

Statsbanedriften 1867—92.

Den 1. September 1892 drev de danske Statsbaner:

I. Statsbanestrækninger paa Sjælland.....	59. ₂	Mil
— - Fyn	15. ₈	-
— i Jylland.....	134. ₃	-
	209. ₃	Mil
II. Dampfærgeforbindelserne Helsingør—Helsingborg, Masnedø—Orehoved, Korsør—Nyborg, Strib—Fredericia, Glyngøre—Nykøbing M., Oddesund Syd— Oddesund Nord.....		
	5. ₇	-
III. Dampskibsforbindelsen Korsør—Kiel.....	18. ₀	-
IV. Den private Bane: Ribe—Vedsted	0. ₈	-
	233. ₈	Mil
Af Andre dreves Statsbanestrækningerne		
Ringe—Faaborg (3. ₉) og Vamdrup—Farris (0. ₈) ...	4. ₄	-
	Tils... 238. ₂	Mil

Følgende Privatbaner stødte den 1. September 1892 til Statsbanerne:

Lolland-Falsterske Jernbane	11. ₆	Mil
Østsjællandske —	6. ₂	-
Gribskovbanen	2. ₆	-
Sydfynske Jernbane	6. ₃	-
Nordfynske —	5. ₀	-
Horsens—Juelsminde-Banen	4. ₁	-

Statsbanedriften 1867—92.

Den 1. September 1892 drev de danske Statsbaner:

I. Statsbanestrækninger paa Sjælland.....	59. ₂	Mil
— - Fyn	15. ₈	-
— i Jylland.....	134. ₃	-
	209. ₃	Mil
II. Dampfærgeforbindelserne Helsingør—Helsingborg, Masnedø—Orehoved, Korsør—Nyborg, Strib—Fredericia, Glyngøre—Nykøbing M., Oddesund Syd— Oddesund Nord.....		
	5. ₇	-
III. Dampskibsforbindelsen Korsør—Kiel.....	18. ₀	-
IV. Den private Bane: Ribe—Vedsted	0. ₈	-
	233. ₈	Mil
Af Andre dreves Statsbanestrækningerne		
Ringe—Faaborg (3. ₉) og Vamdrup—Farris (0. ₈) ...	4. ₄	-
	Tils... 238. ₂	Mil

Følgende Privatbaner stødte den 1. September 1892 til Statsbanerne:

Lolland-Falsterske Jernbane	11. ₆	Mil
Østsjællandske —	6. ₂	-
Gribskovbanen	2. ₆	-
Sydfynske Jernbane	6. ₃	-
Nordfynske —	5. ₀	-
Horsens—Juelsminde-Banen	4. ₁	-

Horsens—Tørring-Banen	3.7	Mil
Hads—Ning Herreders Jernbane...	4.2	-
Randers—Hadsund-Banen	5.4	-
Vemb—Lemvig Jernbane.....	3.9	-
Skagensbanen	5.2	-

Som bekendt aabnedes den første Jernbane i Danmark, København—Roskilde, den 27. Juni 1847, hvilken Bane den 27. April 1856 forlængedes til Korsør, medens Jylland først fik sine første, smaa Jernbanestrækninger i 1862 og Fyn først i 1865. Men den egenlige Statsbanedrift begyndte først den 1. September 1867 og omfattede da 40 Mil i Jylland og paa Fyn. Ved Udgangen af 1879 omfattede den 125.3 Mil, fremdeles kun i Jylland og paa Fyn. Den 1. Januar 1880 voxede Nettet til over 176 Mil, idet det sjællandske Jernbaneselskabs Baner indlemmedes i det. Aar for Aar udvidedes Statsbanenettet (sidst den 15. Maj 1892 med Slagelse—Næstved- og Dalmose—Skelskør-Strækningerne), saa at det nu har den ovenfor angivne Udstrækning.

Statsbanernes samlede Anlægsomkostninger udgjorde indtil 31. Marts 1867 25.6 Mill. Kr., indtil 31. Marts 1880 72.1 Mill. Kr. (de jydske-fynske Baner), 31. Marts 1881 74.6 (jydske-fynske) + 45.3 (sjællandske Statsbaner) = 119.9 Mill. Kr., og indtil 31. Marts 1892 c. 170 Mill. Kr.

