

udførte — saa stort et Arbejde i den Sag, at det i nogen Maade forkortede hans Levedage. Han kom ikke efter et Paalæg herfra til Folketinget med en Takstlov, nej, han kom med den i Henhold til — det vil maaske det ærede Medlem tage til Indtægt — Slutningsbestemmelsen i Administrationsloven af 1892, hvori der staar i en af de sidste Paragraffer, at senest for den i 1895 sammmentrædende Rigsdag vil der være at forelægge Forslag til Lov om de Regler, hvorefter Taksterne skulle fastsættes. Men heller ikke det er noget som helst Bevis for, at den daværende Indenrigsminister gik vrangvillig til dette, thi at denne Bestemmelse stod i Loven, var ganske simpelt en Følge af, at i det Lovforslag, som Indenrigsministeren første Gang forelagde her i Tinget i 1888 om Statsbanedriftens Ordning, havde Ministeren selv indsat den selv samme Bestemmelse af egen fri Vilje. Det er altsaa slet ikke rigtigt, at man har maattet drive den daværende Indenrigsminister til at gaa ind paa en Takstlov — tværtimod.

Hvad nu angaar den Forandring, som det kan være hensigtsmæssigst at foretage i vore Jernbanetakster, maa jeg sige her, som jeg ogsaa har sagt i Kommissionen, at der er jo to Veje, man kan gaa. Man kan gøre Forandringer saa varsomme, at det efter al Sandsynlighed ikke vil eller kan medføre nogen Nedgang i den oparbejdede Trafikmængde. Hvis man vil det, maa man ganske vist iagttage stor Varsomhed og indføre ganske smaa Forhøjelser. Det kommer saa an paa, om det, som kan indvindes ved saadanne Forhøjelser af saa ringe Omfang, som kunne forudsættes ikke at ville bringe Trafikmængden ned, er tilstrækkeligt til at fyldestgøre Formaalet: at bringe en nogenlunde rimelig Balance paa Statsbanernes Driftsbudget. Er det ikke det, ja, saa er man nødt til at gaa den anden Vej, men saa bliver Resultatet, at man da sikkert, hvis man vil forbedre den økonomiske Situation i det hele taget, maa gaa til meget betydelige Forhøjelser, thi saa snart det kommer dertil, at man maa regne med Nedgang i den bestaaende Trafik og som Følge deraf Nedgang i Udgifterne, saa maa man være belavet paa, at Nedgangen bliver af en saadan Betydning, at den tillige kan medføre en klækkelig Udgiftsbesparelse med Hensyn til Trafikkens Besørgelse; thi ellers bliver det sidste værre end det første. Nu vilde jeg meget nødig ønske, at det skulde komme til det sidste Alternativ, at det

skulde blive nødvendigt at gaa til en saadan Takstforhøjelse, at det med Sikkerhed kunde siges samtidig at bringe Nedgang i Trafikken og dermed Nedgang i Driftsudgifterne. Jeg haaber endnu, at man med en fornuftig Omordning af en Mængde Forhold, som vedrøre Statsbanerne, kan komme til en saadan økonomisk Tilstand, at det vil være forsvarligt at fortsætte uden nogen overmaade stor Forhøjelse.

Men jeg tror ikke, at Kommissionens ærede Flertal — det er nemlig Flertallet, den højtærede Minister har fulgt med Hensyn til Forhøjelse af Taksterne navnlig angaaende Persontrafikken — har set rigtigt. Der er vist ikke nogen som helst Fare ved at gaa lidt videre, end der er gaaet med Hensyn til Persontrafikken, og jeg støtter min Anskuelse navnlig derpaa, at de Repræsentanter for Statsbanerne, som sode i Kommissionen, vare villige til at indrømme, at en noget større Forhøjelse end den, Flertallet foreslog, vilde kunne gøres, uden at man behøvede at frygte for, at den kom til at medføre en Trafiknedgang. Det er jo ganske let overskueligt og ganske simpelt, hele den Foranstaltning, der er foreslaaet for Persontrafikkens Vedkommende, idet det jo kun for Lovgivningsmagtens Vedkommende drejer sig om en Omskrivning af de Tal, som betinge Grundprisen, hvorefter Billetprisen beregnes. Og der har jeg det Indtryk, at man kunde komme noget videre end det, Flertallet er gaaet til, og Regeringen nu fastholder, og det kunde man gøre uden nogen som helst Fare for, at Trafikken derved skulde lide nogen Indskrænkning. Det er jo nemlig saadan, at den Persontrafik, vi have her i Landet, er ikke alene den billigste i Europa, men ogsaa ikke saa lidt billigere end Gennemsnittet af alle andre Landes Persontakster. Det er jo bekendt, at vi nu beregne vor Persontakst efter en Grundtakst af 2,35 for 3die Klasse, 4 for 2den og 6,35 for 1ste Klasse. Men tager man Gennemsnittet af Priserne for blandede Tog i Landene Sverige, Norge, Preussen, Sydtyskland og England — jeg skal ikke nævne Tallene for hvert enkelt Land for ikke at trætte de Herrer — er den for 3die Klasse 3,62 i Stedet for vort 2,35, for 2den Klasse 5,26 i Stedet for vort 4,0 og for 1ste Klasse 7,53 i Stedet for vort 6,35. Saa er der desuden i de fleste af disse Lande en ret betydelig Forhøjelse for Færdslen i de højere Togklasser, i Eksprestog og Iltog, de saakaldte D-Tog, men saa er der paa den anden Side i de fleste af disse Lande — hvad vi jo