

det her. Det var kun disse Bemærkninger, jeg vilde gøre.

Neergaard: Jeg ønsker blot at gøre nogle Bemærkninger til den højtærede Minister. En Bemærkning, jeg kunde have ønsket at rette til det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage), er allerede bleven gjort af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling). Til den højtærede Minister skal jeg bemærke, at det trøstesløje Billede, han oprullede af en Folkerepræsentation, der bestandig trængte paa for at faa hurtigere Kjørelse og billigere Takster og i det hele taget ruinerede Statsbanerne, synes jeg kunde modificeres lidt. I alt Fald have Forhandlingerne her i Dag ikke givet megen Anledning til denne Klage. Jeg vil i hvert Tilfælde reservere mig, at de Ting, jeg har anbefalet, ikke høre til dem, der, i Længden da, vilde være til Skade for det finansielle Resultat, som Statsbanerne kunne give. Jeg motiverede dem netop hovedsagelig ved at henvise til, at Statsbanerne efter min Mening, i alt Fald i de senere Aar, have staaet sig ved at gaa til Takstnedbættelser. Det er ganske rigtigt, som den højtærede Minister sagde, at vor Bestaffenhed som Land gør Jærnbanedriften her i Landet til en anden, meget bekosteligere Ting end i andre Lande. Derfor maa man ikke sammenstille Udgifterne ved vor Jærnbanedrift og det finansielle Udbytte af denne med det finansielle Udbytte f. Eks. i et Land som Tyskland, hvor disse Vanskeligheder jo ere meget mindre eller til Dels slet ikke eksistere. Men jeg vil gerne henlede Opmærksomheden paa, at vor Bestaffenhed som Land ogsaa er et særligt Motiv for billigere Takster, fordi der her i Landet er en nærliggende Konkurrence med Statsbanerne, som ikke findes i Lande som Tyskland, idet Statsbanerne paa overordentlig mange Strækninger, og det af de vigtigste, konkurrere, som jeg ogsaa i mit første Foredrag nævned, med Dampskibene, og det gælder derfor om, at Statsbanerne ikke komme til at gøre et Tilbagekridt, som bl. a. denne Ophævelse af den fragtfri Forsendelse af tomt Heirugods vilde være, men stadig gaa frem paa den Vej, vi ere inde paa. Det er nødvendigt, for at Statsbanerne skulle kunne klare sig i denne Konkurrence. Med Hensyn til Nedsættelse for Selskabsrejser føler jeg mig ikke staaet af den højtærede Ministers Bemærkninger. Hans Hovedbetragtning var egentlig den, at denne Bestemmelse havde staaet en saa urimelig Anvendelse, at, naar man kendte den, vilde man sikkert gaa med til at ophæve Bestemmelsen.

Saa, hvad Anvendelsen angaar, maa jeg sige, at den have vi ikke meget at gøre med her, og jeg vil da henstille til den ærede Minister, naar han finder Anvendelsen urimelig, at anvende Bestemmelsen paa en noget anden og rimeligere Maade. Man siger jo i et latinist Ordprog, at Misbrug bør dog ikke ophæves Brugen, og selv om Administrationen maatte er gaaet noget vidt i at benytte Bemyndigelsen, er det ingen Grund til helt at borttage den. Der synes ogsaa efter de Udtalelser, der ere faldne her, at være almindelig Stemning for at bevare den. Saa kommer jeg til Nærtariffen. Den ærede Minister mente, at dennes Reduktion vilde være meget farlig af finansielle Hensyn, fordi der falder en saa overordentlig stor Del af Trafikken paa de smaa Afstande. Det er ganske rigtigt, men jeg har nu netop den Mening, at der maatte næppe er noget Trafikomraade, der vilde blive stærkere forøget ved billigere Tariffer end Nærtariffen. Lad os lægge Mærke til, hvad der foregaar ved Byer som London og Paris eller selv ved Byer af Kjøbenhavns Størrelse ude i Europa, hvor man har Nærtariffatsler, som ere saa langt, langt billigere end dem, vi kende. Se paa den uhyre Trafik, der derved opstaar, hvorledes Mængder af Menneskers Bopælsforhold fuldstændig forandres derved, hvilket netop bevirker en overordentlig Forøgelse af Forretningerne for Jærnbannerne. Der er ganske sikkert ikke noget Omraade, hvor en stærk Nedsættelse af Tariffen vilde give et bedre finansielt Resultat end her. Man maatte jo saa indrette det med specielle Tog saaledes, som man har det ved andre store europæiske Byer, Tog, som særlig ere bestemte for Arbejdere, som bo uden for Byen, og Tog, hvis Takster ikke ere højere end Sporvognstakster. Den højtærede Minister nævnte Abonnementsbilletter og mente, at i Grunden blev derved min Betragtning til Dels staaet til Jorden. Det kan jeg ikke give ham Ret i. Abonnementskortene gaar jeg ud fra, man vil bibeholde, men der er jo en stor Mængde af dem, som ere interesserede i en billigere Ordning af Nærtariffen, som ikke benytte Abonnementskort, fordi de ikke køre saa meget, at det kan betale sig. For øvrigt maa Abonnementskortprisen staa i et vist Forhold til den almindelige Tarif, og nedsætter man den, maatte Abonnementskortprisen ogsaa nedsættes i Forhold dertil. Erfaringerne fra Ungarn tale ogsaa for, at billige, meget smaa Nærtariffer betale sig vel og hidføre en meget betydelig forøget Trafik for Banerne. I første Zone i Ungarn, altsaa i det første Trafikbælte, er Trafikken jo