

- Kører der særlige Arbejdertog med billigere Billetpriser end de normale?
 Er der særlig billige Arbejderbilletter eller Kort?
 Ere Billetpriserne nedsatte af særligt Hensyn til Svorvejsliniernes Konkurrence?
- 14) Hvor stor Merindtægt er der i Lovforslaget beregnet, at Takstforhøjelsen skal give i Københavns Omegn, t. Eks. paa Strækningerne: København—Klampenborg, København—Rungsted, København—Holte.
- 15) I hvilket indbyrdes Forhold staar til hinanden — for sidst afvigte Regnskabsaar — Indtægten af henholdsvis en I., en II. og en III. Klasses Kupé gennemsnitlig i samme Tog over saavel kortere som længere Strækninger?
- 16) Hvorledes skal det forstaaes, naar det under § 1, 2. d. hedder: „Rabatten for Kort med længere Gyldighed end en Maaned maa ikke overstige $\frac{1}{3}$ af den for Maanedskort fastsatte Betaling“? Efter Ordlyden vil til Eks. et 12 Maaneders Kort til III. Vognklasse koste $12 \times 50 \div \frac{50}{3}$ Kr., altsaa $600 \div 16\frac{2}{3}$ eller 583 Kr. 33 Øre. — Er det Meningen?
- 17) Da det i Bemærkningerne (Side 5, 2den Spalte foroven) hedder: „Det er derhos Hensigten at gøre Hurtigtogstillæget ensartet ligesom paa de svenske Statsbaner“ og længere nede paa samme Spalte: „i gennemgaaende Forbindelse med Udlandet betales 1 Kr. 30 Øre for I., 30 Øre for II. og 50 Øre for III. Vognklasse. Det er imidlertid Hensigten for Fremtiden at fastsætte sidstnævnte Tillægsbetaling for alle Rejser med Hurtigtog . . . herved . . . opnaas der en ønskelig Enkelthed, Arbejdet ved Billetsalget og Billetkontrollen vil blive lettet“.
- Hvorfor hedder det da i § 1, 2. c., at „denne Tillægsbetaling maa ikke være mindre end 80 Øre for I., 50 Øre for II. og 30 Øre for III. Vognklasse og maa ikke overstige 2 Kr. for I., 1 Kr. 20 Øre for II. og 80 Øre for III. Vognklasse“?
- 18) Hvorledes har Prisen været for Kul i hvert af de sidste 10 Aar for samme Art af Kul?
- 19) Hvad har Udgiften til Kul andraget for hvert af de sidste 10 Aar pr. Togkilometer?
- 20) Hvilket Forhold er der mellem Udgiften ved at gennemføre henholdsvis et Eksprestog, et Persontog og et blandet Tog, Slid paa Materiel og Banelegeme indbefattet?
- 21) Paa hvilke Pladser forsynes Statsbanerne med Vand, Gas og Elektricitet fra egne Værker, og paa hvilke forsynes de fra kommunale eller andre Værker?
- 22) Hvilke Priser betales der paa de forskellige Steder, hvor Banerne faa Vand, Gas og Elektricitet fra kommunale eller andre Værker, der ikke tilhøre Staten, og hvorledes stille de Priser, der betales disse Steder, sig til den Pris, til hvilken Statsbanerne selv ville kunne fremstille sit Forbrug?
- 23) Hvorledes fordeles de nye Personvogne imellem Jylland og Øerne. Hvor mange Boggie- og Gennemgangsvogne findes der i Jylland og hvor mange paa Øerne?
- 24) Hvor stor en Del af den i Statsbanerne anbragte Kapital staar i henholdsvis Banelegemet, Bygninger og Dampfærger?
- 25) Hvor mange Procent af Pladserne henholdsvis i I., II. og III. Klasse, der har været kørt med, have været benyttede i det sidste Regnskabsaar?
- 26) Vil det forøge eller formindske Statsbanernes Udgifter at indføre det paa Klampenborg-Banen anvendte Billetteringssystem overalt?
- 27) Er den Betaling, Postvæsenet erlægger for Postbefordringen, stegen i samme Forhold som Postmængden?
- 28) Præstere Statsbanerne Ydelser til andre Statsinstitutioner, for hvilke de ikke modtage Betaling, og til hvilket Beløb aarlig kunne disse Ydelser ansættes?

Efter at Ministeriet i den Anledning har indhentet en Erklæring fra Generaldirektionen for Statsbanerne, skal man med Hensyn til de af fornævnte Spørgsmaal, som det er muligt at besvare uden længere Tids Undersøgelser, herved tjenstlig meddele følgende:

ad Nr. 1. Som det vil fremgaa af nedenstaaende Besvarelse ad Punkt 6, mener man, at der kan indvindes 414,000 Kr. ved at udvide Grænsen for den proportionale Taksts Anvendelse fra 100 til 196 km.