

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ligt at bedømme udsigterne for godsbe-
fordringen i den nærmere fremtid. Der må
regnes med stigende transport af tørv og
brunkul i den kommende sæson, men disse
varer hører som bekendt til de lavest
tariferede og giver derfor kun relativt små
fragtindtægter.

Det er imidlertid ikke svigten af indtæg-
ter, der motiverer nærværende takstforslag,
men udelukkende dels en allerede stedfunden
stigning af driftsudgifterne, dels en kom-
mende stigning af disse, som man allerede nu
med sikkerhed kan forudse. Som det nærmere
fremgår af bemærkningerne til lovforslaget,
er de egentlige driftsudgifter, altså eksklusi-
ve afskrivning og forrentning, sidste år
steget med ca. 16 mill. kr., og nu i det
kommede finansår regnes de at ville stige
med yderligere mindst 35 mill. kr. Der er
altså tale om en udgiftsstigning indenfor
2 år på over 50 mill. kr., måske endda,
hvis det ikke lykkes at skaffe bedre vilkår
for brændselskøbene, på op imod 60 mill.
kr. Det er denne meget alvorlige, uafven-
delige forværring i statsbanernes økonomiske
stilling, der begrundet forslaget om mer-
indtægter på 30 mill. kr., d. v. s. indtægter
på måske $\frac{3}{5}$, måske kun ca. halvdelen af
stigningen i udgifterne. Der er måske grund
til at tilføje, at rundt regnet halvdelen af
de 50 mill. kr. falder på lønningsstignin-
ger, der ganske overvejende skyldes stignin-
gen i pristallet, og rundt regnet halv-
delen falder på brændselskontoen, ikke som
følge af merforbrug, men på grund af de
i den seneste tid så voldsomt stigende priser
på det internationale marked.

Ved afgørelsen af, hvorledes man bør for-
dele takstforhøjelsen på de forskellige be-
fordringsgrupper, personer, gods o. s. v., har
man ment at burde tage i betragtning,
hvilken evne til at bære eventuelle forhø-
jelser uden risiko for særlig store tab af
transporter, de forskellige arter af befor-
dring må skønnes at have. Det synes, som
om personbefordringen for tiden er sær-
lig ømfindelig overfor forhøjelser og risi-
koen for overgang til andre befordrings-
midler særlig nærliggende. På den anden
side er indtægten af personbefordringen en
så overvejende del af statsbanernes ind-
tægter, væsentligt større end godsbefor-
dringen — i fjor således næsten 200 mill. kr.
mod 110 mill. kr. på godsbefordringen —
at det er umuligt at undlade forhøjelse af
personbefordringstaksterne, hvis et så stort
beløb som 30 mill. kr. blot tilnærmelsesvis
skal nås. Man er derefter endt i forhøjelser,
der kan regnes at ville medføre, at person-

befordringen kommer til at bære rundt
regnet $\frac{1}{3}$ af det ønskelige beløb, personer
og rejsegods tilsammen antagelig 11 mill.
kr. af de 30 mill. kr., og gods- og postbe-
fordringen rundt regnet $\frac{2}{3}$.

Den beregnede merindtægt for person-
befordringen har kun kunnet nås ved for-
højelse af taksterne såvel for billetter som
for abonnementskort. Som det sikkert vil
erindres, blev kortene over de lavere af-
stande ved takstreguleringen i 1946 kun
forhøjet med 12 pct., og ved sidste takst-
regulering forhøjede man slet ikke pri-
serne for kort undtagen for 8 og 15 dages
kortene til samtlige stationer. De i forvejen
lave priser for kortene blev på den måde
endnu lavere i forhold til billetterpriserne.
Man regner nu såvel for billetter som for
kort med en forhøjelse i grundtaksterne på
 $6\frac{2}{3}$ pct. og med en mindre afrunding af pri-
serne, for længere afstande også med en min-
dre afrunding af disse. Abonnementskortene
vil altså fortsat bevare deres gunstige pris-
mæssige stilling i forhold til billetterne og
vil, selv efter forhøjelsen, dog være rela-
tivt meget billige. Jeg skal tillade mig at
nævne et par eksempler:

Et ratekort til 1. klasse, gyldigt 1 måned
til samtlige strækninger, vil efter de plan-
lagte forhøjelser komme til at koste prak-
tisk taget det samme som 2 1. klasses dob-
beltbilletter mellem København og Hors-
sens. For et månedskort mellem 2 stationer
med 15 km afstand vil prisen på fælles-
klasse komme til at svare til billetterprisen
for kun 11 dobbeltrejser og for tilsvarende
månedskort til 30 km endog kun til billet-
prisen for mellem 9 og 10 dobbeltrejser.
Hertil kommer for disse kort det særlige
gode, at personer indtil det fyldte 18 år
kan få kort til halv pris, medens børn på
almindelige billetter kun kan rejse til halv
pris til det fyldte 12 år.

Jeg skal af enkeltheder i forslaget kun
yderligere nævne, at man, væsentlig under
hensyn til konkurrencetrafik og til den ikke
helt ringe tillægsbetaling, som hurtigtogs-
billetter og lyntogsbilletter medfører, har
ment ikke at burde forhøje prisen for hurtig-
togsbilletter og lyntogsbilletter, men kun
at forhøje prisen for forudbestilling fra 50
øre til 1 kr.; denne forudbestilling kræver
hyppigt udveksling af telegrammer og gi-
ver i det hele taget meget ekspeditions-
arbejde, derfor forhøjelsen.

Forsåvidt angår godsbefordringen, tænkes
forhøjelserne gennemført efter samme ret-
ningslinier som i fjor, blot denne gang med
i gennemsnit 15 pct. mod 10 pct. i fjor og
med en forventet merindtægt på ca. 17