

kan prøve Forsøget. Jeg tillader mig derfor at anbefale, at man vedtager Lovforslaget med Ministerens Ændringer og at fraraade Ordførers Ændringer.

Sum: Naar jeg har tilladt mig som et Mindretal i Udvalget at foreslaa, at denne Lov ikke overgaar til tredje Behandling, er det til Dels og maaske nok væsentlig af Realitetsgrunde. Men jeg skal dog her tillige fremhæve, at jeg i det hele finder det for usmageligt, at en Lov af denne Bigtighed kommer saa sent til Landstinget og skal afgøres i Høj og Hast, og at jeg derfor ogsaa af dette Principenssyn har ment at kunne forsvare at stille mit Forslag paa dette Stade. Men da jeg har indset, at man har til Hensigt at gennemføre denne Lov og netop lægger overordentlig Vægt paa at faa dette Udbytte af denne Rigsdagssamling, vil jeg gaa af Vejen for et saadant intensivt Drist, som er til Stede baade hos Ministeren og i begge Rigsdagens Afdelinger, og ikke forlange, at det af mig som Mindretal stillede Forslag kommer til Afstemning. Heller ikke de enkelte Ændringsforslag, jeg i Betænkningen har stillet mig imod, ønsker jeg Afstemning over.

Ministeren for offentlige Arbejder (Singerlev): Den ærede Ordfører var ikke ganske frit for at tale om en Udættelse af Sagen og sagde, at det kunde godt lade sig gøre, saa kunde man til næste Aar tage Forslaget under nærmere Overvejelse; men det er dog af stor Betydning for Jærnbanevæsenet at faa denne Lov nu, og det er maaske af større Betydning, end det ærede Medlem har tænkt sig. Jeg skal gøre opmærksom paa, at i 1897 aabnes der to ny Jærnbanelinier, nemlig Rystbanen og endnu en Jærnbanelinie, og det vil da være meget sørgeligt for Jærnbanen, om den først skulde udarbejde sin gamle Tarif til Anvendelse for disse Strækninger og maaske Aaret efter en ny. Allerede af den Grund har det megen Betydning at faa Loven nu. Jeg indrømmer, at dette Forslag medfører en Risiko; men jeg tror ikke, at jeg, som den ærede Ordfører citerede, har sagt, en mindre Indtægt, det burde jeg nemlig fornuftigvis ikke sige. Jeg har ikke sagt andet, end at den medfører en Risiko af 1 Million. Jeg tror dog ikke, at denne Risiko vil indtræde en Maaned, jeg er nemlig overbevist om, at Godsindtægten vil hæve sig sjældeligt, idet Nedskættelsen for Gods er en overordentlig stor Indrømmelse til Landbruget og Handelen; det burde alene være nok til at føre Loven igennem. Nedskættelsen

vil sikkert føre til en forøget Trafik. Jeg indrømmer, som sagt, at Risikoen er der, men den vil ikke blive aktiv, saaledes at vi komme til en mindre Indtægt. For øvrigt er, som ærede Medlemmer ville vide, Jærnbanernes Indtægter i ret jævn og god Stigning. Jeg skal blot gøre opmærksom paa, at i det nu afsluttede Aar gaar Nettointægten op til over 5 Mill., altsaa noget ganske respektabelt og noget, som man for ganske faa Aar siden ikke havde turdet vente sig. Det turde derfor nu være det bejsejlige Djeblit til at prøve paa at gennemføre en saadan Lov. Tabet af et Aar vil for Jærnbannerne have meget at sige; selvfølgelig vil det ogsaa have det for Landboerne, Forsenderne og Publikum, men ganske særlig er det en stor Gevinst for Jærnbannerne at faa den Egallitet i Taksterne, som man har trængt til i mange Aar, idet vi have ikke mindre end 3 Systemer og endda en hel Del Tarifferegninger. Den anden Fordel for Jærnbanen er, at man kommer bort fra det irrationelle Dobbeltbilletsystem og samtidig kommer til Indstrivning mellem alle danske Stationer, hvad man ikke kan naa, saa længe man har dette Utaal af Billetter. En tredje meget stor Binding for Jærnbannerne er det, at man bliver fri for den gratis Befordring af tomt Returgods, der tager overordentlig megen Plads, volder umaadelig megen Ulejlighed og er en forfærdelig Gene. Det er heller ikke saa faa Gevinster, der indkasseres af Befolkningen gennem Ordningen af Personbefordringen. Hvordan man end vil dømmе, saa bliver dog enkelte Rejser billigere paa 2den og 3dje Klasse, idet der er en Nedskættelse af 25 pCt. og der er dog ogsaa nogle, der gøre enkelte Rejser. Der er dernæst Nedskættelse for længere Rejser, hvad der navnlig vil være et stort Gode for de langt bortliggende Egne. At for øvrigt Forslaget om Taksterne er ganske rationelt, fremgaar deraf, at for 2den Klasse er Taksten for Dobbeltbilletter 8 Ore pr. Kilometer; heretter bliver Taksten 4 for een Billet og for 3dje Klasse henholdsvis 5 og efter Regeringsforslaget 2,5; altsaa netop Halvdelen. Det udelukker imidlertid ikke, at der paa enkelte Punkter kan blive ganske smaa Differencer, som man har gjort et meget stort Nummer ud af, men det er kun ganske smaa Differencer, og det kan selvfølgelig ikke være andet, end at de fremkomme ved Afrunding og andre Ting. Vi prøve endnu at komme ud over dem. Det ganske simple Forhold er, at man tager for 2den og 3dje Klassenes Bedkommende Taksten for Dobbeltbilletter og halverer den, og det bliver den fremtidige Takst. Uret gør man derved ikke mod nogen.