

hvortil Grunden maa søges i adskillige Omstændigheder, af hvilke her kun skal nævnes den store Bevægelse, som har herstet paa dette Omraade i Udlandet, og hvis Resultater man anser det for rettest at afvente. Det kan dog anføres, at der i 1886 indførtes en billigere Takst for Abonnementskort, som har bragt Indtægten heraf op fra 107,000 til 270,000 Kr. om Aaret, og at der i 1894 er indført meget billige 14 Dages Kort til Rejser mellem alle Stationer, en Foranstaltning, som synes at slaa godt an.

Spørger man, hvad Resultatet af den ved Statsbanerne fulgte Tariffpolitik i det hele har været, kan dette sammensattes i saa Ord. Resultatet har først og fremmest været, at man her i Landet har haft Takster, som til enhver Tid have været overmaade lave, og som for Godsbefordringens Vedkommende endnu ere de billigste, noget Land er i Besiddelse af. Til Oplysning om, hvor stor Forskellen er mellem vore og vore Nabolandes, Sveriges og Preussens Takster, skal man henvise til den i det nærværende Lovforslag vedføjede Bilag A givne Sammenstilling. Det maa dernæst siges, at Trafikken paa Statsbanerne til alle Tider har været i god Stigning, saaledes som det fremgaar af de i vedføjede Bilag B givne Sammenstillinger, og at den i og for sig maa kaldes anselig, naar Hensyn tages til, at Landet ikke er særlig tæt befolket, og at det hverken producerer de Raaprodukter (Fjern, Kul o. s. v.), som i andre Lande fremkalde de store Massetransporter, ej heller har nogen Stordindustri, medens Banerne hyderligere maa dele Transporterne med de overalt nærliggende Sjøveje. Det tør derfor sikkert hævdes, at Statsbanetaksterne have virket til Gavn for Landet ved at yde dets Omsætning en kraftig, ja en uundværlig Støtte. Det er imidlertid klart, at lave Takster ikke ere særlig gunstige for Rentabiliteten. Hvis man for at opnaa en højere Forrentning vilde gaa til en betydelig Forhøjelse af Taksterne, kan det være tvivlsomt, om dette vilde føre til Maalet, men sikkert er det, at en saadan Forhøjelse vilde falde som en tung Byrde paa Omsætningen og væsentligt formindste Forsendelsesmængderne. Naar man nævner Statsbanernes lave Forrentning, bør det derfor ikke glemmes, at disse Baner have deres rigelige Andel i, at Landets Omsætning med Udlandet i de tyve Aar fra 1873 til 1892 er steget fra 398 til 576 Mill. Kr.

I Lovforslagets 6te Afsnit om Betalingen for Befordringen har det derfor været Regeringens Hensigt med Forbigaaen af alle de Enkeltheder, som ikke kunne fastlaas ved Lov uden at hæmme den fremtidige Udvikling,

at give det fuldstændigste mulige Grundlag for, efter hvilke Principper Statsbanernes Takster bør dannes. Man er ikke standset ved det nugældende, men har bygget videre paa det og foreslaaet et Takstsystem, som for Personbefordringens Vedkommende tilvejebringer den manglende Enhed og, naar man vil gaa til at afskaffe Dobbeltbilletterne til nedsat Pris, indfører betydningsfulde Reforme, medens det for Godsbefordringens Vedkommende bevarer de alt indførte Reforme og indfører nye, hvor saadanne tiltrænges. Gennemførelsen af Lovforslagets 6te Afsnit kan derfor komme til at medføre en ikke saa ringe Risiko, men en saadan er forbunden med enhver Forandring, og efter Reformernes Væsen og de hidtil indvundne Erfaringer tør det antages, at der intet virkelig Tab vil komme, muligt endog en forøget Indtægt, og at Reformerne saaledes, paa samme Tid som de komme Omsætningen til Gode, ville vise sig forenelige med Hensyn til, hvad man hidtil har anset som en passende Forrentning af Banernes Anlægskapital.

Med Hensyn til enkelte Afsnit og Paragraffer af Lovforslaget bemærkes i øvrigt følgende:

Til Afsnit II og III.

„Befordring af Personer og Rejsegods“.

Disse Afsnit stemme i Hovedsagen med de nugældende Regler; tilsvarende Regler gælde andre Steder. En international Overenskomst er dog ikke sluttet paa dette Omraade; i Aaret 1891 indbød den belgiske Regering til en Konference i Bryksel, hvis Formaal skulde være at afslutte en saadan Overenskomst, men uagtet Indbydelsen modtoges af 12 europæiske Magter (deriblandt ogsaa af Danmark), blev Sagen midlertidig stillet i Bero. Reglerne i nærværende Lovforslag holde sig forøvrigt nær til det Forslag, som skulde have været lagt til Grund for Konferencens Forhandlinger.

Til § 10.

Efter de nugældende Regler skal den rejsende, som træffes i Toget uden Billet eller med ugyldig Billet, erlægge dobbelt Betaling, mindst 2 Kr.; har han ved Indstigningen anmeldt, at han mangler Billet, erlægges dog kun enkelt Betaling med Tillæg af 25 Ore. De nævnte Mindstebeløb ere vistnok for lave — i Tyskland ere de f. Eks. henholdsvis 6 Mk. og 1 Mk., andre Steder