

bliver i Regelen ogsaa Udgiften, og ere Taksterne meget lave og Befordringsmængden stor, vil Udgiften derfor let komme til at overstige Indtægten. Med det nuværende Forhold mellem Indtægten og en Udgift, der sikkert ikke lader sig medbringe, turde det herefter være ret indlysende, at et forøget Overskud ikke kan ventes ved at ned sætte Taksterne i Forventning om, at Befordringsmængden skal stige saa meget, at Indtægten bliver større end for Tiden. Vil man have et større Overskud, er der i Virkeligheden intet andet at gøre end at forhøje Taksterne. Men ogsaa en saadan Foranstaltning kan mislykkes. Befordringsmængden kan paa Grund af Forhøjelsen, uden at Udgiften i væsentlig Grad berøres deraf, falde saa meget, at Driftsudbyttet bliver ringere end hidtil. Man maa derfor gaa frem med Varsomhed, saaledes at Forhøjelsen ikke medfører en væsentlig Nedgang i Befordringsmængden.

Under Hensyn hertil er det foranstaaende Lovforslag, ved hvilket det til sigtes at forøge Banernes Overskud med ca. 4 Mill. Kr., eller til omkring $2\frac{1}{2}$ pCt. af den i Banerne anbragte Kapital, udarbejdet. Takstforhøjelsen er lagt saaledes, at den rammer alle Omraader, baade Person-, Gods- og Kreaturtaksterne og baade de lange og de korte Afstande. Beløbet kan nemlig ikke indvindes paa anden Maade. Det vilde saaledes være ganske umuligt at indvinde 4 Mill. Kr. ved alene at forhøje Persontaksterne paa Afstande over 100 km. Thi selv om man anvendte den nuværende Grundtakst proportionalt for alle Afstande, vilde man med den Trafik, der haves, kun kunne beregne Indtægtsforøgelsen til ca. 2,8 Mill. Kr. Da nævnte Takstforhøjelse imidlertid vilde medføre en Forhøjelse af Taksterne paa indtil ca. 16 Kr. for II. Kl. og ca. 9 Kr. for III. Kl., er det indlysende, at den ikke alene vilde give Anledning til en meget betydelig Trafiknedgang, men ogsaa foranledige mange II. Klases rejsende til at benytte III. Kl. Men mistede man 400,000 af de rejsende, for hvilke Takstforhøjelsen blev mest følelig, vilde Foranstaltningen ikke give noget Udbytte, og en større Nedgang i Antallet af rejsende vilde medføre et Tab for Banerne. Overhovedet maa man efter alle hidtil indvundne Erfaringer regne med, at enhver Takstforhøjelse følges af en Trafiknedgang, hvis Omfang baade afhænger af Takstforhøjelsens Størrelse og den Adgang, som de rejsende have til at benytte andre og billigere Befordringsmidler. Det vil derfor være meget usikkert,

hvad man vil faa ud af en større Takstforhøjelse paa de længste Afstande, paa hvilke de rejsende helt eller delvis have Mulighed for at søge den billige Dampskibsbefordring, medens det nok tør ventes, at en passende Forhøjelse paa de korte Afstande og Mellemafstandene vil give en Indtægtsforøgelse. I Forbindelse hermed skal man oplyse, at Antallet af rejsende paa lokale Billetter paa Afstande indtil 100 km udgør ca. 15,3 Mill., paa Afstande fra 101—196 km ca. 880,000 og paa længere Afstande ca. 570,000. Ogsaa disse Tal ville vise, at man maa ty til en Forhøjelse af Taksterne paa de kortere Afstande, naar man vil opnaa en nævneværdig Merindtægt af Personbefordringen.

Noget lignende Betragtninger kunne anstilles med Hensyn til Godsbefordringen, dog maa det her erindres, at Dampskibskonkurrencen paa dette Punkt er mere intensiv og spores paa langt kortere Afstande end for Personbefordringens Vedkommende. Den overvejende Del af Godset befordres da ogsaa paa korte Afstande — mere end $\frac{3}{4}$ af hele Godsmængden falder paa Afstande under 120 km — og det er saaledes givet, at man ogsaa for Godset maa søge Indtægtsforøgelsen paa disse Afstande. Forhøjes Taksterne for Mellemlange Afstande væsentligt, vilde man utvivlsomt faa en betydelig Trafiknedgang, der efter al Sandsynlighed helt vilde opsluge Fortjenesten paa de korte Afstande, idet man da vilde gøre det let for Dampskibsselskaberne ved Sammenlægning af Jernbane- og Dampskibstaksterne at opstille billigere Takster for Befordring mellem Havnebyerne og Stationerne inde i Landet, ja det vilde endog være muligt, at Gods mellem Stationer inde i Landet paa en Del af Transportstrækningen tilførtes Dampskibene.

Inden man herefter gaar over til en nærmere Omtale af Lovforslagets Bestemmelser, skal man bemærke, at man for Overskuelighedens Skyld i dette har optaget de Ændringer i de ældre Takstlove for Statsbanerne, som ere foretagne ved Lov Nr. 153 af 27. Maj 1908, og som nu ikke yderligere foreslaas forandrede. Denne Lov vil herved kunne bortfalde, hvad man har givet Udtryk i Lovforslagets § 3. I dets § 1 findes under 1, 2 c. 2det Stk. og 7 de fra Loven af 27. Maj 1908 optagne Bestemmelser, der uden Ændring vedblivende ønskes opretholdt.

Man har — ligeledes for at lette Overskueligheden — i Forslagets § 1 under 2 optaget den fuldstændige Affattelse af