

fatterens og Sætterens Virksomhed ganske den samme, og det samme kan siges om meget andet. Det gælder i det hele om de fleste Produktioner, at Udgifterne opløse sig i 3 Klasser, en Klasse, der er saa godt som uforanderlig uden Hensyn til Produktionens Omfang, en anden Klasse, der vokser i samme Omfang som Produktionen, og en tredje, der vel vokser med den stigende Produktion, men ingenlunde i det samme Omfang som Produktionen. Denne Deling gælder jo i højeste Grad om Jærnbanebefordringen. Det er givet, at en Mængde Udgifter ved den blive ganske de samme, enten Jærnbanen benyttes meget eller lidt, og at kun en Del af Udgifterne, og det maaste en mindre Del, vokser, efter som Trafikken stiger. Det er givet, at naar man vil drage Anlægsomkostningernes Forrentning med ind under Betragtningen, vil ethvert Tog blive desto billigere, jo flere Tog der befordres paa samme Bane. Derfor der kun gaar 2 Tog daglig paa Banen, vil Forrentningen af Anlægskapitalen falde 5-dobbelt saa stærkt paa hvert af dem, som naar der daglig gaar 10 Tog paa Banen; paa samme Maade vil det vise sig, at jo flere Vogne der har været i samme Tog, desto billigere bliver Befordringen af hver Vogn, og jo flere Passagerer der kan være i hver Vogn, desto billigere bliver Befordringen af hver Passager. Men hos os er det faktisk saaledes, at Jærnbanen langt fra befordrer saa mange Passagerer med hvert Tog, som den kan. Statistikken viser, at knap $\frac{1}{4}$ af Pladserne i Vognene er besat; for 1893—1894 angives Forholdet til 23,7 pCt. I samme Aar befordredes 10 Personer med hver Vogn og 45—46 med hvert Tog. Dette er forholdsvis smaa Tal, som vise, at Pladserne i Togene langt fra ere udnyttede. Det er altsaa klart, at dersom man ved hensigtsmæssige og navnlig lave Takster kunde fremkalde en saaledes forøget Trafik, at Vognene bleve langt stærkere besatte, vilde man ogsaa kunne befordre hver enkelt Passager betydelig billigere. Jeg ved meget vel, men skal ikke her komme nærmere ind paa, at man selvfølgelig aldrig vil kunne faa alle Pladser i Togene besatte. Der vil altid være forfællelige Tog, der maa køre omtrent tomme, f. Eks. Klampenborgtogene, naar de køre hjem om Formiddagen, og naar de køre ud om Aftenen, der maa tillige være Pladser disponible til at optage Passagerer under Vejs osv.; men netop det sidstnævnte Punkt har i denne Sammenhæng stor Betydning, thi hvad der maa gøres gældende, er, at her er det ikke Passagererne, der kommer i Betragtning, men Vognene. Det, det gælder om, er at befordre Vognene og ikke Passa-

gererne; om Passagererne køre lidt længere eller lidt kortere, spiller i Virkeligheden aldeles ingen Rolle, saa meget mere som man kun paa de større Stationer kan forandre Togets Sammensætning, hængende Vogne til, naar det behøves, eller spænde Vogne fra, naar de ere overflødige. Derfor spiller det for Jærnbanen i Virkeligheden en forholdsvis mindre Rolle, om de enkelte Passagerer køre en kortere eller længere Strækning, og navnlig maa det siges, at vil man se Sagen fra det Synspunkt, hvad den vedkommende Passagers Befordring koster Jærnbanen, saa koster Befordringen af dem, der rejse kort, i mange Tilfælde lige saa meget som Befordringen af dem, der køre langt, fordi man alligevel er nødsaget til at føre Vognene et godt Stykke med, og det er det, der koster. Derhos er der, som før sagt, en stor Mængde Udgifter, som ere lige store for enhver Passager. Enhver Passager benytter normalt en Afsangs- og en Ankomstation, medens de mellemiggende Stationer ere ham udekommande, for saa vidt han ikke vil staa af og nyde noget under Vejs, hvad han saa særlig betaler. Denne Udgift er i Virkeligheden den samme for enhver Passager. Der kan derfor faktisk felnes mellem Stationsudgifter og Transportudgifter, en Adskillelse, der under en af de flere Diskussioner, som have været førte om denne Sag med den nuværende kommitterede for Jærnbannerne, Hr. Buchheister, ogsaa er slaaet fast og anerkendt af ham. Og hvad mere er, under en af disse Forhandlinger anstillede nysnævnte kommitterede selv en Beregning over, hvad der maatte siges at være Stationsudgifter, og hvad der maatte siges at være Transportudgifter og over, hvorledes Taksterne burde stille sig, naar man gik ud fra denne Adskillelse. Efter min Mening var hans Beregning for gunstig for dem, der rejse kort, og for ugunstig for dem, der rejse langt, men selv som han opgjorde det, bliver Forholdet det, at de, der rejse indtil 3 Mil, betale betydelig mindre, end de skulle, medens f. Eks. den, der rejser 20 Mil, kun burde betale 2 Kr. 60 Ø., men kommer til at betale 7 Kr. 40 Ø., og medens den, der rejser 50 Mil, kun burde betale 5 Kr. 80 Ø., men maa betale 15 Kr. 80 Ø. Jeg anerkender fuldtud denne Beregning som en Minimumsberegning; naar dens Princip bliver strengt gennemført, vil den udvise et endnu ugunstigere Resultat for de langvejs-rejsende, navnlig af den Grund, at der ved denne Beregning ikke er taget Hensyn til Anlægskapitalen, hvad der vil stille Forholdet endnu ugunstigere for dem, der rejse kort. Jeg tror derfor, at naar man nu vil fastsætte Grundprincipperne for en Person-