

ger opgives saa til lidt over 80 Ore. Det kan ikke andet end forbaase, at den gennemsnitlige Indtægt pr. Passager kun er 90 eller 80 Ore, naar man tager Hensyn til, at vi staa over for et Jærnbaneanet, hvorpaa man kan rejse i Længden ca. 70 Mil med et rundt Tal, hvor Prisen for den enkelte Billet kan stige indtil 37 Kr., og hvor den jo dog for mange Rejser kommer op til 15—20—25 Kr. Men det, som maa staa endnu mere, er, at vi genfinde ganske det samme i andre Lande. For en halv Snes Aar siden, da jeg sidst undersøgte disse Forhold, var i alt Fald Forholdet det, at baade i Tyskland og i England, hvor Jærnbane-rejser kunne naa endnu større Længder end her, og hvor Priserne for en enkelt Billet kunne komme op til 60—70 Kr., var Gennemsnitsprisen akkurat den samme: 1 sh., 1 Km., altsaa ca. 90 Ore. Grunden dertil ligger jo i, dels at de bedre Klasser benyttes saa overmaade lidt, og dels i, at de fleste Rejser ere saa paasaldende korte. Hvad angaar Benyttelsen af Vognklasser, viser jo vor Jærnbane-statistik — og Forholdet er, saa vidt jeg mindes omtrent noget lignende i Tyskland, hvor det dog gør Forskel, at de have en 4de Klasse — at de 87 pCt. af Passagererne rejse paa 3dje Klasse, knap 12 pCt. paa 2den Klasse og kun omtrent $\frac{1}{2}$ pCt. eller omtrent 1 af hver 200 paa 1ste Klasse. Der er næppe nogen Tvivl om, at denne ringe Benyttelse af de bedre Klasser ubelukkende skyldes den Omstændighed, at Prisen er saa høj, thi det er sikkert nok, at særlig for lange Rejser er Benyttelsen af 3dje Klasse overmaade trøttende og ubehagelig. Det tør vistnok ogsaa antages, at derjom Priserne gennemgaende vare lavere, særlig for længere Rejser, vilde det føre til en stærkere Benyttelse af de bedre Vognklasser, og dette er i Virkeligheden i Jærnbaneens Interesse, thi dens Indtægt af en fyldt 2den eller 1ste Klasse's Vogn er forholdsvis bedre end af en 3dje Klasse's Vogn, det vil sige i Forhold til, hvad Vognenes Anskaffelse og Antal af Bladler direkte vilde føre til, saa at Jærnbanen ganske sikkert vilde staa sig ved, at et større Antal kørte paa de bedre Klasser og et mindre paa 3dje. Hovedsagen er imidlertid den, at de allerfleste Passagerer rejse kun meget kort. Af de over 11 Millioner rejsende, som befordredes paa Statsbanerne i 1893—94, rejste paa det nærmeste henved $\frac{5}{2}$ Million eller 48 pCt. kun indtil 2 Mil og henved 4 Millioner eller mellem 34—35 pCt. fra 2 til 5 Mil, saa at altsaa i alt over 82 pCt. af samtlige rejsende kun befordredes indtil 5 Mil, medens Antallet af dem, der

befordredes over 20 Mil, kun var omtrent 300,000 eller omtrent $2\frac{1}{2}$ pCt. af det hele Antal. Det er derfor klart, at det vilde være i Jærnbanerens formentlig velforstaede Interesse ved billigere Takster for de langvejs rejsende at fremme Langvejs-trafikken en Del mere, men det, som for mig er Hovedsagen her, er, at en herefter beregnet Takst ogsaa i Virkeligheden vilde være langt rejsfærdigere. Hvad man nemlig med Sikkerhed kan sige om de nuværende Takster er, at de i altfor høj Grad begunstige dem, der rejse kort, paa deres Beforsning, der rejse langt, det vil sige, at de, der kun rejse ganske kort, betale faktisk mindre, end deres Befordring koster Jærnbanen, medens de, der rejse langt, betale meget mere, end deres Befordring koster Jærnbanen. Beregningen af, hvad Befordringen af en Passager koster Jærnbanen, kan selvfølgelig omtvistes, og navnlig maa det siges over for alle de Takstberegninger, der i saa Henseende ere anstillede fra selve Jærnbaneandens Side, at de gøre sig skyldige i den Principfejl at basere Beregningen paa den faktisk Trafik. De spørge altsaa: Hvad koster en Passager Jærnbanen, naar Trafikken er den nu givne? Spørgsmaalet skulde imidlertid være: Til hvilken Pris kan en Jærnbane befordre en Passager? Derpaa er der nemlig en meget stor Forskel. Det er klart, at jo større Trafikken er, desto flere Passagerer er der pr. Banemil, og desto billigere kan hver enkelt af dem befordres. Her kommer jeg saa til det, som efter min Mening er Hovedsagen, nemlig at man i altfor ringe Grad har med Hensyn til Jærnbanerne benyttet de almengyldige, økonomiske Principper for Fastsettelsen af Prisen for den Slags Vare, kan jeg gerne sige, hvortil Transporten hører. Sagen er den, at der gives en stor Mængde Virksomheder, Produktioner og Ydelser, hvor den samme Ydelse lige saa let kan ydes til mange paa een Gang, som den kan ydes til faa, og hvor samtidig Ydelsen til de mange ikke koster mere end Ydelsen til de faa; den kan altsaa leveres betydelig billigere, naar der er mange, end naar der er faa, der benytte den. Jeg skal nævne et Eksempel, som vistnok vil være alle fortrøligt, nemlig det, at en Bog's Pris varierer overordentlig efter den Udbredelse, Bogen kan ventes at faa. Sætter man Prisen paa en Bog, der sælges i 10,000 Eksemplarer, saa bliver Prisen overordentlig lav i Sammenligning med Prisen paa en Bog, der kun sælges i nogle Hundrede Eksemplarer. Grunden dertil er naturligtvis den, at en stor Del af Udgiften er ganske den samme, enten man sælger mange eller faa Eksemplarer. Navnlig er For-