

man i Lande, hvor man ser mere fiskalt paa Statsbanernes Drift, end vi gøre, kræver og opnaar af sine Baner, f. Eks. i Preussen. Vi have været klar over, at Forholdene laa ejendommelig her i Landet. Se vi paa Statsbanernes Indtægtsside, saa have vi været fuldstændig klar over, at for Persontrafikkens Vedkommende kunne vi aldrig gøre Regning paa den store gennemgaaende Trafik, som f. Eks. — lad mig sige det — de sydtyske Lande, Württemberg og Baden, eller Schweiz kunne vente, ja som Tyskland kan vente. For at nævne det straks i denne Forbindelse, naar der er en stærk Stemning for forhøjet Afgift af de lange Jernbanerejser, saa skriver det Udbytte, som man vil kunne faa deraf, sig ikke fra de faa Tusinde Tyskere og Svenskere og maaske Englændere og Amerikanere — for vi haabe jo paa, at de rige Englændere og Amerikanere skulle komme til os — det er ikke dem, som ville komme til at betale, det er Landets egne Børn, som rejse fra den ene Egn af Landet til den anden. Og for Godstrafikkens Vedkommende mangler jo ogsaa vort Land disse store tunge Vægtmasser, Kul, Metaller, Malme, som i andre Lande udgøre den væsentligste Del af Godstrafikkens Rigdomskilder. For Udgiftsbudgettets Vedkommende have vi ganske vist ikke Anlægsudgifter, som naa op til Lande med Bjergbaner eller med store, ufrugtbare Ørkener, som en Bane skal gennemfare. Men vi have jo ogsaa i vort Land haft Anlægsvanskeligheder, Dæmningsskred og andet lignende. Men hvad der er væsentligere er, at paa Grund af, at vort Land, lille som det er, alligevel er søndret ved Havarme, Bugter og Fjorde, og Banerne ved deres Enhedsbaand skulle flette det sammen til et hele, vil Driften her i Landet nødvendigvis blive forholdsvis kostbar. Endvidere tror jeg vel, at man kan sige, at den danske Befolkning er ret fordringsfuld med Hensyn til de Ydelser, den kræver af Banerne i Forhold til, hvad den vil betale derfor. Endelig have vi jo med frit Forsæt, med beraad Hu anlagt adskillige Baner som Statsbaner, som vi have været ret klar over aldrig ville komme til at svare Regning. Jeg tror saaledes, at vi have været ret klar over, at da vi i 1900 skred til de jyske Jernbaneanlæg som Viborg—Herning Banen, og hvad der knyttede sig dertil, var det for at opdyrke nyt Land, bringe det i Kulturstand, og ikke for at forøge Statsbanernes Udbytte. At vi saa ogsaa have haft Uheld med en Bane som Kystbanen,

som vi troede maaske skulde blive et særlig fedt Ben, en særlig Indtægtskilde, som kunde opveje de Udgifter, vi havde andetsteds, ja, det er jo af de Uheld, som forekomme i de bedste Familier.

Altsaa, vi have været klar over, at vi ikke have kunnet naa til fuld Forrentning. Kommissionen har nu været en Smule forsigtig paa det Punkt. Maaske det havde været rigtigere, at vi havde opstillet et bestemt Program. Vi have imidlertid lagt Materialet saaledes til Rette, at det vil være muligt nu for Rigsdagen at sige til Statsbanevæsenet: Det forlange vi; vi forlange en Forrentning, lad mig sige af 2 eller 2½ pCt., vi lade os nøje dermed, men vi stille saa ogsaa det Krav, at det Resultat *skulle* I opnaa, og vi maa saa sætte Statsbanerne i Stand dertil ved et Takstsystem, som i det mindste er saa rationelt indrettet, at det gør en saadan Forrentning mulig, naar i øvrigt Statsbanedriften er forsvarlig og rimelig.

Hvorledes skal man nu konstruere et saadant Jernbanetakstsystem, som er saa fornuftigt og rimeligt som muligt? Der er jo visse Grundprincipper, som man ikke kan se bort fra, nemlig de Principper, som maa gælde i enhver Forretning. Det ene Grundprincip er det: Hvad koster den paagældende Ydelse den, der leverer den, hvad koster denne bestemte Driftsydelse Statsbanerne? Det andet Princip er dette: Hvad er denne Ydelse værd for den, som skal bruge Banerne, hvad kan man vente, at vedkommende vil betale derfor? Begge de to Principper komme til Anvendelse ved Opstillingen af Tariffen. De dække ikke hinanden, de føre til Dels til modsatte Resultater. Det er ved en forretningsmæssig, forstandig samlet Overvejelse paa Grundlag af disse Grundprincipper, at man kommer til det bedste Resultat. Men jeg maatte maaske hertil have Lov til at føje, at naar det drejer sig om offentlig Drift, kommer dertil et tredje Princip, som yderligere krydser Forholdene og gør Opstillingen vanskelig. Naar der er Tale om en privat Forretning, gælder det jo for vedkommende, hvad enten det nu er en enkelt Mand eller et Aktieselskab, blot om at opnaa det størst mulige Nettoudbytte. Han har for saa vidt slet ingen Interesse i at forøge sin Omsætning, det eneste, som det for ham kommer an paa, er at skaffe sig selv det størst mulige Nettoudbytte eller sit Aktieselskab den størst mulige Dividende. Den private Mand, for hvem det drejer sig om