

med indtil 150 pCt. og derover. I det Regnskab for Statsbanerne, der foreligger, havde de 25 pCt. Forhøjelse, der fandt Sted i 1917, kun virket i 5 Maaned, og man kan vist godt regne med, at Forhøjelsen for hele det Aar ikke kan regnes højere end til 10 pCt.; naar vi saa forhøjer Gennemsnitstaksten for 1917—18 med 50 pCt., bliver Taksterne ca. 66 pCt. højere end efter Loven af 1911. Det er altsaa endnu langt under Privatbanernes Forhøjelse. Under Ændringsforslag Nr. 6 foreslaas i 8., 3. 60 Øre ændret til 70 Øre, det hænger sammen med det foregaaende.

Ved Ændringsforslag Nr. 7 indsættes en ny Bestemmelse angaaende Havnebanetaksterne. I 1ste Stykke udgaar „opkræves . . . Belastning“, og i Stedet for indsættes: „fastsættes Fragten saaledes: for Vognladninger med Last indtil 10 000 kg 2 Kr. pr. Vognladning, for Vognladninger med Last 10 000 kg—18 000 kg 3 Kr. pr. Vognladning, for Vognladninger med Last over 18 000 kg 4 Kr. pr. Vognladning, for en Vognladning levende Dyr 2 Kr. pr. Vognladning uanset Vognens Størrelse“, idet der dér ikke kan tales om Vægten. Man mener, at det kunde være passende at bestemme, at Havnebanefragten for Kreaturer kun skal være 2 Kr. Naar vi er kommet ned paa et Minimum af 1 Kr. 25 Øre for Transport paa Havnebaner, har det været en ganske urimelig lav Betaling. Statsbanerne har haft et Arbejde med denne Transport, som det var ganske urimeligt at besørge for 1 Kr. 25 Øre. Hvis man tager Forholdene her i København eller en af de større jyske Byer, vil man let se, at Arbejdet med Vognene paa Havnebanerne er meget stort i Forhold til den Betaling, der ydes selv med de her foreslaaede Forhøjelser, og dertil kommer en anden Ting, nemlig den, at man i disse vognknappe Tider maa regne med, at en saadan Vogn til den samme Transport ofte faar 1 à 2 Dages længere Benyttelsestid, end hvis den blev læsset paa Stationen, hvor den stod disponibel. Der skal jo en Del Tid til, inden man kan faa den rangeret ned til den Plads, hvor vedkommende ønsker den læsset, og paa samme Maade gaar det, naar den skal tilbage igen. Jeg mener derfor, at det Forslag, vi har stillet, er endogsaa meget moderat.

Jeg vil gerne gøre en Bemærkning med Hensyn til Bilag 4. Under 4 staar der: „Odense. Alle Stationer saavel paa Statsbaner som Privatbaner“. Der er glemt at tilføje „paa Fyn“, selvfølgelig gælder det kun Fyn. Med Hensyn til selve Sammen-

ligningen viser det sig, at for de korte Afstande, det man kalder en Bys Opland, er der endogsaa dobbelt saa mange Rejser paa Privatbanerne som paa Statsbanerne. Vi er med Hensyn til Eksempler ikke gaaet Statsbanerne for nær, men det nævnte Forhold viser sig baade for Frederikshavn og Aalborg, og navnlig for Odense, dér har Statsbanerne kun haft 515 000 Billetter, medens Privatbanerne har haft 1 Million Billetter. Med Hensyn til den Sammenligning, der fandt Sted for Aarhus Stations Vedkommende, tror jeg nok, at det Spørgsmaal, der er rettet til Ministeren fra Udvalget, burde være stillet noget anderledes. Man kan ikke regne med, at Aarhus har Opland til Skanderborg, Skanderborg maa ogsaa have Opland, og vi er gaaet noget langt, naar vi gaar baade til Langaa og Ryomgaard. Det er, siden Bilaget blev affattet, kommet til min Kundskab, at der til Hjørring, som kun har to Privatbaner, selv naar den har en af sine store Dage, det er i Regelen, naar der er Dyrskuer, er kommet langt flere lokale rejsende med Privatbanerne end med Statsbanerne. Med Hensyn til Fyn vil jeg nævne foruden de Tal, der staar her, et Forhold, som jeg er blevet gjort bekendt med, en Ordning, der er truffet med Hensyn til Statsbanen Nyborg—Ringe. Der har Egnen i Henhold til Lov Nr. 85 af 8. Maj 1894 bidraget 40 000 Kr. pr. Banemil, men Anlæggets Gennemførelse er gjort afhængig af, at der forinden med det sydfynske Jernbaneselskab opnaas Overenskomst om, at dette mod en Forpagtningssum af 2 pCt. af Anlægssummen uden Ekspropriationssummen, skal forpligte sig til at overtage Driften. Egnen dér skal altsaa svare saadanne Takster, at denne Bane giver Statskassen 2 pCt., medens de andre Statsbanestrækninger ikke alene ikke giver Udbytte, men giver et stort Underskud. Saa vidt det er oplyst for mig, betales der for denne Strækning ca. 55 000 Kr. om Aaret, foruden at man maa betale, hvad Driften koster. Jeg har yderligere faaet en Oplysning om Forholdene ved Horsens By. Dér er Forholdet det, at alene een af Banerne — Horsens—Juelsminde-Banen — der er 4 Baner — kan paa en Dyrskuedag eller en af de store Dage derover have lige saa mange rejsende som Statsbanerne have nord og syd fra tilsammen. Det vil altsaa sige, at Antallet af dem, der benytter de korte Afstande, er stedse stigende for de lokale Rejsers Vedkommende. Jeg kan saa godt forstaa, at man i tidligere Tid, da