

kommer i Gang, kommer den krybende frem, saa har man den som en nødtvungen Necessælle, der for mange rejsende er lidet behagelig.

Til disse Smaabemærkninger, hvis Absentlighed jeg villig anerkender, skal jeg indskrænke mig for denne Del af Lovforslagets Vedkommende for herefter at gaa over til Takstbestemmelserne, og der skal jeg, særlig da ogsaa den ærede sidste Taler ret udførlig dvælede ved Godstaksterne, indskrænke mig til en Omtale af Personstaksterne, som ogsaa er den Del af Lovforslaget, jeg har kendet mest Opmærksomhed, som jeg i omtrent 30 Aar har gjort til Genstand for Undersøgelser, og med Hensyn til hvilket jeg for ca. 30 Aar siden har fremsat Principper, som jeg i alt væsentligt endnu anser for rigtige, skønt jeg ikke venter at se dem fuldt gennemførte. Jeg skal i saa Henseende minde om, at den Gang Staten overtog Jærnbannerne i Sjælland og Jhn, udtaltes det i Landstingsudvalgets Betænkning desangaaende som et Hovedmøtø til at lægge Styrelsen af disse Baner i Statens Haand, at mange Tog og lave Takster ere i Statens, Landets, de paagældende Egnes og Befolkningens Interesse; thi de skabe Jærdsjel og med Jærdsjelen vokser Omsetningen og det almindelige Velvære, om end Jærnbannerne derved for en Tid indbringe mindre. Jeg skal erkende, at Jærnbanebestyrelsen i det store og hele har fulgt det Princip, som ligger dert, for saa vidt som jo, hvad der ogsaa er fremhævet af den forrige ærede Taler, Bevægelsen i hele denne Mærceffe gennemgaaende er gaaet i Retning af Nedsættelser. Men jeg tror ogsaa, at det maa erkendes, at Bevægelsen er foregaaet med stor Forsigtighed og stor Langsomhed, at man maatte næppe endnu er naaet saa langt, som man den Gang havde tænkt sig, og maatte først vil naa det ved Gennemførelsen af det foreliggende Lovforslag. Saa meget forekommer mig at være sikkert, hvad der jo ogsaa bekræftedes af den forrige ærede Taler, at saa godt som alle Takstnedsættelser have vist sig at svare Regning, om ikke lige straks i den allerførste Tid saa dog, saa snart meget kort Tid var gaaet, selvfølgelig dog kun, for saa vidt saadanne Takstnedsættelser have haft nogen virkelig Betydning. Naar man saaledes ved Takstreguleringen af 1882 nedlatte Prisen paa en anden Klasse's Billet fra Kjøbenhavn til Nyborg med ti Ore, kunde det selvfølgelig ikke øve nogen som helst Indflydelse paa Rejsernes Antal. Men naar der er Tale om en betydelig Takstnedsættelse, vil den ganske sikkert opmuntre Jærdsjelen ikke saa lidt og bidrage til at skabe

Trafik, og det en Trafik, som sikkert vil vise sig at give mere end Erstatning for Nedsættelsen. Den ungarske Zonetarif, som den forrige ærede Taler dvælede ved, har jo ogsaa meget flaaende i saa Henseende vist, hvad jeg ogsaa ofte for mit Vedkommende har gjort gældende, at en saadan Takstnedsættelse naar den skal øve nogen Virkning til at skabe Trafik, og dermed give ikke blot Erstatning men ogsaa forøget Indtægt, maa være betydelig og sølelig. Over for de Forslag, som her foreligge vel ikke som direkte Forslag om Taksternes fastsættelse, men mere som en Anthydning af, hvad man har tænkt sig at ville gaa til, skal jeg erkende, at man faktisk, hvis man naar til det Maal, man her peger paa, vil komme til ret billige Takster her i Landet, og at jeg for mit Vedkommende vil betragte det som et stort Fremskridt, om man naar til det, som her er peget paa. Men samtidig kan jeg ikke erkende Rigtigheden af den Sætning, hvormed Forslaget i Motiverne indledes, idet der i § 60 gives en Bemynsigelse til at gennemføre fuldt ud rationelle og overordentlig billige Takster. Jeg erkender, at Taksterne ere billige, men jeg erkender ikke, at de ere fuldt ud rationelle. Jeg tror tværtimod, at de hvile paa et irrationelt og urigtigt Princip, og at dette Princip, i alt Fald principielt, endog skærpes ved disse Bestemmelser, nemlig Principet om en Takst, der beregnes i Forhold til Afstanden, i Forhold til det Miletal, som er kørt, og hvis Enhed man nu yderligere nedsætter ved at gaa fra Mil til Kilometer, hvorved man yderligere reducerer Enheden, som efter min Mening er ubetinget for lille. Inden jeg gaar nærmere ind herpaa, skal jeg endnu kun berøre Bestemmelsen i § 60 om, at Billetpriserne skulle være ens for alle planmæssige Tog, uden Hensyn til om de fremføres med større eller mindre Hurtighed. Ja, det er jo Tilfældet nu her til Lands, og det er en Regel, man vistnok i det hele paastøner, og som man maatte næppe heller skal stræbe at komme bort fra, men jeg tror dog, at det maatte ere mindre beløigt at fastsaa dette paa en saa ubetinget Maade i selve Loven. Det forekommer mig, at der dog er ikke saa lidt, som kan tale for, at de, der skulle befordres med ekstraordinær Hurtighed, maa finde sig i at betale lidt mere herfor og omvendt, at de, der tage til Takke med meget langsomme Tog, maa kunne faa nogen Moderation til Gengæld. Jeg tager ikke Ordet for, at man skal gennemføre dette nu, men jeg tror ikke, at man helt skal afstære sig fra til en given Tid at kunne anvende det, navnlig fordi det maatte senere vilde kunne vise sig, at Tilstrømningen til