

disse Stog eller de saakaldte Eksprestog af lokale rejsende, hvis man ikke sætter noget højere Takster for dem, vil blive saa stor, at Togene ikke kunne opfylde deres virkelige Hensigt at være Eksprestog for de gennemgaaende rejsende. Udviklingen kan blive en saadan, at det er af Betydning at kunne begrænse Tilstrømningen til Eksprestogene, særlig fra de lokale rejsendes Side, ved at kræve noget højere Takst for disse Tog end for almindelige Tog. Jeg tror ikke, at Djeblikket er dertil, og anbefaler derfor heller ikke en saadan Foranstaltning, men jeg ønsker kun, at man ikke helt skal afstære sig fra at kunne gøre det ved at fastsætte i Loven, at Betalingen skal være ens uden Hensyn til Togenes Hurtighed. Derimod kan jeg ganske slutte mig til Forslaget om Returbilletter, og det saa meget mere, som jeg allerede for 25 Aar siden har fremsat Forslag herom og den Gang udtalt, hvad man da ikke vilde erkende, men som man nu synes at erkende i de foreliggende Motiver, at det er en højt irrational Foranstaltning. Dens Motivering var da egentlig ogsaa kun den, at de ordinære Jærnbaneltakster vare saa høje, at man for at lokke Folk til at rejse maatte give nogen Moderation, naar de vilde rejse frem og tilbage igen. Det kan have nogen Nime-lighed at gøre dette, saa længe der er Tale om Returbilletter, gældende for en Dag, fordi det da kan siges at være naturligt, at Jærnbanen søger at skaffe en mere ligelig Benyttelse af Togene i begge Retninger ved at sikre sig Passagerernes Tilbagerejse samme Dag. Saadant man gaar bort fra dette, er der ganske vist ikke Spor af Mening i, at man skal betale mere for sin Tilbagerejse, fordi den indtræffer om 8 Dage i Stedet for om 6 eller 7 Dage. Dobbeltbilletter have da kun deres Betydning derved, at det er en Nedsættelse af en i og for sig høj Takst, og naar det kan svare Regning for Jærnbanen at befordre en Mand frem og tilbage med 8 Dages Mellemrum og for saakaldet Dobbeltbillettakst, maa det lige saa godt kunne svare Regning for den at befordre ham den ene Vej for det halve af den Takst. Jærnbanen vinder ikke paa noget Punkt nogen som helst Fordel eller Besparelse derved, at han foretager Tilbagereisen paa et Tidspunkt, som falder inden for Returbilletens Gyldighed. Tværtimod maa man sige, at det ordinære og normale er, at alle rejsende vende tilbage igen, de aller fleste rejse dog fra deres Hjem for efter kortere eller længere Tid at vende tilbage dertil igen, og derfor er det naturligt at udstrække denne Begunstigelse, som nu tilfalder omtrent 70 pCt. af de rejsende, til alle rejsende ved at fastslaa en ordinær

Takst, der omtrent svarer til det halve af den nuværende Dobbelttakst, for saa vidt man indskrænker Betragtningen blot til dette ene Synspunkt. Naar det er blevet anerkendt ogsaa af den sidste ærede Taler, at Taksterne her i Landet i det hele have været moderate, er det kun i Forhold til, hvad der er det almindelig gældende i andre Lande. Men betragter man Forholdet fra et noget andet Synspunkt, saa maa man sikkert sige — og det gælder ikke blot her i Landet, men i endnu højere Grad i andre Lande — at det dog nærmest maa forundre, at Indførelsen af Masketransport ved Hjælp af Damp ikke har bidraget til at gøre Rejser langt billigere, end Tilfældet har været, og at Forstællen mellem, hvad man betalte i tidligere Tid til Befordring med Diligence, der kun kunde rumme 6—8 Personer, og hvad man nu betaler for Benyttelsen af Jærnbannerne, er saa overmaade lille, navnlig naar man sammenligner Jærnbanens anden Klasse, hvad den efter sit hele Udbyr nærmest maa, med Diligencen — for ikke at tale om 1ste Klasse. Sammenligner man f. Eks. Diligencetaksten fra Kjøbenhavn til Sorø med den nugældende Jærnbaneltakst for 1ste Klasse, er det dog ret paafaldende, at denne kun er 25 Dre mindre end Betalingen for at rejse med Ekstravogn, og gaa vi til 2den Klasse, som frembyder den nærmere Sammenligning, er Forstællen som mellem 6 Kr. og 4 Kr. og 20 Dre, altsaa Jærnbaneltaksten er godt $\frac{2}{3}$ af den tidligere Diligencetakst. Jeg tror at det maa siges, at der var Grund til at vente, at man ved Benyttelsen af Dampkraft paa dette Omraade var kommen langt længere ned i Transportbillighed, naar man ser hen til, i hvilken Grad Benyttelsen af Dampkraft paa andre Produktionsomraader har medført en særdeles betydelig Nedgang i Prisene. Der er dernæst et andet Forhold, som overraster, naar man først bliver opmærksom derpaa, og som ligger ret nær for Dje, uden at man dog altid er opmærksom derpaa. Det er, hvor grumme lav Jærnbanens Gennemsnitsindtægt pr. Passager er. Hvis de Herrer ville kaste et Blik paa Bilag B. til Lovforslaget, som angiver Indtægten af Personfærdselen fra 1867 til 1895, og De særlig ville se paa de sidste Par Aar, ville de finde, at Antallet af rejsende, eksklusive Abonnementskortene, har været noget over 10 Millioner og Indtægten af Personfærdselen noget over 9 Millioner. Det vil sige, at den gennemsnitlige Indtægt pr. Passager er omtrent 90 Dre. Tager man Abonnementskortene med, kommer man til et noget lavere Tal, Gennemsnitsindtægten pr. Passa-