

foran under b., og af, om Spørgsmaal om Samarbejde med Rutebiler kommer til at spille ind, samt endelig om, i hvilken Grad man kan indføre Forenklinger i Driftsmaaden for de heromhandlede Baner.

d. *Hurtigere Fremførelse af Stykgods*. Med Hensyn hertil skal man meddele, at Godsbefordringen er tilrettelagt af Distrikterne. Denne Ordning blev truffet ved Distriktsordningens Indførelse, idet samtidig de godstilsynsførende Overassistenter (nu Kontrolører) overgik fra Chefen for Trafikafdelingen til Distrikterne, der derefter udgav de fornødne Togplaner.

Under Forudsætning af, at Takstloven ændres i Overensstemmelse med det Rigsdagen forelagte Forslag, vil det antagelig blive nødvendigt, at Generaldirektoratet fører noget Indseende med Befordringens Tilrettelæggelse, da den Generhvervelse af Trafik, som den saaledes ændrede Takstlov giver Mulighed for, for en meget stor Del er afhængig af, at man kan byde Forsenderne Sikkerhed for hurtig og planmæssig Fremførelse. Spørgsmaal om Fragtaftaler og Befordringsmuligheder vil derfor hyppig løbe Side om Side.

Ad 2.

Det er, som det vil være en kendt Sag, meget vanskeligt, ja, næsten umuligt at beregne Jernbanens Selvomkostninger ved de enkelte Transporter, og ganske særligt gælder dette, naar det drejer sig om en saa lille Transportenhed som en enkelt rejsende.

Til Befordring af Personer paa en bestemt Jernbanestrækning maa der indrettes Tog af en vis Størrelse og med en vis Personalebetjening, og er Toget godt besat, bliver Udgiften pro persona ringe i Forhold til Udgiften pro persona ved en daarlig Udnyttelse. Det følger heraf, at Selvomkostningerne pr. rejsende ligesom pr. Ton Gods af de forskellige Arter idelig veksler. Man har i Generaldirektoratet for Statsbanerne søgt *tilnærmelsesvis* at udregne, hvor meget Udgiften alt i alt beløber sig til for Befordringen af en rejsende i et Eksprestog København—Aarhus over Fredericia under Hensyn til Udgifterne til Lønningerne til Tog- og Færgepersonale, til Brændsel, Belysning m. m. og Banernes faste Udgifter, og er kommet til det Resultat, at Udgiften pr. rejsende kan anslaaes til 7 à 8 Kr.

Man vedlægger en af bemeldte Generaldirektorat udarbejdet Sammenstilling af Biletpriserne København—Aalborg og Aarhus for Befordring med Statsbanerne og med Det Forenede Dampskibsselskabs Skibe, hvoraf det vil ses, at Selskabets Takster for 1ste og 2den Kahyt er holdt lidt under Statsbanernes Takster for II. og III. Klasse med Hurtigtogstillæg, men uden Befordring i Sovevogn. Rejser i Sovevogn kan i denne Forbindelse lades ude af Betragtning, da der er en meget stor Forskel mellem Prisen for en Sovevognsrejse og en Dampskibsrejse, og det er ganske faa Passagerer, der kan beforders i Sovevogn, sammenlignet med det Antal Kahytpassagerer, Skibene kan medtage. Det internationale Sovevognsselskab, som besørger Sovevognskørselen, kan heller ikke for Tiden tænkes at ville gaa med til en Nedsættelse af Sovepladsbiletpriserne.

Efter det ovenfor anførte om Udgiften pr. rejsende kunde Statsbanerne foretage en Reduktion af Biletpriserne København—Aarhus m. m., men det er ret givet, at en Nedsættelse ikke vilde virke paa den Maade, at man vilde tage rejsende fra D. F. D. S., der altid har tilpasset sine Priser efter Statsbanernes og — som ovenfor anført — holdt dem noget under Statsbanernes. Det vilde ogsaa ske nu, og i øvrigt vilde en Del rejsende, selv om Befordringen med Statsbanerne skulde blive noget billigere end Dampskibsselskabets, foretrække at sejle om Natten med Benyttelse af Køje direkte til deres Bestemmelsessted fremfor at skulle rejse i almindelig Kupé med de nødvendige Omstigninger undervejs ved Færgeoverfarterne. Det maa ogsaa tages i Betragtning, at en Nedsættelse af Biletpriserne København—Aarhus og København—Aalborg vilde medføre Nedsættelse af Biletprisen til nogle mellemliggende Stationer, og endelig vilde en Nedsættelse eventuelt komme til at virke paa længere bortliggende Stationer ved Omkarteringsmuligheder.

Alt i alt tør det anses for ret givet, at Statsbanerne vilde lide et Tab ved Nedsættelsen, og da Banerne med de Krav, der fra den 1. April i Aar stilles til Forrentning af den i Statsbanerne anbragte Kapital, i det hele vil faa et be-