

De Danske Statsbaner.
Generaldirektøren.

København, den 21. Marts 1931.

I en af Dansk Skatteborgerforening i Slutningen af forrige Maaned udgiven, af cand. polit. J. C. Jacobsen forfattet Pjece med Titlen „D. S. B.“ er det bebrejdet Ledelsen af de danske Statsbaner,

at Trafikken besørges paa en for bekostelig Maade, idet bl. a. Udnyttelsen af Personale og Materiel ikke er saa god, som den burde være,

at Driften i sig selv ikke besørges tilstrækkelig godt — der burde f. Eks. køres hurtigere og mere præcist,

at Banerne ikke fuldt ud tjener sine egne økonomiske Interesser og opfylder sine samfundsmæssige Forpligtelser, idet Taksterne i mange Tilfælde er saa høje, at de udelukker Befordringer, som derfor gaar over til Automobiltransport — f. Eks. paa de kortere Afstande —, og at Taksterne i mange Tilfælde ogsaa er for lave, f. Eks. Persontaksterne paa de længere Afstande.

I denne Anledning skal man tillade sig at udtale:

Forfatteren søger at bevise sine ovennævnte Paastande gennem en Sammenligning mellem Forholdene ved danske Statsbaner og Forholdene ved bl. a. svenske Statsbaner og ved det tyske Rigsbaneselskab.

At anvende Sammenligninger mellem forskellige Landes Jernbaner til Vurdering af et enkelt Lands Banedrift og -økonomi kan vel i mange Tilfælde være berettiget, men en Forudsætning herfor maa være, at de paagældende Baner, der sammenlignes, ikke paa væsentlige Omraader er forskellige. Den sidste Forudsætning kan ikke siges at være til Stede, naar det gælder danske Statsbaner p. d. e. S. og de nævnte Baner p. d. a. S.

Af Forhold, der saaledes bevirker, at Jernbanedrift maa kræve en større Personalestyrke samt blive betydelig dyrere og mindre lønnende i Danmark end i de nævnte Lande, skal man bl. a. fremhæve:

1) Færgeoverfarterne spiller en væsentlig større Rolle ved danske Statsbaner end ved de andre Baner, og Driften af saadanne Strækninger er særlig bekostelig. Ved tyske Baner har Færgeoverfarterne relativt set ingen Betydning. Svenske Statsbaner har kun to Færgestationer, medens danske Statsbaner har 13, og medens Antal Sejladskilometer i Sverige i 1929 kun udgjorde 0,63 pCt. af samtlige Tog- og Sejladskilometer, var den tilsvarende Procent i Danmark 2,93 i Driftsaaret 1929—30. Til Belysning af, i hvor høj Grad Driften af Færgestrækninger er bekostelig i Forhold til Driften af Banestrækninger, skal man anføre, at Forbruget af Kul o. l. pr. Toglokomotivkilometer i 1929—30 var 10,36 kg i Danmark, medens det tilsvarende Forbrug pr. Sejladskilometer var 69,19 kg, hvorhos man skal erindre om, at Færgetrafikken medfører et betydeligt og bekosteligt Rangeringsarbejde paa Færgestationerne, at der ikke tilføres Banerne nogen Trafik fra selve Færgestrækningerne, samt at Færgestrækningerne deler Banenettet i mindre Smaastrækninger, hvor det i Almindelighed ikke kan lade sig gøre saaledes som i større Trafiklande at bestride Langvejstrafikken med de billige Langvejstrafiktog, og hvor en rationel Udnyttelse af Personale og Materiel bliver vanskeligere at gennemføre.