

er den almindelige Mening, at Iltogene betegne en særlig værdifuld og kostbar Ydelse. Set fra Statsbanernes Side er dette tvivlsomt, men set fra Publikums Standpunkt er det rigtigt nok. Der er ingen Tvivl om, at Folk hellere ville køre med Iltog end med almindelige Tog, naar de kunne komme til det, og man maa da sige, at det ikke er urimeligt, at der betales noget mere derfor. Jeg maa maaske gøre nogle Bemærkninger om den Form, der er valgt for dette Iltogstillæg. Da Kravet om en forhøjet Betaling for Iltog blev rejst i Kommissionen, blev der sagt, at det var teknisk og praktisk vanskeligt at indføre en saadan. Der blev for det første sagt, at det var vanskeligt at bestemme, hvad der var Iltog her i Danmark, og for det andet kan man ingenlunde komme alle Steder hen med Iltog, men maa ofte rejse dels med Iltog og dels med almindelige Tog, og Forholdet stiller sig endogsaa saaledes, at hvis man vil rejse til en bestemt Station i Landet, f. Eks. ovre i Jylland, vil man med visse Tog kunne rejse med Iltog fra Kjøbenhavn til Fredericia, og Resten af Vejen maa rejses med Persontog, medens man med andre Tog kan rejse helt op til Aarhus og først behøve at benytte Persontog derfra. Men naar man opretholder Kravet om, at man paa enhver Station skal kunne faa Billetter til alle Stationer, medfører det et saadant Utal af forskellige Biletsatser og Billetter, at allerede dette i og for sig vilde medføre en saa stor Bekostning til Billettrykning, at hele denne Indtægtsforøgelse for Iltogstillægget, efter hvad vi nu kende til vore Statsbaners Regnskabsførelse, sikkert vilde medgaa til det forøgede Personale, som rimeligvis vilde være nødvendigt. Vi stode da over for en Vanskelighed, og jeg tillod mig som en Udvej at pege hen paa, hvad man har i Preussen, hvor man for at rejse med de saakaldte Harmonikatog betaler den almindelige Billet og desuden erlægger en særskilt Betaling i Form af et Pladsgebyr, som er ens i alt Fald inden for visse Grænser; enten Rejsen er kort eller lang. Jeg mente, at hvis man vilde indføre et Iltogstillæg, kunde man gøre det paa den Maade, at man tog en Tillægsbillet, som skulde koste det samme enten Rejsen var

kort eller lang. Denne Tanke blev den, der blev lagt til Grund for det Kompromis, der afsluttedes i Kommissionen, ganske vist ikke fuldstændig i den Form, at man fik et ensartet Tillæg, men dog saaledes, at man mente at kunne hjælpe sig med nogle faa Slags Tillægsbilletter. Om man der har truffet det rigtige, kan naturligvis omtvistenes. Jeg tvivler f. Eks. ikke om, at Beboerne i Roskilde ville føle sig i høj Grad forurettede ved at skulle betale 30 Øre ekstra for at bruge Iltog til Kjøbenhavn, men jeg tror paa den anden Side, at paa dette Punkt ville selve, der i allerhøjeste Grad holde paa, at der for de lange Afstande skal betales mere end for de korte, erkende, at dette kan umulig være Meningen med at sætte Iltog eller Eksprestog i Gang fra Kjøbenhavn til Korsør, at det for  $\frac{3}{4}$  af Pladsernes Vedkommende skal blive tomt ved Roskilde. Det er noget, der absolut maa modvirkes, og paa den anden Side: vil en Roskildenser have den særlige Glæde at køre med Iltog, og ikke vil nøjes med det almindelige Persontog, saa maa han finde sig i at betale en hel Del mere derfor, han vil dog være bedre tjent dermed end under de nuværende Takster, hvor der ligesom er nedlagt Forbud imod, at han maa køre med visse særlig hurtige Tog. Jeg tror, at det, man paa dette Punkt har bragt i Forslag, er rigtigt, men sikkert vilde ogsaa Kommissionens Medlemmer meget godt kunne forstaa, at man ikke finder sig fuldkommen tilfreds dermed, at man paa visse Punkter modificerer det, der saaledes er bragt i Forslag.

Jeg sagde, at Takstloven af 1896 hvilede paa den Grundsætning, at Billetterne for lange Afstande var en forholdsvis bedre Forretning for Statsbanerne end Nærtrafikken. Dette er rigtigt, men dog med den Modifikation, at hvis en Nærtrafik bliver saa stærk og intensiv, at den for sig kan bære Tog, som alene besørge denne Nærtrafik, saa kan Nærtrafikken blive en særdeles fordelagtig Forretning. En saadan var den tidligere Klampenborgbane, saalænge den var en udelukkende Nærtrafikbane lige indtil man hægtede en Fjerntrafik, en gennemgaaende Trafik derpaa