

Passager har kørt en længere eller kortere Strækning. Jeg har prøvet paa at gaa et Regnskab igennem ret omhyggeligt med dette Formaal for Øje, og jeg er kommen til det Resultat, at man regner meget lavt, hvis man ikke siger, at allermindst Halvdelen af Statsbanernes Udgifter til Persontrafik er af den Art, at det er lige meget, enten Passageren kører langt eller kort. For en stor Dels Vedkommende er det endogsaa ligegyldigt, enten der er mange eller faa Personer. Hvis man nu for det sidste Regnskabsaar dividerer det kalkulerede Antal Rejser, nemlig 18,600,000, ind i Halvdelen af det før nævnte Tal 15,200,000 Kr., altsaa ind i 7,600,000, vil man komme til den Konstant, til det Beløb, som enhver Rejse til at begynde med egentlig burde koste. Og saa kommer man til det sikkert for mange Medlemmer overraskende Resultat, at det vil blive omtrent 40 Øre. Dividerer man nu de 590 Personkilometer ind i den resterende Halvdel, vil man komme til det, som der desuden maa betales for enhver Personkilometer, og det vil da blive 1,²⁸ dette naturligvis taget for alle 3 Jernbaneklasser under et; det første vil føre til en Konstant af nogle og tyve Øre for 3die Klasse og højt op mod 50 Øre for 2den Klasse. Altsaa, hvis dette Regnestykke holder Stik, vil man se, at det Hovedprincip, hvorpaa Takstloven af 1896 hviler, er rigtigt, saa længe man alene holder sig til det ene Grundprincip for Tariffens Ansættelse, nemlig Jernbanernes Omkostninger. Men her kommer det store „Men—“. Jeg er ganske overbevist om, at Statsbanerne have ved deres Takstansættelser begaaet en Fejl ved ikke at tage tilstrækkeligt Hensyn til det andet Moment, nemlig hvad den paagældende Ydelse er værd for den, der skal rejse. Statsbanerne have ikke handlet der som en fornuftig Forretningsmand. En forstandig Forretningsmand — lad mig tage f. Eks. en Urtekræmmer — er fuldkommen klar over, at han fører adskillige Varer i sin Forretning, som han ikke kan komme til at tjene meget paa, men at han maa tjene Avancen, som han ikke faar paa Sukker, f. Eks. paa Kaffe, hvorved han kommer til at tjene meget mere end i og for sig rimeligt og naturligt. Paa samme Maade med en Jernbane: Selv om den lange Rejse ikke koster Statsbanerne saa meget at præstere, som et Multiplum af den korte Rejse, kunne Statsbanerne meget vel være bekendt at tage en noget større Avance herpaa, fordi de maa vide, at de ikke paa nogen Maade kunne faa

Dækning for den Ydelse, som de præstere paa de korte Afstande, fordi de en Gang maa vide, at der er noget, som Folk ikke ville betale for og heller ikke bør betale for, Nærtrafikken.

Se mine Herrer! I de Momenter, jeg her har tilladt mig at fremsætte saa sammentrængt som paa nogen Maade muligt, har De de Forudsætninger, hvorfra Kommissionens store Flertal er gaaet ud under Affattelsen af det Forslag, som med forholdsvis faa Forandringer er blevet det Forslag, som i Dag ligger paa Rigsdagens Bord. Det, det væsentlig gjaldt os om at raade Bod paa, var ikke saa meget Principerne ved den nugældende Takstlov som Konjunkturer, for hvilke intet Menneske med Føje kan drages til Ansvar. Vi havde den Pligt at skaffe større Indtægter, men vi maatte gøre det paa en saadan Maade, at man ikke udsatte sig for, at den Nytte, vore Statsbaner yde gennem Muligheden for billig Trafik over hele Landet, gik tabt. Vi maatte gøre det ved at fordele Indtægtsforøgelsen paa en Mængde forskellige smaa Poster for paa hvert Punkt at gøre den saa umærkelig som muligt. Vi ere for det første gaaede til en ganske ringe Forhøjelse af Grundtaksten fra 2,³⁵ til 2,⁵ Øre. Denne Forøgelse er i og for sig ganske ringe, men den bliver saa meget ringere paa Grund af, at vi have en Bestemmelse i den nugældende Takstlov om en Mindstebetaling af 15 Øre. Derved opnaa vi, at ingen Rejse under 16 Kilometer fordyres, og først naar man kommer over 16 Kilometer, indtræder der ganske smaa Forøgelser, men vi haabe ikke, at disse ville virke hemmende paa Trafikken eller være følelige for Befolkningen. Derimod have vi ment som antydet, at det var muligt ved en moderat, men langt betydeligere Forøgelse af Betalingen for de lange Afstande, og navnlig af Afstande over 100 Kilometer, hvor vi mente, at Statsbanerne havde gjort den faldende Skala alt for stærkt gældende, at kunne opnaa en passende forøget Indtægt, uden at Trafikken gik ned. Kommissionens og Regeringens Forslag ere da gaaede den Vej at sige, at vi skulde bevare den forholdsmæssige Nedsættelse for de lange Afstande, men at der skal være en Mindstebetaling, som ikke maa underskrides. Den længste Rejse, som nu præsteres for 6 Kr. 50, vil derved komme op til at koste mindst 7 Kr. 50. Men ikke nok dermed. Vi ere ogsaa gaaede til at foreslaa en særlig Betaling for Iltog. Vi have derved, tror jeg, imødekommet et almindeligt Ønske. Det