

virkede, at der fra Driftsaaret 1896—97 til Driftsaaret 1897—98 var en Stigning paa 6,37 pCt. i Antal Rejser paa Afstande indtil 100 km, medens der for Afstande fra 100—196 km var en Stigning paa 16,43 pCt., og for Afstande over 196 km var Stigningen endog paa 63,66 pCt.

I øvrigt synes Forfatteren at mangle Forstaaelse af, at en rationel Opbygning af Jernbanetakster paa Grundlag af nøjagtige Selvomkostningsberegninger maa føre til, at Taksterne bliver stærkt degressive paa Afstanden, samt at danske Jernbanetakster paa længere Afstande ogsaa maa tage Hensyn til Skibsfragterne for overhovedet at kunne konkurrere med Skibsfarten.

Ved Bedømmelsen af Trafik og Indtægter omkring Aarhundredskiftet synes Forfatteren endvidere at glemme at tage i Betragtning, at Aarene ved Aarhundredskiftet var prægede af en Depression i det økonomiske Liv.

Der hentydes nederst paa Pjecens Side 29 til det stadig stigende Underskud, der kulminerede med 62,4 Mill. Kr. i Driftsaaret 1921—22. Forfatteren glemmer her at gøre opmærksom paa, at det stigende Underskud for en meget væsentlig Del skyldes, at Kuludgiften i disse Aar var ualmindelig høj. Den udgjorde saaledes i Driftsaaret 1921—22 i alt 56,1 Mill. Kr., medens den i de nærmest følgende Driftsaar kun udgjorde ca. 13 Mill. Kr.

ad Afsnittet om Personaleforholdet og Driftsmateriel.

Paa Pjecens Sider 36 og 37 anfører Forfatteren, at Reduktionen i Personalet ikke har holdt Trit med den nedadgaaende Trafikmængde. Personaleantallet er imidlertid, jfr. foran, i langt højere Grad afhængig af de præsterede Driftsydelser — f. Eks. Tog-, Lokomotiv- og Vognakselkilometer — end af det præsterede Antal Person- og Tonkilometer, og en Sammenligning bør i hvert Fald kun foretages, naar der — hvad Forfatteren ikke har gjort — tages Hensyn til saavel fast ansat som løst antaget Personale. Ser man derfor paa den foran anførte Tabel, i hvilken Personaleantallet i Driftsaarene 1926—27 (1926)—1928—29 (1928) er sat i Forhold til de præsterede Driftsydelser i Danmark og Sverige, vil det ses, at Personaleantallet pr. præsterede Driftsenheder udviser en større forholdsmæssig Nedgang i Danmark end i Sverige, og Forfatterens Bemærkning nederst paa Pjecens Side 37 om, at vore Nabolande i langt højere Grad har forstaaet at tilpasse Personaleantallet, er saaledes urigtigt. Naar Forfatteren paa Pjecens Side 38 i første Stykke udtaler, at de danske Statsbaners Ledelse ved at følge Eksemplet fra Udlandet vil kunne spare et Personaleantal paa ca. 4 000 Personer, og at dette vil medføre en Nedgang i Lønningsudgifterne paa ca. 15 Mill. Kr., er dette derfor et Postulat, som forudsætter en langt vægtigere Bevisførelse end den, Forfatteren har benyttet.

ad Afsnittet om Driftsindtægter og -udgifter.

Paa Pjecens Side 43 anfører Forfatteren, at Takstforhøjelserne under og efter Krigen stadig er kommen for sent, og at det „netop er et Bevis paa Statsbanernes slette administrative Ledelse, at en saadan forfejlet Takstpolitik har været praktiseret“. Statsbanernes Ledelse har ifølge Forfatterens Opfattelse ikke næret nogen „Bekymring“, men tænkt „kom Takstforhøjelsen ikke i Dag, saa kom den i Morgen eller en anden Dag“. Forfatteren synes at have overset, at det ikke var Statsbaneledelsen, men Regering og Rigsdag, der var bestemmende med Hensyn til Taksterne, og man skal derfor her indskrænke sig til at henvise til, at der fra Statsbanernes Side gentagne Gange — første Gang saa tidligt som i Slutningen af 1915 — blev foreslaaet Takstforhøjelser, men uden Resultat, idet saadanne Forhøjelser ikke harmonerede med den da fra Statens Side fulgte almindelige økonomiske Politik. Først da denne blev ændret, fulgte Takstforhøjelserne.

Andersen Alstrup.

Herschend.