

3dje Klasse Billet 15 Ore pr. Mil og 2den Klasse 23 Ore, og for næstnæste Station koster 3dje Klasse 23 Ore pr. Mil og 2den Klasse 33 pr. Mil. Gennemfører man dette, vil, derom nærer jeg ikke Spor af Tvivl, Statsbanerne ikke lide nogen væsentlig Skade derved; det vil sige i de første Par Aar vil der maasse komme en Nedgang i Kærtrafikken, men den vil sikkert blive dem rigelig erstattet efter ikke lang Tids Forløb; thi saa liberale Takster ville netop i høj Grad fremme Udviklingen af Persontrafikken mellem nærliggende Steder; det er noget, der i høj Grad ligger i hele Udviklingen og Manden, og som man maa ønske at fremme. Man vil da uden at gøre Brud paa Systemet, som man her vil slaa ind paa, forene alles Interesse, tror jeg, hele det trafikerende Publikums Interesse med Statsbanernes virkelige Interesse, og der vil ikke længere kunne rejses nogen som helst begrundet Indvending mod Dobbeltbilletternes Afstæffelse, naar man kommer hen til ogsaa at saa billigere Tariffer for Kærtrafikken, end man har efter det nu bestaaende Dobbeltbillettsystem. I Ungarn har man jo i den første Zone, 25 Kilometer, efter som det nu er Persontog eller Stog, 38 og 75 Ore paa 3dje Klasse for denne Zone, hvorimod vi efter den danske Tarif kunne rejse inden for denne Zones Grænser for 60 Ore. De se altsaa, at saa snart vi blot komme bort fra den allernærmeste Afstand, er den her foreslaaede Tarif lige saa liberal som den ungariske; det er kun ved den absolutte Kærtrafik, at den adskiller sig ufordelagtigt fra den. Det skulde altsaa være den første Indvending. Der er ogsaa et andet Punkt, hvori jeg er uenig, det er ogsaa noget, man har taget fra den ungariske Tarif, men lidt kritiskløst; thi hvad kommer det egentlig Sagen ved? Der staar i Motiverne, at man gaar ud fra, at for saa vidt man indfører denne Reform her, skal Rabatten for Deltagere i Møder og i Foreninger ophæves. Denne Rabat har, som bekendt, bestaaet deri, at man har givet dem Befordring til Enkeltbillets Pris. Jeg kan ikke se, at det staar i nogen naturlig Sammenhæng med Ophævelsen af Dobbeltbillettsystemet i det hele taget; det er noget, der slet ikke nødvendig hænger sammen dermed. Hvorfor har man givet Foreninger og Møder denne Rabat? Man har tilfældigvis bestemt den til Enkeltbilletspris, fordi man havde Dobbeltbillettsystemet og derved fik en let overstuelig Regel. Men man har givet Rabatten, fordi man mente, at der var Grund til at give Folk, der i større Tal rejste til Møder eller Foreninger, som gjorde Udfugter, eller hvad det nu

er, en saadan Begunstigelse, og det er øjensynligt i Overensstemmelse med gode, sunde Jærnbanebefordringsprincipper at give Rabat, fordi disse Folk rejste i større Tal. Paa Forsendelsesomraadet gives der altid Rabat for større Forsendelser; hvorfor saa ikke give Rabat for større Menneskeforsendelser? Dette maa være rigtigt fra et rent Forretningsstandpunkt; og tage vi det fra et rent Samfundsstandpunkt, er der vel ingen, der kunde ønske, at den gode og glædelige Udvikling, der findes i vort Foreningsliv, skulde standse. Det er jo nu ikke længere saaledes, at det er nogle saa Menneſter, der møde for mere eller mindre som selvkaldet Forsyn at afgøre alle en Forenings Anliggender, men det er virkelig Befolkningen selv, der møder op til Generalforsamlingerne i Foreningerne, naar det betyder noget. Vi have jo, hvad jeg altid har glædet mig over at se, Bænkedognstog i stor Udstrækning baade i Sjælland og paa Værne, men navnlig i Sjælland, for at man, naar det gælder om at slaa et Slag, kan komme med ved Afgørelsen af, hvordan den Forening, hvoraf man er Medlem, skal ledes. Dette vilde jeg meget nødig have forandret, og jeg vil bestemt holde paa, at man fastholder denne Bemyndigelse for Administrationen til, som hidtil, at give Rabat for Foreninger og Møder. Naturligvis kan det gøres paa forskellig Maade, men Grundprincippet bør man have. Man kan ikke længere bruge Enkeltbillets Pris, men maa beregne Rabatten efter et vist procentvis Forhold til den nu foreslaaede Takst, og det kan man akkurat lige saa godt gøre.

Jeg kommer nu til Godsbefordringen. Og saa her er der foreslaaet en væsentlig Reform; det er Ophævelsen af Boguladningstatst 4. I øvrigt er vel Forslaget her om Grundreglerne for Godstaksterne i det væsentlige baseret paa, at vi allerede have reformeret vore Godstakster særdeles liberalt, for Kreaturtaaksternes Bedkommende i 1889 og for den almindelige Godstakst 4. Bedkommende i 1890, og i det hele og store vil man fastholde de her givne Principper ved Lov. Men paa et Punkt er der dog foreslaaet, at der gøres et Skridt frem, og det er Ophævelsen af Boguladningstatst 4. Det betyder, det det er ophjst, at Taksterne paa de nævnte Varer nedsettes med jaadan noget som 25 pCt., og dertil høre mange af de vigtigste Transport- og Eksportvarer. Derom kan jeg henvisse til Anmærkningen og behøver ikke væsentlig at komme tilbage dertil; det er saadanne Varer som Smør, Teg, Oli, Mælk, Brød, Margarine, Fedt, Ost, Sær, Fisk, Kolonialvarer og Manufakturvarer. Rød og