

byder, navnlig derigennem, at den, der skal gøre Billetten uskiftet til Andenmands Brug, er en anden Person end den, som indsamler Billetten, hvorved Besvigelser mod Jærnbanen i alt væsentligt hindres; har denne saakaldte Perronspærring det store Fortrin, at man undgaar Personalets livsfarlige Færden paa Vognenes Løbebrædder, og denne Omstændighed har særlig været afgørende for, at Systemet er indført i Tyskland. Af en for nylig offentliggjort Meddelelse ses det da ogsaa, at der i tidligere Aar gik indtil 9 Mennekestiv tabt og saaredes 31 Personer under Udførelsen af Billetteringen paa de preussiske Statsbaner, men siden Perronspærringens Indførelse er der kun saaret nogle faa Personer og ingen dræbt.

I Udlandet ere Erfaringerne saaledes gode: en bedre Kontrol og en større Sikkerhed; hvad den finansielle Side af Sagen angaar, mener man i Tyskland, at den forøgede Indtægt ved Salget af Perronbilletter har dækket de ret betydelige Udgifter, som Systemet medfører. Heller ikke er det Generaldirektoratet bekendt, at Publikum har besværet sig over Systemet undtagen netop i Tyskland; i dette Land var der til at begynde med en stærk Misstemning hos Publikum, men den er vistnok ganske døet bort. Efterhaanden har det tyske Publikum indset, at det er en Fordel, at Stationsperronerne ere til de rejsendes Raadighed og ikke belemses af uvedkommende, og at den hyppige Billettering i Togene er fuldt saa besværlig for Publikum som den ringe Ulejlighed med at vise sin Billet ved Afgang og Ankomsten.

Herhjemme kan man for saa vidt sige, at man har haft Perronspærring i mange Aar paa Klampenborgbanen, men det har dog kun været om Sommeren og i en ufuldkommen Form, idet Billetterne forevistes men ikke klippedes ved Indgangen til Stationen. Men Forholdene paa Nord- og Kystbanen i Sjælland ere i alt væsentligt de samme som paa Klampenborgbanen, og efter Kystbanens Aabning blev Systemet derfor udvidet til Helsingør. Erfaringerne med Kontrollen og Sikkerheden have været gode; fra Publikums Side blev der i Begyndelsen Klager, dog fremkom Klagerne ganske væsentlig fra rejsende med Abonnementskort og Frikort, af hvilke ikke faa forlangte, at Kontrolpersonalet skulde lade dem passere paa deres blotte Ord, medens man fra Jærnbanens Side forment, at alle maatte behandles lige uden Personsansæelse, da der ellers med Nødvendighed maatte fremkomme fuldt berettigede Klager. Det store Publikum har med Lethed fundet sig i Foranstaltningen, og Klagerne fra de enkelte synes at være i stærk Aftagen. Da Systemet er saa nyt herhjemme og Erfaringen saa ringe, har man imidlertid anset det for hensigtsmæssigt at afvente yderligere Erfaring, inden man gaar videre, og har derfor ikke i Aar søgt nogen Bevilling til at indføre Perronspærring ud over de nævnte to Banestrækninger, hvor den vistnok maa siges at være en Nødvendighed.

Hvad angaar Bekostningen mod tidligere, maa det erindres, at der ogsaa før, i alt Fald delvis, var Perronspærring paa Klampenborgbanen, samt at Kystbanen var ny. En sikker Sammenligning mellem nu og da kan derfor kun drages for Strækningen Gentofte—Helsingør (10 Stationer); her har Systemet medført en Merudgift af ca. 20,000 Kr. eller 2000 Kr. pr. Station, hvad der dog er væsentlig højere, end hvad den gennemsnitlige Udgift for andre Stationer maa antages at ville blive. For øvrigt er det af Interesse at lægge Mærke til, at der i sidste Driftsjaar i alt er indkommet 38,150 Kr. ved Salg af Ventefalsbilletter, medens der tidligere kun indgik 25 à 27,000 Kr. om Aaret.

Bardenfleth.

Til Folketingets Finansudvalg.

Fr. Mortensen.

11) Svarskrivelse:

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 10de December 1898.

I Skrivelse af 22de f. M. har det ærede Udvalg anmodet om en statistisk Opgørelse over de paa Statsbanerne i det sidste Aar indtrufne Togforstøvelser.