Statsbanernes Indtægter have efterhaanden hævet sig fra 1 Mill. Kr. i 1867—68 til 16 Mill. Kr. i 1891—92, Udgifterne fra 0.8 til c. 13 Mill. Kr. Overtagelsen af de sjællandske Baner fordoblede næsten Indtægterne. Strax efter Overtagelsen naaede det aarlige Overskud 4.2 Mill. Kr. i 1880—81, nemlig 11.5 Mill. Kr. Indtægt ÷ 7.3 Mill. Kr. Udgift. Men gradvis sank Overskudet, saa at det i 1887—88 kun udgjorde 1.7 Mill. Kr.; i de senere Aar har det atter hævet sig noget, og udgør nu ca. 3 Mill. Kr.

Indtægten pr. Banemil var 1867—68 27,000 Kr. Efterhaanden steg den, noget ujævnt, og navnlig med et meget stærkt Ryk ved Overtagelsen af de sjællandske

Baner; i 1891—92 var den naaet op til 80,000 Kr. I samme Tidsrum voxede Udgiften pr. Banemil fra 21,000 Kr. til 65,000 Kr. Overskudet pr. Banemil hævede sig fra 6000 Kr. i 1867—68 til 16,000 Kr. i 1874—75, sank i de følgende Aar og udgjorde i 1878—79 kun 8000 Kr., steg med et pludseligt Ryk ved Overtagelsen af de sjællandske Baner, saa at den i 1880—81 kulminerede med 26,000 Kr., sank saa i de derpaa følgende Aar saa stærkt, at den i 1887—88 kun udgjorde 9000 Kr., har senere atter hævet sig noget og udgjorde i 1891—92 henved 15,000 Kr.

Personfærdslen var i 1891—92 naaet op til — exkl. Abonnementskort — 8.7 Million Rejser (i 1867—68 0.7 Mill.) eller pr. Banemil c. 43,000 Rejser (i 1867—68 c. 16,500), og den gav en Indtægt af 8 Mill. Kr. (i 1867—68 0.7 Mill. Kr.) eller pr. Banemil c. 40,000 Kr. (i 1867—68 c. 16,300 Kr.).

Befordringen af Rejse- og Fragtgoods naaede i 1891—92 over 31 Millioner Centner eller pr. Banemil 155,000 Ctn.; den gav en Indtægt af c. 6 Mill. Kr. eller pr. Banemil c. 29,000 Kr.

Kreaturbefordringen naaede i sidste Aar noget over 1 Mill. Stk. Kreaturer og gav en Indtægt af 1.3 Mill. Kr. eller pr. Banemil 6400 Kr.

Medens Togenes Gennemsnitsstørrelse for 25 Aar siden knap var 7 Vogne, er den nu næsten 14 Vogne.

Af Driftsmateriel besades den 1. September 1892 bl. a.: 263 Lokomotiver, 219 Tendere, 775 Personvogne med c. 34,000 Siddepladser, 62 Postvogne, 155 Bagagevogne, 4085 Gods- og Kreaturvogne (med en Bæreevne af 72 Millioner Pund), 50 Sneplove, 11 Dampfærger, 11 Dampskibe, 25 Isbaade, 66 Isjoller m. m. Den 1. Septbr. 1867 havde Antallet af Lokomotiver kun været 20, af Personvogne kun 54, af Bagagevogne kun 11, af Gods- og Kreaturvogne kun 220, der kun kunde bære 2.7 Mill. Pd.

Antallet af beskæftigede Personer ved Statsbanerne er nu c. 6600.

Dræbte og saarede Rejsende: For samtlige 25

Aar ialt 36, hvoraf 8 dræbte (1 uden egen Skyld, 7 ved egen Uforsigtighed) og 28 saarede (12 uden egen Skyld, 16 ved egen Uforsigtighed). Men ligeoverfor dette samlede Tal af 36 dræbte og saarede Rejsende staar der et samlet Tal af Rejsende paa over 123 Millioner (123,072,000).

Ovenstaaende Notitser ere tagne af det af Statsbanerne udarbejdede Skrift om »Statsbanedriften 1867—92«. Dette usædvanligt smagfulde Jubilæumsskrift meddeler tabellarisk Statsbanedriftens Hovedtal. Det indeholder desuden smukke grafiske Fremstillinger og fortræffelige Jernbanekort for hvert Aar, der betegner en Forøgelse af det danske Jernbanenet. Det er af Interesse for Enhver, der sysler med dansk Jernbanestatistik.

A. P.-St.
