

anbragt en Kapital, der andrager ca. 250 Mill. Kr.; det kan over for andre berettigede offentlige Formaal umulig forsvares, at denne store Del af Statsformuen vedbliver at være ganske uproductiv. Det er Genstand for Tvivl, hvorvidt den betydelige Udgiftsforøgelse staa i Forbindelse med den ved Takstnedsættelserne bevirkede Forøgelse af Trafiken. I den seneste Række Driftsberetninger fra Statsbanerne er der paa vist en Række Momenter, der ganske uafhængig af Trafikens Vækst maa have medført Udgiftsforøgelser, saaledes betydelige Prisstigninger paa Kul, Staalskinner og andet Materiel, forhøjede Lønninger og Arbejds løn, forskellige ekstraordinære Udgifters Overtagelse paa Driftsregnskabet, endelig det endnu saa saare ugunstige Resultat af den nordsjællandske Kystbanes Drift. Naar imidlertid Statsbanernes Personalfortegnelse pr. $\frac{31}{3}$ 1901 udviser et samlet Tal af 10,591 Personer mod 7,781 pr. $\frac{31}{3}$ 1897, naar Lokomotivernes Togmiletal i samme Tidsrum er steget fra 8,301,070 til 11,098,819; Forholdet mellem Togkilometer og Banekilometer fra 4,794 til 6,175, saa synes dette dog at tyde paa en betydelig Udgiftsforøgelse med Trafikstigningen som væsentlig Aarsag, selvfølgelig ved Siden af Ønsket om at fyldestgøre Befolkningskrav om hyppigere Toggang, om øget Sikringstjeneste (Gentofteulykkens Eftervirkninger m. v.). — Men det maa understreges, at medens Spørgsmaalet om Udgiftsstigningens Aarsager kan være et mere eller mindre interessant Diskussionsemne til Bedømmelsen af Trafikreformens Virkninger, saa bliver det ganske uafhængigt deraf at afgøre, om ikke Udgiftsstigningen i sig selv indeholder tilstrækkelig Anledning til en Takstforøgelse for at tilvejebringe et gunstigere Forhold mellem Indtægter og Udgifter. Det er Flertallets Overbevisning, at dette er Tilfældet.

Det foreliggende Lovforslag søger i Overensstemmelse med Jernbanekommissionens Indstilling Indtægsforøgelsen opnaaet gennem et lempeligt Paalæg paa Betalingen for alle Trafikydelse, dog med Und-

tagelse af de allerkorteste Personrejser (Rejser indtil 16 Kilometer); Flertallet tiltræder denne Forslagets Grundtanke, men stiller Forslag om forskellige Ændringer. Uagtet nemlig Flertallet med Paaskønnelse har bemærket den anførte Egenskab ved Lovforslagets System, at Rejser under 16 Kilometer holdes udenfor Forhøjelserne, anser Flertallet dette ikke for tilstrækkeligt, idet den nævnte Grænse ikke falder sammen med hvad man betegner som Nærtrafikken. Nu vil det være i temmelig frisk Erindring, hvorledes det navnlig i Jylland fremkaldte megen Misfornøjelse, at Takstreformens Gennemførelse i 1897 vel bevirkede en meget betydelig Billiggørelse af Fjerntrafikken, men at samtidig paa Grund af Dobbeltbilletternes Bortfald og saa vel Kilometerafstandenes Omregning som Billetprisernes Afrunding opad, Rejser frem og tilbage fra Landet til nærmeste Købstad, en af de for Befolkningen betydningsfuldeste Sider af Trafikken, undergik en efter Omstændighederne ret følelig Fordyrelse. Det er Flertallets Overbevisning, at det vilde være saare heldigt, om man kunde finde et System, der uden paany at fordyre denne Nærtrafik gav det samme finansielle Resultat som Lovforslaget eller maaske et endnu gunstigere. Flertallet mener at have fundet en saadan Udvej igennem Ændringsforslagene Nr. 3 og 4. Man foreslaar Grundtaksten forhøjet for 3die Klasse til 2,6 Øre og for 2den Klasse til 4,5 Øre pr. Kilometer, men samtidig foreslaas for Strækningen indtil 30 Kilometer indført Dobbeltbilletter med ca. 10 pCt. Rabat, selvfølgelig dog med en vis Mindstebetaling. Efter en Udvalget forelagt Beregning vil herefter alle Rejser frem og tilbage indenfor nævnte Grænse lades uberørte af Forhøjelsen, og de blive i enkelte Kombinationer billigere end nu; Afstanden 30 Kilometer eller 4 danske Mil vil formentlig i alt væsentlig falde sammen med en Købstads naturlige Opland og derfor fyldestgøre alle berettigede Krav om en billig Nærtrafik; endelig vil det finansielle Resultat blive over 80,000 Kr. gunstigere end Lovforslaget.