

staar fast, nemlig at Udviklingen gaar mod større og større Prisbillighed, saa at store og omfattende Transporter nutildags udføres til Takster, som for 20 Aar siden ansaas for ganske umulige.

At ordne Enkelthederne i vore Jernbanetakster ad Lovgivningens Vej vilde derfor kun være at binde den naturlige Udvikling. Men selv om Enkelthederne maa overlades Administrationen, saaledes at man bevarer Muligheden for i de foreskaldende Tilfælde at følge og bøje sig efter Omsættningens betslende og stadigt stigende Krav, er en væsentlig Indgriben fra Lovgivningsmagtens Side dog ikke ubeløst. Den bør saaledes først og fremmest afgøre det Hovedspørgsmaal, om Statsbanerne skulle tilstræbe en højere Rente af Anlægskapitalen end nu, og om de nugældende Takster som følge deraf skulle forhøjes — eller om man skal forskætte ad den hidtil fulgte Vej, hvor man ved lave Takster har stræbt at hæve Landets Omsætning og fremhjelpe dets forskellige Produktionsgrene. Spørgsmaalets Besvarelse har ikke stillet sig tvivlsomt for Regeringen; i Lovforslagets 6te Afsnit er man gaaet ud fra, at den hidtil fulgte Vej er den rette, ja, at man endog kan komme til at gøre et Forsøg med en yderligere Nedsættelse af Taksterne. Til Paavisioning heraf skal der her meddeles nogle nærmere Oplysninger om, hvorledes Statsbanernes Takstsystem har udviklet sig, og hvad der derigennem er naaet i de forskellige Retninger.

Statsbanernes nuværende Takster bunde i de jydsk-synske Takster fra Begyndelsen af Halvfjerdsjerne. Disse Takster adopteredes i Aaret 1882 af de sjællandske Baner, som kort forinden vare erhvervede af Staten; dog stete det kun med mange Ændringer og Begrænsninger. Det betegnende for det jydsk-synske Takstsystem var en navnlig for de Tider overmaade stor Prisbillighed; ved deres Udarbejdelse havde man kun i ringe Grad fulgt Forbilleder fra Nabolandene, idet man havde fastsat lave Begyndelsesafgifter og konsekvent gennemført den saakaldte faldende Skala, hvorved Betalingen i Stedet for at staa i et ligefremt Forhold til Transportafstanden (saaledes som i Thykland) bliver forholdsvis billigere for de længere Afstande. Forsøget med de billige Takster kronedes med afgjort Held, for saa vidt som Trafikken steg anseeligt Aar for Aar; saaledes tiltog ved de jydsk-synske Statsbaner i Løbet af 12 Aar

Antallet af rejsende.. pr. Banemil c. 44 pCt.
 Indtægten af Personbefordringen..... - - - c. 40 -
 Antallet af Godscentner - - - c. 100 -

Indtægten af Gods-
 befordringen..... - - - c. 130 pCt.
 Indtægten af Kreatur-
 befordringen..... - - - c. 385 -

Et lignende Forhold har vist sig i Sjælland efter Statsbanetaksternes Indførelse (tidligere var Trafikken meget stabil) og ved de siden 1885 under een Bestyrelse forenede Baner; medens der i 1880—81 befordredes $5\frac{3}{4}$ Mill. rejsende og $18\frac{1}{2}$ Mill. Godscentner over samtlige Statsbaner, ere Tallene nu 10 Mill. rejsende og $36\frac{1}{2}$ Mill. Godscentner.

Da Statsbanerne i 1885 forenedes under een Styrelse, havde enhver af de to Landsdele sine særlige Tariffer, baade for Person-, Gods- og Kreaturferdslen; en tredje Gruppe Tariffer gjaldt for Forbindelsen mellem Landsdelene. En Forandring heri gjordes først med Kreaturtariffen, idet en fælles Kreatur-tarif tilvejebragtes den 1ste Juni 1889. Den gav store Nedsættelser, navnlig for de lange Afstande, og var derfor efter Beregningerne forbunden med en Risiko paa 100 à 150,000 Kr. (15 à 20 pCt. af Indtægten). Men straks det første Aar viste der sig Fremgang, og i Løbet af 3 Aar steg

Tilgang

Antallet af forsendte Dyr fra
 726,000 til 1,019,000 Stkr. + 293,000 Stkr.
 og Indtægten fra 934,000
 til 1,302,000 Kr..... + 368,000 Kr.

Særlige Omstændigheder, som Taksterne ikke kunne øve nogen Indflydelse paa, nemlig Mund- og Klovehygen herhjemme og Indførselsforbudene i England og Thykland, bevirkede i de følgende 2 Aar nogen Nedgang; men Tariffen har haft tilstrækkelig Velighed til at vise, at den under normale Forhold er i Stand til at fremkalde en særdeles livlig Trafik.

Aaret efter, den 1ste Juni 1890, indførtes en fælles Godstarif. Den hvilede paa det jydsk-synske Grundlag, men gennemførte Princippet om den faldende Skala i et langt videre Omfang. Tilrods for ubetydelige Takstforhøjelser paa de kortere Afstande var Risikoen med dens Gennemførelse 100 à 200,000 Kr. Resultatet af denne Tarif viste sig ogsaa særdeles gunstigt. Det befordrede Godskvantum er steget fra 28,5 Mill. Centner i 1889—90 til 36,5 Mill. Centner i 1894—95, Godsindtægten fra 5,45 Mill. Kroner til 7,2 Mill. Kroner, altsaa henholdsvis med 8 Mill. Centner og 1,750,000 Kr. (ca. 11 à 12 pCt. pr. Banemil, iberegnet de nye tilkomne Strækninger, hvor Trafikken naturligvis endnu er meget svag).

Persontarifferne have derimod siden 1885 kun undergaaet mindre Ændringer,