

Land, hvor der ikke er Grund til det, og vi gøre det. Andre Steder kunde man bedre forstaa, at noget saadant kom op, fordi Jernbanerne ere et Monopol, som i Reglen ingen virkelig Konkurrence har, og man vil da sikre sig imod, at Befolkningen bliver udnyttet gennem dette Monopol, enten det nu sker af Staten, naar det er Statsbaner, eller af private, naar det er Privatbaner. Derfor har man enkelte Steder for Privatbanerne sat Takstbegrænsninger, men ganske vist langt fra noget saa lavt som de Begrænsninger, vi her indføre over for vor Administration. Men her i vort Land behøves noget saadart netop ikke, thi der er snart ikke den Plet i Landet, hvor ikke Konkurrencen er lige for Haanden gennem Dampskibsfarten. Vi ville være ganske sikrede imod, at Staten misbruger det Monopol, den har, derigennem at den ejer alle Banerne, simpelt hen ved en Bestemmelse om, at Statsbanerne skulle anvende ensartede Takster over hele Landet. Dampskibslinierne sikre ved deres Konkurrence rimelige Priser for de fleste Punkter i Landet, ville dermed slaa saadanne Priser fast, som ville være passende for hele Landet. I Stedet derfor lader Staten den store Del af Befolkningen, som ikke rejser meget, betale, for at Rejserne paa Jernbane kunne blive saa billige her i Landet, at noget saa naturligt som Dampskibstrafikken efterhaanden kvæles. Den ene Dampskibslinie efter den anden viser sig ikke at kunne betale sig, fordi Staten ofrer Millioner, for at man kan rejse billigere, end der i og for sig er Raison i.

Ligesom forrige Gang dette Spørgsmaal blev behandlet, mener jeg ogsaa nu, at ville vi have noget virkelig Udbytte af vore Baner, skulde vi gaa til en Løbetakst af mindst 3 Øre pr. Kilometer, men da maatte man ganske vist af Hensyn til det, som det ærede Medlem for Sæby (Vilhelm Lassen) i sin Tid kaldte Kunderejser, Rejser frem og tilbage til og fra den By, man har Forretninger i, indføre Dobbeltbilletter gældende for en Dag, hvilket vilde bringe disse Rejser ned til samme Pris, som vi nu staa over for. En saadan Forhøjelse er jo imidlertid ikke tænkelig, selv om det nok saa meget er saa, at saadanne Takster vilde kunne bringe et godt Udbytte af vore Baner.

Lad mig dernæst berøre en anden Side af Takstforandringen, den, at medens man der, hvor Forhøjelser virkelig vilde have Betydning for Banernes økonomiske Trivsel, har været mere nænsom, end der

er rigtig Mening i, er man paa andre Punkter gaaet til Forhøjelser, som ganske sikkert i mange Tilfælde ikke ere tilstrækkelig hensynsfulde over for Publikum, og som sikkert heller ikke ville være heldige for Banerne. Jeg tænker her paa de meget betydelige Forhøjelser, som man for Aarskort og andre Kort af lignende Art er gaaet til, som med Nødvendighed ville reducere Trafikken og derfor ikke bringe det Merudbytte, som man har kalkuleret. Hovedbetydningen af særlig de Abonnementskort, der gælde mellem to Punkter, er jo den, at de sætte Folk i Stand til at bo borte fra det Sted, hvor de have deres daglige Arbejde, og det fører med, at ikke blot den Familiefader, der paa den Maade flytter ud og bor længere borte fra den By, hvor han har sin Virksomhed, men ogsaa, at hele hans Familie flytter ud, hvilket altsaa fører til, at der bliver en ganske betydelig, meget regulær og meget intens Færdsel af de Banestrækninger, hvor saadan Bebyggelse hører hjemme. Naar man nu gaar til en betydelig Forhøjelse af Prisen for saadan Trafik, saa vil man maaske ikke straks reducere Rejsetallet saa meget. De Folk, for at tage et Eksempel, der paa Basis af de billige Takster, vi have haft, ere flyttede ud til Lyngby, til Vandløse, ud langs Kystbanen eller ud til Taastrup og der have slaaet Bo, have købt Jord og bygget Ejendom, som de ikke let sælge igen, fordi den er indrettet paa deres eget Brug, ere omtrent nødt til at blive boende, og man vil saaledes maaske nok beholde en stor Del af Trafikken fra den Bebyggelse, man allerede har skabt ved de lave Takster, men lige saa sikkert er det, at den vedvarende Vækst i Bebyggelsen af denne Art vil man sætte en Bom for. Naar man ved meget lave Takster, om jeg saa maa sige, lokker eller bevæger Folk til at flytte ud, saa er det af Samfundshensyn ikke ganske forsvarligt ved en stor Takstforhøjelse at lægge en betydelig Ekstrabyrde paa disse Folk. Dette er dobbelt urigtigt, fordi en Udflugtning af denne Art er noget, man skal søge at fremme. Og det, at man vil sætte en Bom for eller meget vil indskrænke en videre Udvikling af denne Art af Trafik, er tillige alt andet end heldigt for Statsbanerne. Der er især ingen Tvivl om, at en Bane som Kystbanen har store Chancer for at blive, efterhaanden som Bebyggelsen derud ad vokser frem, en af de Baner, der betale sig bedst her i Landet; den har netop noget af de Muligheder for ad Bebyggelsens Vej at arbejde sig op, som ken-