

færger, Anlæggelsen af Dobbeltspor og andre deslige Udgifter selvfølgelig maatte tilføres Anlægskapitalen. Paa den Maade vilde man altid have en klar Oversigt over de Resultater, hvortil Statsbanerne føre. Men den nuværende Posteringsmaade er jo i ikke ringe Grad vildledende.

Spørger man nu om Grunden til de bedrøvelige økonomiske Resultater, Statsbanedriften udviser, kan der selvfølgelig anføres flere Grunde. Der kan jo til Tider indtræde Omstændigheder, som ingen Administration raader over. Der kan f. Eks. indtræde strenge Is- og Snevintre, der i høj Grad forstyrre Trafikken. Der kan indtræde høje Kulpriser, som vi have været Vidne til i de senere Aar. Der kan indtræde Krav om højere Arbejdslønninger, som vi ogsaa have været Vidne til, og der kan indtræde Krav om højere Lønninger, som vi have set fremkomme i denne Rigsdagssamling. Men en væsentlig Grund til Statsbanedriftens slette økonomiske Stilling er sikkert nok de lave Takster.

Det var efter min Formening et for stort Spring nedad, man foretog i 1896 ved den nugældende Takstlov, og Lovens Ufattelse har tillige den Fejl, at den lagde alt for meget i Administrationens Hænder. Den Lov, som blev vedtagen i 1896 om Statsbanernes Takster, forekommer mig i alt for høj Grad at være ministeriel. Man har ymtet om, at der for Lovens Vedtagelse var truffet adskillige hemmelige Aftaler, og man har, ogsaa her i Tinget, klaget højlydt over, at disse Aftaler ikke ere blevne holdte. Jeg ved selvfølgelig ikke, om der var truffet saadanne Aftaler, men det ved jeg, at Statsbaneadministrationen har erklæret, at der for den ikke forelaa noget som helst i Retning af Aftaler, der skulde efterkommes og følges. Sagen var jo den, at de Forhandlinger, der bleve førte, førtes med en dødsyng Minister og en maaske vel fantasirig Ordfører, men Følgen var den, at det for en væsentlig Del blev overladt Administrationen at føre Loven ud i Livet.

Følgen af de lave Takster blev selvfølgelig en stærk Forøgelse af Trafikken, men denne stærke Forøgelse af Trafikken har stillet store og vidtgaende Krav baade til Personel og Materiel, og nu er man

naaet til det Standpunkt, hvor det ser ud til, at jo mere de danske Statsbaner køre, jo fattigere blive de.

Ved Takstloven af 1896 forlod man, som bekendt, Dobbeltbilletsystemet, man fastsatte som Grundtakst for Personbefordring af 3die Klasse 2,35 Øre pr. Kilometer, for 2den Klasse 4 Øre og for 1ste Klasse 6,35 Øre; man afrundede endvidere opad til et Manglefold af 5 Øre, og man gik fra at beregne Taksterne efter Mil til at beregne dem efter Kilometer. Men ogsaa her gik Administrationen opad, og derved opstod den uheldige Følge af Takstloven, at Nærtrafikken blev dyrere, medens Lettelserne faldt paa de lange og længste Afstande til Skade for Bønderne og de mindre næringsdrivende paa Landet og til Fordel for handelsrejsende og lystrejsende. Man behøver blot at kaste et Øje paa Statistikken, som oplyser, at i 1896—97 befordredes kun ca. 254,000 rejsende paa over 170 Kilometers Afstand, men i Aaret 1900—1901 befordredes over 566,000 rejsende over den samme Afstand, og hvad Krav derved er stillet til Personel og Materiel, behøver jeg ikke her at omtale.

Takstloven indeholder i og for sig ikke nogen Bestemmelse om Prisen for de længste Afstande. Men den Bestemmelse i Takstloven, som efter min Mening har faaet den uheldigste Udførelse, er Bestemmelsen i Lovens § 60 under Nr. 3, hvor det hedder, at Taksterne for længere Afstande skulle væsentligt modereres. Se, dette har nu i Praksis ført til, at en tredie Klasses Billet mellem Kjøbenhavn og Frederikshavn kun koster 6 Kr. Det betyder, at man befordrer Rejsende 577 Kilometer for godt og vel 1 Øre pr. Kilometer. Paa den Maade skaffer man selvfølgelig meget let en stor Trafik; men efter min Mening er det økonomisk uforvarsligt at befordre Folk paa saa lange Afstande paa saa billige Vilkaar, uden at man faar tilstrækkeligt Vederlag for de Præstationer, som Banerne maa yde.

Men man blev ikke alene ved disse lave Takster, som Administrationen noget vilkaarligt har fastsat; men man gik endvidere til at indføre Kort, baade 14 Dages Kort, Maanedskort og Aarskort, og da man nu i Forvejen havde en meget billig