

foldige Tilfælde til megen Skade for Befolkningen, hvis man ikke kunde faa en Forandring af Jærnbanetaksterne tilvejebragt undtagen ved at gaa til Lovgivningsmagten, for ikke at tale om de mange praktiske Vanskeligheder, som dette vil frembyde. Ethvert Medlem vil vistnok selv kunne tænke sig dette. Jeg for mit Vedkommende har altsaa ikke nogen principiel Indvending at gøre mod den Maade, hvorpaa Opgaven her er løst.

Jeg gaar nu over til en Betragtning af visse Enteltheder i Lovforslaget. Med Hensyn til den første Del af Lovforslagets Bestemmelser, vil jeg gerne omtale Bestemmelsen i § 23. Der staar sidst i Paragraffen: „Overstiger for Vognladningsgods Differentien ikke 5 pCt. af den angivne Vægt, og den paagældende Vogns Bæreevne ikke er overstreden, beregnes dog kun Besæpning og enkelt Fragt“. Det drejer sig her om et Spørgsmaal, som tidligere har været under Forhandling, f. Eks. i sin Tid i Jærnbaneraadet. Det er klart nok, at navnlig den sidste Bestemmelse, at der, saa snart den paagældende Vogns Bæreevne er overstreden, skal beregnes den ret betydelige Mulkt af det 3dobbelte Beløb af den Fragt, som man vilde have tabt, hvis Angivelsens Rigtighed ikke var bleven opdaget, kan være meget generende for Afsenderen. Jeg tror ikke, at der er noget væsentligt at indvende mod, at 5 pCt. er fastslaaet som den Margen, indenfor hvilken Fejl kunne begaas uden at rammes af den 3dobbelte Mulkt. I hvert Tilfælde var man i Jærnbaneraadet i sin Tid enig om, at med 5 pCt. kunde det gaa. Der var fra Administrationens Side foreslaaet  $2\frac{1}{2}$  pCt., men man var enig om, at dette var for knapt, og lige saa enig om, at en Margen af 5 pCt. kunde passere. Den anden Bestemmelse derimod om, at Mulkten skal indtræde, saa snart Vognens Bæreevne er overstreden, uden at der er fastsat nogen som helst Margen at løbe paa, forekommer mig at være temmelig streng. Hvis man f. Eks. tager Kul og Træ, som jo forsendes i aabne Vogne, er det jo utvivlsomt — det har man mangfoldige Eksempler paa, — at f. Eks. Regn kan forøge disse Vognes Vægt meget betydeligt fra Afsendelsen til Modtagelsen, og den paagældende Mand kan altsaa enten ikke benytte Vognens Bæreevne fuldt ud eller ogsaa maa han risikere at skulle betale en saadan Mulkt. Der kunde derfor maasse være Grund til for saadanne Varer, med Hensyn til hvilke der ikke kan paahvile Afsenderen nogen Skyld, idet Vægten paa Grund af Naturforholdene kan forandre sig meget betydeligt under Forsendelsen — jeg tænker særlig paa Træ og Kul, — at

sætte Margenen for Overstridelse af Vognens Bæreevne noget anderledes. Naturligvis kan der rejses forskellige Spørgsmaal med Hensyn til den første Del af Forslaget, men jeg tror, som sagt, at i det hele og store maa det siges at være ret tilfredsstillende. Af de Spørgsmaal, der kunne fremstille sig, skal jeg nævne et, som naturligvis vil blive gjort til Genstand for Drøftelse i Udvalget, nemlig Spørgsmaalet om Afhentnings og Afslætningsfristen. Jeg tror, at disse Spørgsmaal nok faa godt vilde egne sig til Forhandling i Udvalget som her.

Jeg gaar nu over til den anden Del af Forslaget, som utvivlsomt vil interessere Almenheden mest, og det er selve Takstforslaget. Naar vi se paa vore Jærnbanetakster her til Lands, er der ingen Tvivl om, at man maa give Motiverne Ret i, at vi ingenlunde ere ugunstig stillede i saa Henseende i Sammenligning med andre Lande og da særlig med vore Nabolande. Vrede Medlemmer ville se af de Tabeller, som medfølge, at dette lader sig dokumentere ved Tal. Hvad Persontariffen angaar, er der kun ganske faa Lande, som ere lavere nede end vi, og da særlig Ungarn. Hvad Godstariffen angaar ere vi gennemgaaende lavere nede end andre Lande. Hvorledes har nu vore Statsbaner staaet sig ved denne liberale Tarif, som de saaledes have fulgt, saavel paa Person- som Godstrafikkens Omraade? Svaret bliver det samme som for Ungarn og adskillige andre Lande, at der er intet, der — rent forretningsmæssig, jeg vil ikke tale om samfundsmæssig set — betaler sig saa vel fra Statsbanernes Side som flog Liberalitet. Det fremgaar jo ogsaa af de paa dette Punkt meget fyldige og tilfredsstillende Anmærkninger, hvorledes de to sidste store frifindede Reformere, vi have haft med Hensyn til vort Takstvæsen, Kreaturtariffen af 1ste Juni 1889 og Godstariffen af 1ste Juni 1890, have svaret Regning for Statsbanernes Vedkommende. Det ophyses jo, at straks i de 3 første Aar, efter at Kreaturtariffen af 1ste Juni 1889 var givet, steg Indtægten med 368,000 Kr., og ved Godstariffen af 1ste Juni 1890 ophyses det, at det befordrede Godsquantum fra  $28\frac{1}{2}$  Mill. Centner i 1889—90 er steget til  $36\frac{1}{2}$  Mill. Centner i 1894, og Godsintægten fra 5,450,000 Kr. til 7,200,000 Kr. i samme Tidrum.

Det er talende Tal og Tal, som opfordre til — inden for visse fornuftige Grænser naturligvis — at fortsætte i samme Spor. Med Hensyn til Persontariffen have vi