen Tvivl om, at der intet Tab vil blive. Men ganske vist er der her én Faktor, som ganske maa lades ude af Betragtning, nemlig hvor mange Passagerer ud over det Ordinære der selv uden Taxtnedsættelse vil komme paa Grund af Udstillingen. At imidlertid Antallet i hvert Fald vil blive betydeligt større ved den her foreslaaede betydelige Nedsættelse, end uden en saadan, tør betragtes som afgjort.
