

ad Nr. 13. Om Nærtrafikkens Besørgelse ved Brüssel og Edinburgh kan man ikke give nogen Oplysning. I Stockholm besørges nævnte Trafik til de ordinære Takster efter omtrent tilsvarende Regler som her i København. I Berlin maa skelnes mellem By- og Ringbanetrafikken og Forstadstrafikken. For By- og Ringbanen er fastsat særlige Takster, der udgøre:

	II. Klasse.	III. Klasse.
1. Zone	15 Pf.	10 Pf.
2. —	30 -	20 -

1ste Zone omfatter Befordring indtil den 5te Station fra Afgangstationen, 2den Zone Befordring over alle længere Strækninger.

I Forstadstrafikken gælde ogsaa særlige Takster. Disse ere for III. Klasse:

10 Pf.	for Afstande indtil 7,5 km
20 -	- - - over 7,5 km til 15 km.
30 -	- - - 15 - - 20 -
3 - pr. km	- - - 20 -

En Billet til 30 km koster saaledes 60 Pf.

For II. Klasse betales III. Klasses Pris med Tillæg af 50 pCt.

I. Vognklasse føres ikke lige saa lidt som paa By- og Ringbanen.

Der kører paa visse Tider af Dagen særlige Arbejdetog, der efter Omstændighederne føres direkte til Fabrikkerne.

Særlige Arbejderbilletter og -kort udstedes til nedsat Betaling, men de maa foruden til de særlige Arbejdetog kun benyttes indtil et vist Tidspunkt om Morgenen og i bestemte Eftermiddags- eller Aftentimer.

Det er ikke Konkurrencehensyn, der ligge til Grund for Fastsættelsen af de nævnte lave Takster.

ad Nr. 14. Om Indtægtsstigningen af Personbefordringen over korte Afstande tillader man sig at henvise til Bilag 1. Der er ikke foretaget særlige Beregninger for Strækningerne København—Klampenborg—Rungsted og København—Holte.

ad Nr. 15. Banerne føre ikke en saa detailleret Statistik, at de kunne give Oplysning om Indtægten af de forskellige Kupeer i de forskellige Tog. Hvis man skulde kunne give Oplysninger af denne og lignende Art, maatte Personalet i statistisk Kontor forøges meget betydeligt. Bekostningen herved vilde imidlertid ikke staa i Forhold til det Udbytte, man kunde have af den udvidede Statistik.

Idet man gaar ud fra, at Forespørgselen er rettet, for at Udvalget kan danne sig en begrundet Mening om det formaalstjenlige i at føre I. og II. Klasse i Togene i det nuværende Omfang, skal man oplyse, at I. Klasse i Almindelighed kun føres i Tog, som have direkte Forbindelse med Udlandet, og i disse maa man efter alt foreliggende formene, at det kan betale sig at føre denne Vognklasse. Til og fra Udlandet befordredes i 1909—10 formentlig ca. 350,000 rejsende, heraf i I. Klasse sikkert den overvejende Del af de ca. 30,700 gennemgaaende rejsende, eller 7 à 8 pCt. De lokale 44,000 I. Klasses rejsende befordredes ogsaa med de paagældende Tog, hvis daglige Antal for Tiden udgør 47. Hver I. Klasses rejsende indbringer Banerne 7 Kr. 08 Ø. — 9 à 10 Gange saa meget som en III. Klasses rejsende —, og en begrænset Anvendelse af I. Klasse kan saaledes være en god Forretning for Banerne, saafremt man ikke stiller overflødig Plads til Raadighed for de nævnte rejsende. Paa dette Forhold har man sin Opmærksomhed henvendt.

Det vilde ligeledes kunne vises, at II. Klasse betaler sig godt i Forhold til III. Klasse i mange Tog, hvorved maa erindres, at den gennemsnitlige Indtægt af hver II. Klasses rejsende er 2 Kr. 11 Ø., medens Gennemsnitsindtægten af en III. Klasses rejsende kun er 74 Ø. Naar der desuagtet kan opstilles Beregninger, hvorefter II. Klasse er forholdsvis mindre indbringende end III. Klasse, skyldes det den Omstændighed, at man hidtil har ment, at det var et Krav, som Befolkningen stillede til Banerne, at der skulde føres II. Klasse i alle Tog. Hvis man vilde ophøre med at føre nævnte Vognklasse i forskellige Lokaltog og blandede Tog, hvor Benyttelsen kun er ringe, er der ingen Tvivl om, at man for de