

nægter dette. Det er ikke uden Betydning, at man klarer sig det Spørgsmaal. Der er ogsaa i Motiverne fremhævet Synspunkter, som have Betydning i den Retning, og som et saadant skal jeg nævne, at vi ikke som andre Lande have en stor Transport af Raastoffer og Fabrikvarer, og dernæst ogsaa det, at vort Land maa holde en Del Statsbaner, som efter deres Natur ikke kunne hæves ret højt i Henseende til Trafik. Alt dette er Momenter, som have stor Betydning i den Retning, men Hovedsynspunktet for mig er her dog vor Bessaffenhed som Land, vor geografiske Position, som gør det muligt næsten paa alle Punkter eller i alt Fald paa mange Punkter, at vælge imellem Søvejen og Transportvejen til Lands. Dette Forhold har medført, at de danske Statsbaner have maattet gaa til Udgifter og Anlæg, som de fleste andre Statsbaner ikke kende. Jeg sigter herved til Dampfærger og Dampfergehavne og til vore Svourter. Jeg skal gøre opmærksom paa, at vi i Dampfærger og i Dampskibe have staaende et Beløb af 9,340,772 Kr. og i Dampfergehavne et Beløb af 3,907,500 Kr. Det er over 13 Millioner Kr. Vi have i den Henseende Anlæg, som de fleste andre Statsbaner ere fri for. Men dette er dog ikke det afgørende. Var det det eneste, mener jeg, at man nok kunde tage det let, da det jo er ved Hjælp af disse Dampfergeanlæg, at vi komme til at føre en Statsbanedrift, som ikke blot er rent lokal, men som gør os det muligt at føre en virkelig Godsforsendelse igennem, saavel imellem de forskellige Landsdele som igennem hele Landet. Dette har en stor Værdi, for at hæve vore Statsbaners hele Position, men vi have selvfølgelig ogsaa Understud paa hele denne vor Søfart, det kan ikke være andet. Jeg har opgjort det saa godt som muligt for Aaret 1894—95, hvor Budgettet var 1,392,480 Kr., og hvor Indtægten anslaaes saa godt, det kan gøres, til at være 1,006,574 Kr. Man vil altsaa se, at der af Statsbanedriften leveres et Tilskud paa henved 400,000 Kr. til Søforbindelsen. Man maa jo ikke være blind for, at det kun er ved Hjælp af disse Søforbindelser, at vi blive i Stand til at føre navnlig en Godstrafik igennem af en helt anden Betydning og Karakter, end det ellers vilde være muligt for os. Jeg siger ikke noget derimod, jeg har selv gennemført ikke saa lidt i den Retning. Jeg tror, Systemet er rigtigt, og jeg kan tilføje, at jeg anser det for nødvendigt, om vi skulle føre en virkelig Statsbanedrift igennem. Paa den anden Side maa vi imidlertid ogsaa have Dje for, at skulle vi tage denne Byrde paa os ved vor Statsbanedrift, vil det ikke være muligt,

selv om der ikke var andre Grunde, der lede dertil, at man kunde komme til en saadan høj Forrentning, som nogle i og for sig maaske kunde finde usselig. Jeg nægter ikke, at Rigsdagen i de senere Aar har forsøgt at faa nogen Indflydelse paa Jærnbahnens Økonomi gennem Finanslovbehandling, men det betragter jeg mere som en Tendens til at kræve, at der skal føres en vis Økonomi med Statsbanerne, hvad der ogsaa sker, end at det egentlig skulde faa nogen Betydning for den Maade, man fører Driften paa, eller kan forrente det paa. Der er ogsaa andre Spørgsmaal, som ville møde Statsbanerne, og det er Lønningsspørgsmaalene, som paa mange Punkter ville gøre Krav paa Forbedringer i Stillingerne, som de nu ere. Jeg omtalte det allerede ved Finanslovens Behandling og skal ikke nu omtale det nærmere, idet jeg gaar ud fra, at det var en Slags stikende Afstale med Tinget, at det væsentlige i den Retning skulde bero, til vi kom til den befalede Revision af Statsbaneordningen, som skal ske i 1897, men jeg skal gøre opmærksom paa, at der da ogsaa vil komme Krav, som ville bevirke, at Indtægterne ville blive nedsatte.

Jeg mener altsaa ganske vist, at man, som det ærede Medlem for Njøsbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) nævnte, at man hidtil havde gjort, skal gaa frem med en vis Forsigtighed med Hensyn til de økonomiske Reformers, man vil indføre for Statsbanernes Bedkommende, navnlig med Hensyn til Takstbestemmelserne. Jeg skal straks gaa over til at omtale det, som har været det brændende Spørgsmaal, nemlig Takstspørgsmaalet eller den Maade, hvorpaa man har opstillet disse Takster i §§ 60 og 61. De have stor almindelig Betydning. Det vil ses, at man er gaaet ud fra det bestaaende. Man har baade teknisk og økonomisk antaget, at man kunde lade sig nøje med det, man havde nu, og gaa ud fra det, naar man i øvrigt kom til Ægallitet i Kørlestaksterne. Men ved Siden af det har man erklæret sig villig til at gaa til et meget modificeret for ikke at sige et helt andet System, nemlig til Vorkastelsen af Dobbeltbilletter, idet man saa dertil har søjet meget betydelige Medskættelser. Tanken har nærmest været den, at alle rejsende skulde have godt af det, som hidtil er tilflydt dem, der have rejst paa Dobbeltbilletter, idet man saa omtrent har divideret disse Billetter med 2 og ladet det komme alle til gode. Naturligvis løber man ved dette System en ikke ganske lille Risiko, men jeg tror dog, at man kan gaa over til det uden Betænkeligheder. Ganske vist er der stillet forskellige Vilkår. Det ene, at