

Med Hensyn til foranstaaende Oversfigter skal dog bemærkes, at en Regulering af Personfaktsterne paa de sjællandske Statsbaner, som traadte i Kraft den 1ste Oktober 1882, samtidig med en gennemgaaende Nedsættelse af Godstaksterne for disse Baner, fremkaldte nogen Nedgang i den forholdsvisse Trafikindtægt, men samtidig tiltog saavel Person- som Godstrafikken saa betydelig i Omfang, at den absolute Driftsindtægt desuagtet fremviser en ret betydelig Fremgang. En Sammenligning mellem de to Driftsaar før og efter Takstforandringen viser saaledes en Personfrekvens i 1881—82 af 12,712,632 Personmil med en Gennemsnitsindtægt af 24,<sup>66</sup> Øre pr. Personmil, mod 14,681,904 Personmil i 1883—84 med en Gennemsnitsindtægt af 22,<sup>86</sup> Øre, altsaa en Nedgang i Personfaktsten af c. 7,<sup>8</sup> pCt. og samtidig en Stigning i Personfrekvensen af 1,969,272 Personmil eller c. 15,<sup>5</sup> pCt. — Hvad Godstrafikken angaar, var Forholdet knap saa gunstigt, idet Trafikken udgjorde i 1881—82 72,333,408 Centnermil à 2,<sup>91</sup> Øre mod 81,563,041 Centnermil à 2,<sup>43</sup> Øre i 1883—84, altsaa en Nedgang i Godstaksterne af c. 16,<sup>5</sup> pCt. med en Stigning i Godsmængden af 9,529,633 Centnermil eller c. 13,<sup>17</sup> pCt. Den samlede Driftsindtægt udviser imidlertid en Stigning fra 5,423,403 Kr. i 1881—82 til 6,191,731 Kr. i 1883—84 eller i alt 768,328 Kr., saa det kan næppe antages, at den stærke Nedgang i Banernes Overskud kan være foranlediget ved Takstforandringen i 1882, navnlig ikke, fordi Driftsplanen for de sjællandske Statsbaner ingen væsentlig Udvidelse undergik før 1886.

Hvad angaar den betydelige Forøgelse af Personellet ligesom af Driftsudgifterne og den dermed i Forbindelse staaende stærke Nedgang i Statsbanernes Driftsoverskud fra Driftsperioden 1880—85 til det følgende Femaar 1885—90, maa denne formentlig henføres til 2 Hovedaarsager, nemlig dels den stærkt udvidede Driftsplan, som traadte i Kraft den 1ste Juni 1886, hvorved en Del nye Tog, som næppe alle vare absolut nød-

vendige, etableredes, og dels det nye Administrationsystem, som indførtes ved Bestyrelsernes Sammensmeltning den 1ste Oktober 1885. Hvilken Andel i Udgiftsforøgelsen der rettelig maa tilskrives hver af de nævnte to Hovedfaktorer, har Udvalget ikke set sig i Stand til at udfinde, men Flertallet tror dog at turde udtale, at den nuværende Organisation for Statsbanedriften ikke i økonomisk Henseende har været uden væsentlig Indflydelse herpaa.

Med Hensyn til det næste Spørgsmaal: om det nye Organisationsystem betegner et saa væsentligt Fremskridt i administrativ Henseende, at dette muligvis kan opveje den forøgede Udgift, tør Flertallet kun udtale sig med stærkt Forbehold. Flertallet er vel ikke uvidende om, at der rundt omkring i Landet blandt det trafikerende Publikum herfter en Del Misfornøjelse, der ikke sjelden giver sig Udtryk i ret bitre Klager over en altfor stor Sindrægtighed med Hensyn til saa vel større som mindre Sagers Ekspedition gennem Overledelsens mange Kontorer, saavel som over de Ulemper for Trafikanterne, der ere en Følge af visse Indskrænkninger i den Klasse Funktionærens Myndighedsomraade, med hvem Publikum kommer mest i Berøring, nemlig Stationsforstandere og Forvaltere osv., men Flertallet er heller ikke blind for, at flige eller lignende Klager altid ville fremkomme over enhver Jærnbanebestyrelse, og da der ikke for Udvalget har foreligget virkelige Bevisligheder for de paaapegede Ulemper skadelvoldende Beskaffenhed, kan man ikke tillægge denne Side af Sagen nogen afgørende Betydning. En sikrere Besledning til Bedømmelse af Organisationens Virkemaade frembyder derimod selve det Materiale, som Udvalget har haft til Raadighed. I Motiverne til det i 1888—89 og 1889—90 forelagte Lovforslag (Tidenden for 1888—89 Tillæg A. Sp. 1465 ff.) udtales blandt andet, at „Grundtanke i Organisationsplanen er den, at den lokale Ledelse af Drifts- og Vedligeholdelsestjenesten med dennes direkte Rapport til det rejsende og forsendende