

ogsaa have haft tidligere — Rabat paa Tur og Retur under visse Omstændigheder, en Rabat, som dog ikke er saa stor som den, vi havde.

Man vil da heraf se, at de Takster, vi have, ere ganske urimelig lave, navnlig under Hensyn til den for øvrigt meget fornuftige Foranstaltning, vi benytte her i højere Grad end de fleste andre Lande, nemlig en Sænkning af Prisen, efterhaanden som Vejlængden, man rejser, stiger. Det er i og for sig en meget god Foranstaltning ogsaa økonomisk set fra Banernes Standpunkt, fordi den Forskel, der er mellem Banens Udgifter for lange og korte Rejser, ikke staar i noget rimeligt Forhold til Forskellen mellem de enkelte længere Rejseres Længde. Det er jo nemlig saa — og det vil enhver jernbanekyndig bevidne — at det, som økonomisk set er alle Jernbaners Akilleshæl, er den ganske ulyksalige Nærtrafik, en Trafik, som mange i Banernes Barndom lagde Vægt paa som noget saliggørende, der skulde bringe Penge ind i Kassen, men som overalt har vist sig som ulykkebringende. Det vil sige ulykkebringende, indtil denne Nærtrafik bliver saa stor, at det kan betale sig at effektuere den ved rent lokale Tog, der kun gaa til Nærtrafikens Endestation. Det er godtgjort af det Udvalg, som blev nedsat af Kommissionen til at overveje Taksterne, og godtgjort paa fyldestgørende Maade, at de Udgifter, Bjerne have af hver Passager, som betræde Jernbanernes Terrain, og som fornuftigvis burde erstattes af hver Passager, som indtræder i Toget, er for 3die Klasse Passagerer henimod 30 Øre, for 2den Klasse henimod 50 Øre. Man skulde nu tro, at det ærede Udvalg, der med stor Dygtighed har fremsøgt det fornødne Materiale og har stillet denne Beregning op, som jeg tror er rigtig, skulde være de første til at foreslaa en betydelig Forhøjelse af Prisen paa Nærtrafik, der som bekendt ikke alene ikke er 30 Øre, som burde være Minimum for dog at skaffe Dækning af Jernbanernes faste Udgifter, men under visse Forbindelser endogsaa gaar ned til 15 Øre — man skulde tro, at de Herrer i dette Udvalg skulde være de første til at foreslaa en ikke ringe Forhøjelse af Betalingen for Nærtrafik. Men nej. Det Forslag, Flertallet af Kommissionen stiller, og som Regeringen har gjort til sit, gaar ud paa at fritage ikke mindre end 8,298,000 rejsende for enhver Forhøjelse. Det rammer altsaa slet ikke der, hvor det absolut skulde ramme haardest, nemlig det Forhold, at enhver Person, der

træder ind paa Jernbaneterritoriet, medfører et direkte Tab for Statsbanerne.

For ikke at blive greben i Ukorrekthed, vil jeg naturligvis sige, at vi have en Art af Nærtrafik, som ikke kommer ind under denne Kategori, fordi den netop er naaet dertil, at det kan betale sig at effektuere den ved særlige Tog, nemlig Klampenborgbanen. Denne lille Stump Bane tager et stort Kvantum af de $8\frac{1}{4}$ Million rejsende, som ingen Forhøjelse faa, og jeg tror heller ikke, at man fornuftigvis bør forhøje Taksterne for denne Bane mere end højst nødvendigt. Naturligvis er Trafikken ogsaa for dennes Vedkommende bleven en daarlig Forretning, efter at man har anlagt Kystbanen og sammenblandet dens og Klampenborgbanens Drift; derved er Klampenborgbanens Drift forkludret, men der er intet derved at gøre, nu have vi Jernbanen, og nu skal den trafikeres. Men en væsentlig Del af den Trafik, der foregaar paa Klampenborgbanen, foregaar jo paa Maanedes- eller Aarskort, hvorom jeg om et Øjeblik skal sige et Par Ord.

Mig forekommer det, som sagt, inkonsekvent, naar man i samme Øjeblik, som man paaviser, at Nærtrafikken er ulykkebringende økonomisk set for al Banedrift, alligevel foreslaar en Forhøjelse af al anden Trafik end netop Nærtrafikken. Jeg gjorde derfor gældende, og det agter jeg at gøre gældende ogsaa under Takstlovens Behandling her, at man bør gaa noget videre og drage noget mere af de $8\frac{1}{4}$ Million rejsende ind under Takstforhøjelsen, saaledes at de komme til at betale 5 Øre mere end nu, og det kan gøres derved, at man i Stedet for den af Flertallet foreslaaede Grundtakt af 2,5 for 3die Klasse sætter 2,6, og i Stedet for 4,3 for 2den Klasse sætte 4,4, hvorved man i Stedet for 6,8 for 1ste Klasse, som Flertallet foreslaar, kommer til 7. Derved vil der rimeligvis kunne inddrages nogle Millioner af Passagerer. Imidlertid bliver der ogsaa efter denne Opgørelse endnu 2 Millioner rejsende, som ingen Forhøjelse faa, medens de $7\frac{1}{2}$ faa en Udgiftsforøgelse af 5 Øre, 1 Million faar en Forhøjelse af 10 Øre, 700,000 af 15, 400,000 af 20 og et Par Hundrede Tusinde af 25 Øre; 16,000 faa en Forhøjelse af 30 Øre, idet Tallet paa samtlige rejsende ligesom efter Flertallets Beregning, er beregnet inden for en Afstand af højst 100 Kilometer. Ud over denne gælde helt andre Takster, idet de der dale meget stærkt, hvilket jeg anser for absolut rigtigt, selv om jeg kan være