

hvis man tager Gennemsnitstallet af disse Indtægter henholdsvis for II og III Klasse, kommer man til et Beløb af 377 Kr. 40 Øre under Forudsætning af, at alle Pladser var besatte. Nu var imidlertid i Henhold til Driftsberetningen for 1917 — 18 gennemsnitligt kun de 38 pCt. af Pladserne besat, og selv om man nu regner med nogen Forøgelse — jeg har her regnet med 40 pCt. af Pladserne besat —, vil altsaa en saadan Vogn, befordret over en 120 km, give en Indtægt for Statsbanerne af 150 Kr. 96 Øre. Tager jeg nu de Tabeller, der findes i Bilaget til Lovforslaget, fremgaar det deraf, at 10 t Gods efter den højeste Takstklasse for Vognladningsgoods vil for disse 120 km koste 110 Kr. 40 Øre. Men den Vægt, som skal trækkes dér, er inklusive Vognens Vægt kun 17 t, medens en stor Personvogn vejer 40 t. Jeg kan altsaa multiplicere med Brøken  $\frac{40}{17}$  for at se, hvilken Vægt der svarer til den Personvogn, jeg talte om, og jeg kommer da op til et Indtægtsbeløb for højeste Vognladningsklasse paa 257 Kr. 40 Øre, sammenholdt med de 150 Kr. 96 Øre, som Personvognen gav i Indtægt. Forhøjer jeg det saa med 20 pCt., som Lovforslaget lyder paa, er jeg oppe paa 308 Kr. 88 Øre, altsaa mere end det dobbelte af, hvad den paagældende Personvogn vilde give Statsbanerne i Indtægt. Følger jeg Klasserne nedefter, faar jeg for Takstklasse V, den almindelige Fragtgodsvognladningsklasse, 184 Kr. 20 Øre, og forhøjet med 20 pCt. 221 Kr. 04 Øre — altsammen sammenlignet med de 150 Kr. 96 Øre, som Personvognen indbringer. Gaar jeg længere ned, til Takstklasse VI, er jeg under det nævnte Beløb; jeg er kun paa 145 Kr. 10 Øre, sammenlignet med de 150 Kr. 96 Øre; jeg kommer op paa 174 Kr. 12 Øre, hvis jeg forhøjer med 20 pCt. Først ved Takstklasse VII, den laveste Takstklasse, kommer jeg i begge Tilfælde ned under den Indtægt, som Personvognen giver. Med Hensyn til levende Dyr er Forholdet det, at jeg i Øjeblikket er oppe paa 209 Kr. 10 Øre og vil ved den 20 pCt.s Forhøjelse komme op paa 250 Kr. 92 Øre. Nu ved jeg vel, at heller ikke Godsvognene gennemsnitlig er fuldt optagne, de

er efter den samme Driftsberetning og med tilsvarende Forhøjelse oppe paa ca. 50 pCt.s Benyttelse, men her er Forholdet et noget andet, thi vel er der en Del Løb af tomme Vogne paa Banerne, men de paagældende Vogne har ogsaa en mindre Vægt, det er en mindre Vægt, der skal trækkes, og det er ogsaa kun i mindre Omfang, at disse Tomløb finder Sted. Det, som hovedsagelig bringer Procenten ned, er de mange Stykgodsvogne, som løber. Der er Forholdet imidlertid det, at den Fragt, disse Vogne tjener ved de forskellige Stykforsendinger, er forholdsvis langt højere end Fortjenesten pr. Vognladning Gods. Jeg har et bestemt, virkeligt Tilfælde for Øje: En saadan Stykgodsvogn, som indeholder 2500 kg — det er altsaa kun 25 pCt. af Vognenes Bæreevne — løbende 120 km indbringer 50 Kr. Den vejer imidlertid kun 9 t, og hvis jeg forhøjer til 40 t, faar jeg en Indtægt af 225 Kr. og, hvis jeg forhøjer med 20 pCt., 270 Kr. Alt dette bør ses i Forhold til de 150 Kr. 96 Øre, som Personbefordringen giver. At Godsvognene ikke er fuldt optagne, ændrer altsaa intet i Sammenligningen, idet det drejer sig om Gods til en højere Takst, som i Virkeligheden giver en lige saa høj Indtægt som en Vognladning ved stærkere belastet Befordring. Nu er jeg klar over, at der ofres en Del Personale og Tid paa Rangering af Godsvogne, som man ikke har nødig at ofre paa Personvogne. Paa den anden Side er der ikke Tvivl om, at den dyreste Del af Anlægget og ogsaa af Driften hovedsagelig skyldes Persontrafikken. Jeg mener derfor, at disse Tal, skønt jeg giver dem med stor Varsomhed og Forsigtighed — de er ellers rigtige nok —, i sin Helhed tyder paa, at Godstrafikken i Virkeligheden er den Trafik, der bærer sig bedst i Øjeblikket med de Takster, vi har, langt bedre end Persontrafikken. Sammenholdt med mine øvrige Betragtninger angaaende Forhøjelsens Virkning for Forbrugerne og Kravet om, at Bedriften skal bære sig, at den skal hvile nogenlunde ligelig paa de forskellige Arter af Befordring, specielt Gods- og Personbefordring, vil der være nogen Anledning til at overveje, om det ikke var rimeligt at lægge den