

være mindre begavede, end man har Lov til at vente. Ærede Medlemmer ville selv ved at regne efter kunne overbevise sig om, at der ikke skal saa overmaade store Forskydninger til for at vælte den i Lovforslaget opstillede Beregning over Ende og bringe Indtægtsforøgelsen til at skrumpes ind, i hvert Tilfælde blive langt mindre end paaregnet. Alle disse Betragtninger er der ganske vist rent teoretisk paa den skønneste Maade redegjort for i Anmærkningerne. Men saa vidt jeg kan se, er der i Praksis kun taget lidet Hensyn til dem, og det vil let vise sig, at det finansielle Resultat bliver en meget stor Skuffelse. Man maa erindre, at Buen allerede er spændt ganske stramt. I den halve Snes Aar, vi have haft Regeringer, som bar Venstres Navn, have vi allerede to Gange maattet lægge Ryg til for betydelige Takstforøgelser, og den nu foreslaaede bliver endnu langt voldsommere, mere indgribende end nogen tidligere.

Hvis dette Forslag bliver Lov, tror jeg, man ikke med nogen Ret vil kunne tale om, at vi herhjemme have særlig lave Jernbanetakster. Tværtimod, jeg tror, at naar man vil sammenligne dem med andre Landes, ere de nogenlunde anselige. Den højtærede Trafikminister siger rigtignok det modsatte, nemlig at vi fremdeles ville faa forholdsvis lave Takster i Sammenligning med andre Lande. Det blev gentaget af den ærede Ordfører, som nævnede nogle Tal, der skulde bevise det. Jeg vil sige, at nogen Sammenligning af den Art er det overmaade vanskeligt at foretage, da Teknikken for Takstberegningerne er saa overordentlig varierende i de forskellige Lande, varierende baade i sine Grundtræk og i Enkeltheder. Det er muligt at stille Eksempler op, hvorved man finder for Danmark gunstige Resultater, men det er lige saa muligt at paavise mangfoldige Tilfælde, som pege i ganske modsat Retning. Den højtærede Trafikminister fortalte, at Personaktterne herhjemme for korte Distancer ere betydelig lavere end de svenske. Jeg tager et Eksempel. Fremtidig, forudsat at dette Forslag bliver til Lov, vil en 3die Klasses Billet til et almindeligt Tog mellem København og Kalundborg koste 2 Kr. 85 Øre, men en tilsvarende Billet for samme Strækning koster i Sverige 2 Kr. 80 Øre. Det er kun en ringe Forskel, 5 Øre, men i hvert Fald er 2 Kr. 85 Øre ikke betydeligt mindre end 2 Kr. 80 Øre, det tror jeg, den ærede Minister vil indrømme, det er oven i Købet 5 Øre dyrere. Tage vi en Strækning som

fra København til Roskilde, vil en 3die Klasses Billet til almindeligt Tog i begge Lande koste det samme, 80 Øre. I Norge ere ganske vist Grundtaksterne en Del højere end i Danmark, hvad der i hvert Fald til en vis Grad hænger sammen med de uhyre Omkostninger, det har kostet at skabe Jernbaner i dette Bjergland; tænk blot paa de store Omkostninger ved Bergensbanen. Grundtaksterne ere altsaa noget højere end i Danmark. Til Gengæld har man Returbilletter til meget reducerede Priser og vel at mærke med en Gyldighedsfrist af fulde 3 Maaneder. Rejser man en Strækning som fra Kolding til Randers og tilbage igen med Hurtigtog inden Udgangen af et Fjerdingaar, vil det fremtidig hos os paa 3die Klasse koste 10 Kr. 50 Øre, men i Norge, for saa vidt man benytter Retursystemet, 9 Kr. 90 Øre, altsaa 60 Øre mindre. Der kan maaske være smaa Fejl i dette ved Afrunding opad eller nedad, men Resultatet er sikkert nok i det hele og store rigtigt.

Gaa vi til det sydlige Udland, finde vi, at paa de tyske Statsbaner er det for almindelige Togs Vedkommende en Smule dyrere at rejse paa 3die Klasse, end det bliver hos os. Det er kun faa Øre, det drejer sig om. Men man har ganske vist saa en Art Erstatning, navnlig i den allernærmeste Trafik, i 4de Klasse, som gør det muligt at unddrage sig de høje 3die Klasses Billetpriser. 4de Klasse er vist ikke meget komfortabel, men dog til at holde ud at køre paa $\frac{1}{2}$ Time eller 1 Times Tid. Hvad Hurtigtog i Tyskland angaar, ere de indenfor visse Zoner noget billigere end hos os. En 3die Klasses Billet København—Roskilde vil hos os koste 1 Kr. 30 Øre, i Tyskland bliver det for en tilsvarende Strækning 1 Kr. 11 Øre, altsaa 19 Øre mindre. Gaar man til Holland, finder man ganske vist højere Grundtakster, men til Gengæld har man en ejendommelig og efterlignelsesværdig Institution, de saakaldte Kilometerbøger, som gør det muligt for enhver, som nogenlunde hyppigt benytter Jernbanerne, at køre paa 3die Klasse for $1\frac{1}{2}$ Cents, altsaa $2\frac{1}{4}$ Øre pr. km. Tage vi den ungariske Tarif, som paa en vis Maade har været en Mønstertarif, en Pionertarif, idet man der for første Gang gik over til Zonesystemet, ere Priserne der paa næsten alle Punkter — hvad der i øvrigt fremgik af det ærede Medlems Tal — betydeligt lavere end de Priser, vi ville komme til at svare herhjemme. En 3die Klasses Billet over en Strækning som fra København til Køge vil med et almindeligt Tog blive 22 Øre