

færdige og ensartede Takster til Veje, uden at man, som forskellige ærede Medlemmer, i alle Tilfælde i Udvalget, jagde, behøver at frygte for at møde et Namastrig Landet over. Nej, kan man ikke over for sine Vælgere tage Ansvar for, at Prisen paa en enkelt Jærnbanebillet paa et enkelt Sted kan blive forhøjet med 2—3—4 Ore, saa bliver det virkelig umuligt at faa fornuftige Løbe. Men saa er der noget andet — jeg sagde, jeg vilde komme tilbage til det økonomiske ved dette Spørgsmaal. — der gaar jeg ud fra, at den ringe Forøgelse, som der her er Tale om, vil — det er jeg overbevist om — ikke afholde næsten en eneste fra at rejse lige saa meget som før. Denne Forringelse i Indtægt, der her er Tale om, vilde derfor være et direkte Indtægtstab for Statsbanerne, idet det ikke vilde bringe en eneste Passager mere til at rejse, og det er den store Forskel mellem Følgerne af denne Takstbegrænsning og de Takstnedsættelser, som ligge i Regeringens Forslag. Jeg skal altsaa dermed absolut fraraade, at man vedtager § 40 i den her foreslaaede Form, og jeg finder den dobbelt uheldig, for saa vidt den bestemmer en Nedsættelse, der kun skal gælde for 3dje Klasse. Jeg er vis paa, at den Forskel, vi nu have mellem 2den og 3dje Klasse, og som ogsaa er bevaret i Regeringens Forslag, er økonomisk set for stor, og at gøre den større vilde være endnu urimeligere. Med Hensyn til det næste Forslag, Nr. 41, kan jeg i det hele henholde mig til de Udtalelser, den højt ærede Minister fremsatte. Dette Forslag gaar ud paa en yderligere Nedsættelse, idet det faktisk vil være, i alt Fald i et meget stort Antal Tilfælde, at sætte 3dje Klasse Prisen ned til 2,4 Ore. Da jeg, hvis vi stod paa ren Bund, vilde have andre og langt højere Maksimumspriser og i hvert Tilfælde tror, at Priser som 3 Ore for 3dje Klasse, 4—4 $\frac{1}{4}$ Ore for 2den Klasse og der til svarende for 1ste Klasse vilde økonomisk set være heldigere, maa jeg selvfølgelig fraraade ethvert Forslag, der gaar videre i den forferte Retning, end Regeringsforlaget efter min Mening allerede gør. Endelig vil jeg ganske kort udtale mig om det af et Mindretal, det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling), under Nr. 42 stillede Forslag. Naar jeg ikke kan slutte mig til det, er det nærmest, fordi det for det første er for vidtgaende til at bindes ved Lov, og dernæst fordi det i Virkeligheden gaar til en Nedsættelse, som jeg tror vil være rigtig, men dog kun rigtig, idet jeg gaar ud fra, at den vil medføre en meget betydelig forøget Trafik. Denne vil det dog ogsaa være lidt farligt at

fastslaa i Loven, uden først at have sikret sig, at man har Materiel til at kunne besejre den. Det vil end yderligere være farligt at fastslaa en saadan Takst som Lov, fordi det er den Slags Detailler, hvor man absolut ikke bør lovbinde, og allermindst her i Landet. Ser jeg imidlertid bort fra disse Indvendinger, saa er jeg i det hele fuldstændig enig i den Tanke, der ligger i Forslaget. Jeg er for det første ganske enig i, at der bør være en Grundpris for Billetterne og ved Siden af den en ikke for stor Tillægspris, ligesom at denne beregnes efter en absolut faldende Skala. Paa dette sidste Punkt er jeg uenig med Udtalelser, der ere komne fra ærede Medlemmer her i Dag. Jeg vil særlig nævne det ærede Medlem for Randers Amts 4de Valgkreds (Meergaard), som sagde, at man burde lige saa godt gaa til Nedsættelser for Nærtrafikken som for Fjerntrafikken, det skulde da nok vise sig, at Nærtrafikken vilde vokse ganske betydeligt derigennem, saa at man derved lige saa godt vilde faa Godtgørelse for, hvad det kostede, som man fik fra Tilvækst i Fjerntrafikken. Ja, han har ganske sikkert Ret i, at hvis vi i det hele taget gaa til meget lave Takster, vil deraf paa alle Punkter følge en betydelig forøget Trafik, men der er den store Forskel paa, om det sker over for Nærtrafikken eller over for Fjerntrafikken, at i Reglen vil en Forøgelse af Fjerntrafikken kunne besørjes uden at forøge Udgifterne i nogen betydelig Grad, mens derimod i Reglen Nærtrafikken vil forøge Udgifterne meget betydeligt; dette gælder i alle saadanne Tilfælde, hvor man ikke som her ved Klampenborg Banen kan basere Driften absolut paa denne særlige Nærtrafik. Det ærede Medlem sagde, at vi vilde ikke faa store Udgifter, for vi have kun 25 pCt. af 3dje Klasse fyldt. Dette er imidlertid slet ingen lille Gennemsnitsfyldning, thi vi maa huske paa, at Reglen er, at Vogne netop i denne Art Trafik føre tomme tilbage til Byen. Det, vi kende fra Klampenborg-Trafikken, er jo fulde Vogne, der gaa ud, og tomme Vogne, der komme tilbage, en Fyldning af 25 pCt. bethder altsaa henimod en Fyldning af 50 pCt. gennemsnitlig, og mere vil man vel egentlig ikke kunne vente at have, fordi man altid paa Jærnbannerne maa fremføre overkomplette Vogne af Hensyn til Passagerer, man ikke i Forvejen kan regne paa. Der er det netop, at Fjerntrafikken ikke bringer det mindste af denne Tomhed i Togene eller dette Krav til en Forøgelse af Togene, idet den Passager, som rejser herfra til Aarhus eller Aalborg, fylder sin Plads paa hele Stræk-