

[Prieme.]

hvad der er ret og rimeligt og ret og billigt. Lad os gøre det til et Spørgsmaal om, hvordan vi hver for sig, hvis det var os, der boede ved Svanemøllen og havde haft et Kort til Ordrup, der hidtil havde kostet 7 Kr. 20 Øre om Maanedn, vilde have reageret.

Dette er jo kun et enkelt Tilfælde, og jeg kunde citere mange, men jeg skal af Hensyn til det fremskredne Tidspunkt lade være dermed. Det har jo ogsaa paa mange Maader været fremme dels i Dagspressen i København og dels i Omegnens Blade.

Det er for øvrigt ejendommeligt, at naar man forhandler med De danske Statsbaner, er man altid sikker paa, at Strækningerne fra Helsingør, Roskilde og Frederikssund hører ind under Nærtrafikken, hvis der er Tale om Forhøjelser. Kommer man derimod frem med Ønsker om Ændringer i Befordringen med respektive Omlægninger af Togtider eller flere Tog, saa tror jeg, jeg kunde citere mange Bemærkninger fra Generaldirektoratet om, at saa er det skam ikke Nærtrafik, nej, saa er det Fjerntrafik. Det vil man kunne overtøye sig om ved et Blik i Køreplanen, idet denne absolut ikke i nogen Maade tilfredsstiller selv de beskedneste Krav til en Nærtrafik; der findes paa visse Tider Intervaller paa op imod 90 Minutter og en Uregelmæssighed, der kræver, at man altid skal have Køreplanen ved Haanden, hvis man skal benytte andre Tog end de daglige. Jeg synes, at det er værd at nævne det, fordi den højtærede Minister saa stærkt fremhævede den Betjening, den ekstra Betjening, der ydes de Mennesker, som nu er ramt af denne Takstforhøjelse. Det stadig gentagne Ønske om en stiv Køreplan er blevet afvist med, at det var ugørligt af Hensyn til Fjerntrafikken, og man undslaar sig i Statsbanerne for det Besvær, der følger med en Forskydning som denne, kun med det store Arbejde som Motivering.

Publikum bliver i højere og højere Grad henvist til Rutebilerne, som, hvad Præcision og øvrige Publikums-Service angaar, maa siges at være upaaklagelige, men som lider af den formidable Fejl, at de ender i Københavns Periferi, saaledes at en Omstigning er uundgaelig for at naa ind til Byens Centrum — et Forhold, som bundner i Konkurrencen mellem Københavns Sporveje og Statsbanerne, men som det forekommer mig, at Statsmagten maatte kunne skære igennem ved en eller anden Bestemmelse. Det er imidlertid min Opfattelse, at selv om denne Forbedring blev

gennemført, vilde den eneste antagelige Løsning af Trafikspørgsmaalet for Omegnskommunerne paa Vestbanen, f. Eks. Glostrup, Vridsløse, Taastrup o. s. v., være Jernbanedrift med en halv Times Interval paa travle Tider og en Times Interval paa trafiksvage Tider. Det maa det være, hvis man, som den højtærede Trafikminister gjorde det, saa stærkt vil fremhæve det Gode, som Befolkningen nyder ved disse Baner.

Hvad nu specielt Beregningen af de nye Takster angaar, synes der at herske nogen Vilkaarlighed med Hensyn til disse. Alle Stationer paa Vestbanen har faaet tillagt 1 Tarifikilometer undtagen Vridsløse, som har faaet 2 km. Nu er Vridsløse vel nok den mindste af Stationerne, men ogsaa der har man Krav paa en rimelig Beregning. Der lægges ca. 1,5 km til samtlige oprindelige Længder, men Længden er for Vridsløses Vedkommende 14,25, hvis det stemmer, hvad der staar paa Bygningen. Med et Tillæg af 1,5 vilde det blive 15,75, medens man nu regner med 17 Tarifikilometre. Ved at studere disse Ændringer af de saakaldte Tarifikilometre har jeg faaet et løjerligt Indblik i, hvorledes dette System tilrettelægges, og jeg tør roligt sige, at det ikke mere er som tidligere: at en Kilometer er en Kilometer. For hver Gang Taksterne ændres for De danske Statsbaner, fjerner vi os mere og mere fra, at en Kilometer er en Kilometer, og vi er efterhaanden naaet frem til det System, at vi regner med Tarifikilometer. Om man kan definere, hvad en Tarifikilometer nærmere bestaar i, ved jeg ikke; men jeg synes i hvert Tilfælde, det burde være saaledes, at de Kilometertal, der staar paa Stationerne, i nogen Grad passer. Jeg synes ogsaa, at Kilometertallene, naar man gaar Statsbanernes officielle Køreplaner efter, skulde stemme.

Jeg har studeret disse Kilometertal lidt i den senere Tid og hæftet mig ved, at man i den af De danske Statsbaner for Københavns Nærtrafik udgivne Køreplan, gyldig fra 15. Maj til 19. September 1939, kan finde følgende: Fra Charlottenlund til Klampenborg er der paa Side 1: 2 km; jeg gik saa over paa Side 3 og tænkte mig at rejse den modsatte Vej, men jeg opgav det, da jeg saa, at saa var der 4 km — jeg syntes, at det dog var lidt for stor en Difference mellem at komme frem og tilbage. Da jeg havde tænkt lidt nøjere over dette, bladede jeg om til Side 11 i samme af Statsbanerne udgivne Køreplan, og jeg fandt der, at der mellem Klampenborg og Charlottenlund nu kun var 3 km. Det viser sig altsaa, at man i