

som det er bitterligt nok, at han selv tidligere har oprettet et Jærnbaneraad, ganske vist ikke et Jærnbaneraad, der var valgt af Rigsdagens Medlemmer, men et Jærnbaneraad af forskellige Mænd rundt omkring fra Landet. Den Gang fandt han det nødvendigt at have et saadant Jærnbaneraad, man kunde forhandle og pleje Samraad med angaaende de forskellige Foranstaltninger, der kunde være at bringe i Udførelse ved Statsbanernes Drift. Nu mener den højtærede Minister, at det er saa absolut forkert at komme ind paa at have et Jærnbaneraad, saa forkert, at han endog saa absolut vilde modsætte sig det. Jeg er, som sagt, tilbøjelig til at anbefale, at man bliver staaende ved dette Jærnbaneraad, jeg tror, det vil have sin store Betydning i flere Henseender. — Til Slut skal jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, om der ikke foreligger en Modsigelse mellem § 71 og § 60. Det hedder i § 60, at „fra 1ste April 1897 vil der være at iagttage følgende Regler for Billetpriserne fastsættelse“, og saa komme disse Regler, men saa staar i § 71, at „de Forandringer i de for Tiden gældende lokale Takster, som blive en Følge af Bestemmelserne i §§ 60—64, skulle dog først være fuldt gennemførte fra 1ste April 1897 med Undtagelse af Bestemmelserne i § 60 om Taksterne for Personbefordringen, der først træde i Kraft den 1ste Januar 1898“. I § 71 staar der altsaa, at disse Takster først skulle træde i Kraft den 1ste Januar 1898, men i § 60 staar der, saa vidt jeg kan skønne, at fra 1ste April 1897 vil der være at iagttage de og de Regler. Jeg vilde blot gøre en Henstilling om, hvorvidt der ikke er en Modsigelse mellem de to Paragraffer. — I øvrigt skal jeg tillade mig at anbefale Lovforslaget og anbefale det til hurtig Fremme. Jeg vilde meget beklage, om der skulde blive nedsat Udvalg om den foreliggende Sag, thi saa vilde det, da vi ere saa langt fremme i Samlingen, sagtens omtrent betyde, at der ikke kom noget ud af Sagen. Denne Samling har ikke været videre frugtbar, vi have til dette Øjeblik faaet vedtaget 18 Love, hvoraf ingen rækker vidt — der er sikkert ingen af dem, der har nogen videre Betydning — saa vi kunne godt sige, at vi i dette Øjeblik staa nær ved Samlingens Slutning uden at have en eneste Lov af nogen Betydning særdis. Denne Lov har ikke saa lidt Betydning, og det kunde dog være ret godt og nyttigt, om den kunde komme til at gaa igennem. Jeg tillader mig at udtale Haabet om, at det maa lykkes os at føre den igennem, fordi der alligevel, trods de Bemærkninger, jeg har gjort, ikke

skønnes at være meget store Uoverensstemmelser. Selv den højtærede Trafikminister, som udtalte sig saa bestemt mod § 70, udtalte alligevel, at der behøvedes ikke store Forandringer — saaledes lod hans Ord — i Forslaget, som det foreligger fra det andet Ting, for at der kan opnaas Enighed. Jeg vil tillade mig at udtale Haabet om, at det maa lykkes os at opnaa Enighed om det foreliggende Forslag, og dermed vil jeg anbefale det til hurtig Fremme.

Johnsen: Som af den højtærede Trafikminister bemærket, er den Del af Lovforslaget, der angaar Betalingen for Befordringen af Personer og Gods paa Jærnbanen, den som har størst Interesse jaavel for Statskassen som for dem, der skulle benytte Banerne. For saa vidt man nu ikke, som enkelte, ville gaa saa vidt at sige, at det er ligegyldigt, om Banerne forrente sig, og at det ikke har noget at sige, om der kommer et stort eller lille Udbytte af samme, idet de ere et saa vigtigt Samkvæmsmiddel, at alle saa vidt muligt bør kunne drage Nytte deraf, opstaar det første Spørgsmaal, naar man vil fastsætte Taksterne: Hvilken Forrentning kræves af den i Banerne anbragte Kapital, hvilket Udbytte maa man forlange af Banerne? Man har tidligere opstillet halv Forrentning som ret passende, og nu viser det sig efter den sidste Opgøvelse, som er foretaget, at Banerne giver ca. 2 pCt. Det er altsaa efter den gældende Rentefod noget mere, end den halve Forrentning. Men desuagtet vil det dog vistnok være betænkeligt at nedsætte denne Forbring om en Forrentning af 2 pCt., især da de Kapitaler, som nu anvendes til Jærnbaneanlæg, tilvejebringes ved Statslaan, i Stedet for som tidligere ved de løbende Indtægter. For saa vidt man nu maatte kunne opnaa baade Takstnedsættelser og den samme Forrentning, vilde det jo være særdeles tilfredsstillende, og det er det, Regeringsforslaget tager Sigte paa. Vel antages det, at der er forbundet en Risiko af ca. 1 Mill. Kroner aarlig med Forslagets Gennemførelse, men man venter dog, at denne Risiko ikke vil blive effektiv, saa at man i al Fald efter kort Tids Forløb ikke vil mærke en Mindreindtægt. Anderledes stiller det sig med Hensyn til Forslaget, som det foreligger ændret fra Folketinget, thi med dets Vedtagelse vil der ikke alene være forbundet en Risiko af som nævnt ca. 1 Mill. Kroner aarlig, men efter den højtærede Trafikministers Udtalelse tillige et sikkert Indtægtstab af ca. 1/2 Mill. Kroner. Det forekommer mig ganske vist at være særdeles betænkeligt at gaa saa vidt, især da