

er den, at skaffe højere Indtægt af Banerne, kan der selvfølgelig ikke tages Hensyn til alle disse Særinteresser. Skal der forhøjet Afgift, maa denne ske gennemgaaende, saavel for Gods som for Personer, inden for en Grændse, der kan antages ikke alt for meget at indskrænke Trafikken, og lige saa lidt som for Gods kan der tages Hensyn til Særønsker for enkelte Dele af Befolkningen. Det er særligt for Abonnementskort og for den kort rejsende, at der er Stemming for at gøre Undtagelser.

De billige Abonnementskort have haft og ville fremdeles have stor Betydning for de mindre bemidlede, der derved sættes i Stand til uden for de store Byer at finde billige og sunde Boliger. Bebyggelsen ud ad Landet til fremmes til største Nytte for hele Samfundet og til Jordværdiernes Vækst.

Saafernt man ved de ny Skatteforslag lagde Ejendomsskylden *alene paa Jorden*, altsaa saa høi, at den indbragte Staten hvad der fordres, men undtagende alt paa Jorden, Bygninger, Inventar, Besætning, fra Ejendomsskylden, vilde Staten saavel som Kommunerne, til Gengæld for de billige Abonnementskort og Takster, faa Ækvivalent for disse ved overalt at faa passende Andel i den Værdistigning, som Jorden faar, ved den samfundsmæssige Udvikling gennem Kommunikationsmidlerne, Havnenes og lignende Forbedringer. Staten og Kommunerne vilde naa dette let og naturligt uden den uretfærdige, Flid og Energi og Sparsommelighed modarbejdende Dobbeltbeskatning og Tredobbeltsbeskatning, der følger af under Ejendomsskylden at medindtage Ejendommens Besætninger, Inventar og Bygninger, samtidigt med, at ogsaa disse blive beskattede, gennem Formue og Indtægt.

Kunde en saadan Ejendomsskyld gennemføres, maatte jeg, trods Hensigten at søge forøget Indtægt af Banerne, fastholde den nuværende procentvise lave Abonnementstakst — men opgiver man en saadan retfærdig Ejendomsskyld, kan man selvfølgelig ogsaa opgive Samfundsnytten af saadan billig Takst.

Spørgsmaalet om den almindelige Per-

sontakst maa efter min Mening, naar Indtægterne skulle forøges, nødvendigvis løses saaledes, at Banerne faa Indtægten forøget af de Rejser, der sikkert kunne hæve den altsaa af de korte Rejser; thi det er Millioner, som rejse kort, medens kun Tusinder rejse langt.

Desuden er det selvfølgelig de korte Rejser, som for hver enkelt Passager forarsager Staten forholdsvis den største Udgift; ved Rejsens Længde aftager Statens Udgift for den enkelte Passager betydeligt, procentvis med Vejlængden; ved billige, med Vejlængden stærkt faldende Grundtakster, forøges til Fordel for Samfundet de Rejsendes Antal og, til Fordel ogsaa for Banerne øges derved betydeligt de Rejsendes Antal, uden at Vognantal eller øvrigt Materiel eller Personel derfor behøver at forøges.

Flertallet fordrer alligevel Taksterne for lange Rejser væsentlig forhøjet, særlig med den Motivering, at det Publikum, som ikke rejser, skal ikke betale for dem, som rejse. Den, der rejser for Forretning, for Videnskab, for Rekreation, er Budbringer mellem Hjemegn og Fjernegn. Han vinder ikke for sig alene Kundskab og Erfaring. Frugten heraf kommer ogsaa dem til gode, som ikke rejse. Ad Kommunikationsvejene var det, at Kundskab og Udvikling skred frem lige fra Phøniciernes Tider og indtil vore Dage.

Men nøjagtig den samme Motivering maa da selvfølgelig anvendes paa de korte Rejser; thi inden for Byernes og Stationernes Oplande findes jo mangfoldige, der ikke kunne drage Fordel af de korte Banerejser, idet de have for langt fra Stationen til, først at skulle gaa eller køre til disse for derefter pr. Bane at naa Bestemmelsesstedet; de kunne billigere naa dette ad Landevejen. Disse bør da ikke betale for dem, der foruden at have Fordelen af, at Banernes Nærhed har forøget deres Ejendoms og Arbejdsevnes Værdi, tillige kunne benytte Banerne til særligt billig Torvekørsel.

Da Formaalet med Takstloven er, uden Hensyn til Erhvervslivets Krav, at forøge