

over for Publikum. Navnlig bør jeg fremhæve dette om Bestemmelserne i Kap. IV. og V., der jo væsentlig ere en Oversførelse af de internationale Bestemmelser paa den danske Lokaltrafik, og som stille Publikum ikke lidt gunstigere end hidtil, navnlig med Hensyn til Erstatningsforholdet over for Særnbanen. Det vil i alle Henseender være fordelagtigere for Publikum, at de nu bestaaende Regler afløses af disse Regler i Kap. IV. og V.

Jeg skal nævne et andet Punkt, hvor der aabenbart har været nogen Overvejelse inden for Administrationen. Det er Forholdet med Hensyn til Rejsegodsbefordring. Der findes nemlig i forskellige andre Lande en meget mindre liberal Regel end den, vi her leve under, en Regel, som gaar ud paa, at Rejsegods ikke kan forsendes frit, uden at man tager det med i Kupeen, men at der for alt det andet Rejsegods, som man stiller sig af med og forsender særskilt, betales en ikke saa lille Takst. Jeg skal bemærke, at naar man paaberaaber sig den ungarske Zonetakst som Mønster for alle Lande — og efter min Mening til Dels med Rette — maa man ikke glemme, at efter denne ungarske Zonetakst betales der en ret betydelig Takst for Forsendelse af Rejsegods, saaledes at den rejsende, der medfører — hvad der her er saare almindeligt — 30—50 Pund Rejsegods, i Ungarn til Trods for den liberale Tarif i flere Tilfælde vil komme til at betale ikke saa lidt mere end her. Man har i Administrationen taget dette Forhold under alvorlig Overvejelse. Jeg skal ikke dvæle ved de Indvendinger, der kunne gøres mod dette System; de ere rigtignok ogsaa af en mere teoretisk Art. Sikker er det, at det praktisk set er en ganske overordentlig Lettelse for det trafikerende Publikum, at man har en Ordning som her, og det maa paastånes, at man ikke har foretaget Forandringer deri trods disse teoretiske Indvendinger og trods Eksemplet andetsteds fra. En af de Ulemper, som straks vilde fremkomme, saa snart man kom ind paa at betale for saadant Rejsegods, vilde være Kupeernes uhyre Overfyldning til Skade for det rejsende Publikum foruden den forøgede Bekostning ved at rejse. Den næste Hoveddel, Loven kan siges at falde i, vedrører jo Takstbestemmelserne, og her rejser sig selvfølgelig det Tvivlsspørgsmaal: Hvor vidt bør man paa dette Punkt strække sig i et saadant Forslag? Bør man indskrænke sig til at optage de almindelige Grundregler og overlade til Administrationen paa Basis deraf at fastsætte Taksterne efter de væslende Krav, eller bør selve Taksterne optages i Forslaget? Regeringen har løst Spørgsmaalet paa den Maade, at

man er enedes om at fastsætte almindelige Grundregler, men ikke har foreslaet selve Taksterne i Loven. Jeg er mig fuldt bevidst, at der her fra naturligvis kunde være Dvstte om at faa en mere vidt rækkende Indflydelse paa Taksternes Fastsættelse, end det kan ske gennem et Forslag som dette. Særnbanetaksterne ere i vore Dage — det bliver mere og mere klart — et overordentlig betydningsfuldt Moment i hele det økonomiske Liv. Det viser sig saaledes, at man i Tyskland f. Eks. gennem Særnbanetaksterne har, efter som det ene eller det andet økonomiske System var oven paa, fuldt saa vel drevet økonomisk Storpolitik, om jeg saa maa sige, som gennem Toldlovgivningen. Gennem de tytte Særnbanetakster har man til Tider fremmet en frihandelsvenlig Grundbetragtning af Omsætningsforholdene; til Tider, navnlig i de sidste to Aartier, har man fremmet en protektionistisk, og hvad Betydning dette har for Eksporten, for det økonomiske Liv i det hele taget, behøver ikke at godtgøres med mange Ord. Heri kan der altsaa ligge Grunden til et Dvstte fra Rigsdagens Side om at faa den videst mulige Indflydelse paa Fastsættelsen af disse Takster, men trods dette kan jeg dog ikke andet end for mit Vedkommende mene, at den høje Regering har handlet korrekt ved her at nøjes med at give de almindelige Regler. Det forekommer mig endog saa, at man i Praksis ikke let vil kunne gøre anderledes. Der gives heller ikke et eneste Land, i hvilket Taksterne ere fastsaaede helt igennem ad Lovgivningsvejen; man kan have mere eller mindre gennemgribende Lovbestemmelser om de almindelige Regler, hvorefter Taksterne skulle fastsættes, men at Taksterne i det enkelte ere fastsatte ad Lovgivningsvejen, finder man intetsteds, og Grunden dertil er simpelt hen den, at Særnbanevesenet er et Forretningsomraade; det maa man ikke glemme. Det er ikke et almindeligt Administrationsomraade, hvor det gælder om at have faste og usforanderlige Regler, men et Forretningsomraade, hvor det gælder om, at den paagældende Administration har for det første naturligvis Syn for og Vilje til, men ogsaa frie Hænder til at kunne, saa meget som Omstændighederne kræve det, rette sig efter de stiftende Konjunkturer. Der kan komme nye Produktionsmaader op, der kan komme nye Afsetningsforhold, der kan komme stiftende Konjunkturer kort sagt, paa de forskellige Omraader, som gøre det i høj Grad ønskeligt for Særnbanebestyrelsen at kunne rette sig efter Djæbliffets Krav. Det vilde blive et utaaaligt tungt og besværligt Maskineri, og derhos i mang-