

at der er nogle, som synes godt om at faa den. Den ærede Ordfører sagde, at vi dog burde komme til at køre for Landbruget for rimelige og overkommelige Priser, men de Priser, som vi nu køre for, har jo dog Landbruget faa at sige selv. Stemt for gennem sine Repræsentanter, og jeg maa paa den anden Side hævde, at vi skulle dog have nogen Betaling for den uhyre Ulejlighed, der er ved Kreaturbefordring, og den, som vi faa nu, er i Virkeligheden overordentlig lille. Som sagt, nogen Nedsættelse kan jeg gaa med til, og jeg skal nærmere forhandle med Udvalget derom. — Vindingsforslag Nr. 48 gaar ud paa, at der i hvert af Tingene ved Rigsdagssamlingens Begyndelse skal nedsættes et Udvalg, bestaaende i begge Ting af lige mange Medlemmer, valgte efter Forholdstalsvalgmaaden, der under Samlingen træder sammen som Jærnbaneudvalg. Det er altsaa en Overjærnbanebestyrelse. Hvis dette Udvalg, som de vigtigere Udvalg pleje det, kommer til at bestaa af 15 Medlemmer af hvert Ting, altsaa i alt 30, tænker jeg, at man her efter vil kalde det de 30 Jærnbanetrykker; det er i Virkeligheden det, de ville blive. Det vil være at tage al administrativ Myndighed fra Ministeren, hvis man gaar til noget saadant, og at det andet Ting skal gaa med dertil, kan jeg slet ikke tænke mig. Jeg kan altsaa kun paa det indstændigste fraraade, at man vedtager dette Forslag. — Forslaget under Nr. 49 gaar ud paa at lade Loven træde i Kraft den 1ste April 1897. Det vil være ganske umuligt at lade hele Loven træde i Kraft til den Tid. Om dette Forhold skal jeg imidlertid høre mig senere efter at have taget det under nærmere Overvejelse. Jeg er tilbøjelig til at tro, at man kan indrette sig saaledes, at de forskellige Dele af Loven kunne træde i Kraft paa forskellige Tidspunkter — det er noget, som ikke er ukendt, men hele Personbilletomordningen kan ikke være færdig til 1ste April 1897.

Nogle enkelte Bemærkninger er jeg endnu foranlediget til at gøre ved Udtalelser i Betænkningen. Det er udtalt af den ærede Ordfører og af Flertallet af Udvalget i Betænkningen, at der maa være Maade med Nedsættelserne i Billetpriserne for lange Rejser og navnlig for Personbefordringens Vedkommende. Ja, jeg indrømmer, at det kan være vanskeligt at sige, hvorledes man skal indrette sig med Hensyn til dette Forhold, det er rent praktiske Hensyn, som her maa gøre sig gældende, og man kan selvfølgelig lære noget andetsteds, men ikke alt. Man kan imidlertid ogsaa lære

noget af vore egne Erfaringer, og hos os har det vist sig, at Nedsættelserne paa de lange Afstande bidrage i høj Grad til at fremme Trafikken paa Jærnbanen, og det behøver ikke at være paa nogen uheldig Maade, man fremmer den. Der er flere Hensyn, som her gøre sig gældende, ikke blot det, at Folk kunne komme til at køre billigt, men det kan ogsaa blive en Hjælp for visse affides Egne, som man ellers mindre kan hjælpe ved Jærnbanetrafikken. Jeg tænker her paa, at dette Forslag navnlig vil komme det mellemste og vestlige Sjælland samt det nordlige Sjælland, Vendsyssel og Thy til gode. Det er Egne, hvor man paa Grund af Vanskeligheder og Trafikkens Karakter ikke kan komme til at køre saa godt som i andre Dele af Landet, og for disse Egenes Beboere vil det faa stor Betydning, at de kunne komme til Verne for saa billige Takster, som der her er stillet i Udset. Derfor behøve vi ikke at slaa Tallene fast nu, og jeg skal gerne indrømme, at man ikke behøver netop at tage de Tal, som ere paapegede i Motiverne, men af praktiske Hensyn er det rigtigt at komme til billige Takster. Den ærede Ordfører nævnte i Forbindelse hermed Forholdene i Østerrig-Ungarn. Jeg skal kun sige et Par Ord herom og slet ikke mere. For det første er der at bemærke, at der slet ikke eksisterer en østerrig-ungarisk Tarif, men en østerrigsk Tarif og en ungarisk, den vel bekendte ungariske Zonetarif, som man har talt om saa mange Gange. Der er en praktisk Grund, hvorfor man ikke altså meget maa tænke sig, at man kan opnaa stort ad den Vej, og det er den, at da denne Zonetarif blev indført, var der i Ungarn 1 Jærnbanerejse pr. Individ, hos os var der 5, der er altsaa et ganske andet Materiale at arbejde med, ikke at tale om, at Ungarn er et stort Land, hvor Zonetariffen gav ret lave Takster for Jærntrafik. Det, der er slet i Ungarn, er, at man har hævet Nærttrafiktaksterne og beholdt Taksterne for de lange Afstande, fordi de svarede en overordentlig god Rente. Det er altsaa ganske i Samklang med det, jeg har hævdet som det rette. Den østerrigiske saakaldte Kreuzertarif gav høje Takster for de lange Afstande, og der er ingen faldende Skala. Resultatet har været, at man efter 4 Mars Forløb har gjort dette om og indført en faldende Skala for de lange Afstande. Dette er altsaa det, der kan læres der fra, og dette bekræfter i høj Grad, hvad Regeringen her tilsigter. Det ærede Udvalg udtaler Ønsket om, at Statsbanerne herefter kunne forrentes sig med 2 pCt. af den Kapital, der er sat i dem. Det kommer vel an paa, hvorledes