

se Befolkningens Repræsentanter øve deres Kritik og fremsætte deres Forslag; dette har gjort, at Regeringen ikke er gaaet nær saa langt frem paa dette Omraade, som, hvor denne Kritik har været mindre klar, fordi der ikke her har foreligget et Forarbejde.

Det er selvfølgelig behageligt for Regeringen at faa flere Penge ind af Statsaktiverne, det ligger i Sagens Natur. Men det er jo lige saa sikkert, at dette er ubehageligt for dem, der skulle betale disse Penge, navnlig for dem, der enten kun have lidt Penge til de faa Benyttelser, de skulle gøre af disse Virksomheder, eller ogsaa for dem, der skulle gøre en stor og vidtstrakt Benyttelse af vore Kommunikationer.

Spørger man nu: er det en Nødvendighed at gaa til denne Takstforhøjelse, som er projekteret, der vil give godt et Par Millioner Kr., siger man: ja det viser sig jo, at der det sidste Regnskabsaar: kun har været et Overskud af 330,000 Kr., og vi ere jo i Færd med at behandle en Lønningslov, som vil koste henimod en halv Million Kr., 486,000 Kr., saa vi kunne ikke skaffe Dækning, og for indeværende Aar er det muligt, at vi komme ind paa den gale Side af Balancelinien! Her gælder sikkert det samme som det, jeg sagde forleden Dag angaaende Portotaksterne, at det ugunstige Resultat, der gives her, er et Udslag af en øjeblikkelig Situation, et øjeblikkeligt Fænomen, som man ikke har Anledning til at tro, vil blive konstant. Det er derfor ikke rigtigt at gaa ud fra det som det normale, hvad vi have i dette Øjeblik. Og den Beretning om Driften, som er fremkommen fra Statsbanerne, siger jo ogsaa udtrykkelig, at nu, efter at flere Aars Erfaring foreligger, tør det med Bestemthed siges, at Nedgangen i Statsbanernes Overskud ikke eller dog kun for en ringe Dels Vedkommende kan søges i de ny Tariffers Virkning, men skyldes andre Omstændigheder, der ere uafhængige af Tarifferne, ja for en stor Del endogsaa uafhængig af Trafikkens Størrelse. Det siger Statsbanernes Ledelse, det siger Regeringen til os gennem den Beretning, vi have faaet for sidste Regnskabsaar, og det er sikkert ogsaa rigtigt.

Thi naar vi undersøge de Oplysninger, der i øvrigt findes, og naar man undersøger Kommissionens Arbejde, kommer man ikke til det Resultat, at Udgifterne til de Præstationer, der kræves af vort Jernbanenet, ere større end de Indtægter, vi allerede have for Øjeblikket, men man kommer

snarere til det Resultat, at vi have faaet en meget stærk Forøgelse i vore Udgifter de sidste Aar, navnlig fordi der er gaaet en hel Række af Aar, i hvilke Udgifterne ere blevne holdte meget stærkt nede. Det har tidligere været udtalt her i Tinget, hvad Grunden hertil var, nemlig den, at Højre ønskede ikke at bruge Statskassens Penge i stor Udstrækning til Jernbaner, men i en lang Aarrække havde Brug for dem til andre Øjemed. Som Følge deraf kom vi saaledes tilbage, at de sidste Aars stærke Opgang har gjort, at man ikke havde det fornødne Materiel, heller ikke havde det i den Orden eller var inde paa saadanne Driftsformer, der svarede til det stærke Begær, den stærke Benyttelse af Banerne. Det oplyses saaledes i Beretningen for sidste Aar, at Trafikken fra 1895—96 til 1900—1901 er tiltagen med ca. 50 pCt.; Indtægterne ere tiltagne med et Par og 30 pCt., medens Udgifterne ere stegne med 75 pCt. Det ser jo ganske sikkert ikke videre godt ud, men man maa jo huske paa, at der, som ærede Medlemmer ville se, naar de gøre sig bekendte dermed, er enkelte Poster, man ikke kan vente ville blive konstante. Det oplyses saaledes Side 7, at Posten Kul i 1895—96 kun repræsenterede 11,4 Øre pr. Lokomotivkilometer, medens den i 1900—1901 repræsenterede 25,32 Øre pr. Lokomotivkilometer. Nu er det jo muligt, at vi have faaet noget større Kørehastighed, og som Følge deraf bruger man mere Damp og flere Kul, men det er jo alle bekendt, at vi i de sidste Aar have haft ekseptionelt høje Kulpriser, indtil 40—50 pCt. over det normale, og det vil naturligvis mærkes, at man er ved at komme ned om ikke paa de lave Priser, saa dog paa det, som man betegner som normale Priser. Der vil sikkert nok derved kunne indvindes langt over 1, maaske henimod 2 Millioner Kr. ved Statsbanernes Drift. Derfor siger jeg, at man, naar man ser dette Takstlovsforslag, ikke bør føle sig trykket ved de store Udgifter i de sidste Aar og de forholdsvis mindre Indtægter, som jo ogsaa skyldes, at Materiellet har været dyrt, og det Materiale, man har skullet bruge, har været meget dyrere paa samme Tid, som der er kommet en Nedgang i det almindelige Forretningsliv, som naturligvis Jernbanerne ikke kunne undlade at blive berørte af. Det skal man ikke lade sig for meget bestemme af; thi hvis man gør det, vil man let komme til at begaa noget, der er urigtigt, nemlig at gøre Banerne dyrere at benytte end aller højst nødvendigt.