

for sig ingen Gavn har af Banerne. Det er ikke Tilfældet. Naar man da vil ned-sætte Taksterne for Personer, tror jeg, man særlig maa have for Øje, at Medsættelsen maa faa en saadan Betydning, at den virkelig føles saaledes af de rejsende, at den kan fremkalde en forøget Trafik — og jeg tror, at den saa vil gøre det. Den ærede Ord-fører sagde, at man ikke ved en Medsættelse af Taksterne kunde faa Folk til at rejse, som ikke have Anledning dertil, og det er fuldkommen rigtigt, thi det er ikke saa fornøjeligt at køre paa Særnbane, at man gør det, fordi det er billigt, naar man ikke har Grund til at rejse. Men jeg er overbevist om, at der er et meget stort Antal Menneker, som have al Anledning til at rejse og have stærke Ønsker om at rejse, men som kun afholdes derfra af Hensyn til, at de ikke have Raad dertil. En hensigtsmæssig Medsættelse af Taksterne vil derfor ganske sikkert medføre en betydelig Forøgelse af Trafikken. Her maa nu imidlertid tages Hensyn til, at man ikke samtidig med, at Trafikken saaledes forøges, tillige forøger Driftsudgifterne i en betydelig Grad, thi saa vil Formaålet med Medsættelsen, finansielt set, forsvindes, og derfor er det saa betænkeligt at gaa til en Medsættelse af Taksterne for Nærtrafikken, fordi det her gælder om en Forøgelse af saa store Dimensioner, naar Medsættelsen skal bethede noget, at der kræves en meget betydelig Forøgelse af Materiellet, af Personellet og af Driftsudgifterne i det hele taget. Om trent Halvdelen af de rejsende, mellem 5 og 6 Mil-lioner, beføres kun indtil 2 Mil, og des-som der for disse korte Strækninger skal gives Medsættelse i Taksterne, som skulle indvindes ved forøget Trafik, vil det dreje sig om saa store Tal, om saa mange rejsende, at det nødvendigt vil føre til en væsentlig Forøgelse af Driftsudgifterne. Men dertil kommer, at der i Virkeligheden ikke er noget, der fra et mere abstrakt Standpunkt taler for en saadan Medsættelse, idet det betragtes som givet, at de, der rejse saa kort en Strækning, ikke betale, hvad der skal betales for at dække den Udgift, Særnbanen har af deres Befordring, men at det er dem, der rejse langt, som ved den høje Betaling for Rejsen dække Underkuddet for dem, der rejse kort. Naar det derfor kan siges, at man ved en Takst-indsættelse eller ved en Takstforandring i alt Fald ikke bør gøre Rejserne dyrere paa de korte Afstande, end de nu ere, saa er det rent praktiske Hensyn, der tale herfor, men ingenlunde Retfærdighedshensyn. De Principper, som findes udtrykte i det Vædringsforslag, jeg har stillet under Nr. 42, ere da væsentlig følgende. For det første at der

for hver Rejse skal betales en fast Grund-takst ved Siden af den Takst, der beregnes efter den Afstand, som gennemføres. Dette er jo ganske naturlig begrundet deri, at enhver Rejse uden Hensyn til, om man kører langt eller kort, paafører Særnbanen visse bestemte Udgifter. Enhver rejsende benytter to Stationer, en Afgangs- og en Ankomststation, og volder i den Henseende den samme Udgift og det samme Besvær, enten han rejser langt eller kort. Endvidere kommer det i Betragtning, at den Omstændighed, om man kører noget længere eller noget kortere, aldeles ingen Rolle spiller inden for visse Grænser, idet Toget dog maa befordre de paagældende Vogne den hele Afstand og kun kan forandres paa visse Hovedstationer. Derfor er det ogsaa, at jeg har foreslaaet, — og det er den ene Tanke i dette Forslag — at man i Stedet for at gaa fra en Mile-takst til en Kilometer-takst skulde gaa til en 10-kilometer-takst eller maaste snarere endnu højere op. Over for dette som over for ethvert Zonesystem gøres det gældende, at det bliver ubilligt over for de korte Distancer. Jeg gentager, at det bliver ikke ubilligt, men praktiske Hensyn kunne ganske vist føre til, at man paa de korte Distancer maa fravige Systemet og sætte en lavere Takst, end den strengt taget burde være, nemlig af Hensyn til de andre Befordringsmidler, som paa de korte Afstande konkurrere med Banerne. Det er ogsaa under Hensyn dertil, at jeg for det tredje har foreslaaet, at der skulde være en særlig Takst for enhver Rejse, som kun gaar fra den ene Station til en Nabostation. Det indvendes derimod, at Afstanden mellem to Stationer er meget forskellig paa de forskellige Baner; men efter hvad jeg før sagde, maa jeg fastholde, at det for Særnbanen i Virkeligheden kommer ud paa et, om Afstanden er noget større eller noget mindre, thi Vognene maa jo køre fra den ene Station til den anden. Der er altsaa meget, som taler for at gennemføre en saadan Foranstaltning, som for øvrigt — jeg gentager det — mere er grundet i praktiske Hensyn end i principielle Hensyn. I nær Forbindelse dermed staar da den mindre vigtige Bestemmelse i mit Forslag, at Kjøbenhavn i saa Henseende maa betragtes som een Station, altsaa de Kjøbenhavnske Stationer som en Helhed, og Taksten for en Rejse fra en Kjøbenhavns Station til en Nabostation altsaa skulde beregnes, som om Rejsen kun gik fra den yderste Station til den næste Station. Ligeledes er der foreslaaet, at den nuværende Personaltakst for Banestrækningen Kjøbenhavn—Slampenborg skal bibeholdes. Dette forekommer mig at