

at faa en aarlig Indtægt af 20,000 Kr., vil man maaske rose mere, naar han kan skaffe sig den ved en Omsætning af 100,000 Kr., end hvis han skal behøve en Omsætning af 200,000 Kr. dertil. Ved den offentlige Drift er Forholdet et noget andet, thi større Omsætning er der Udtryk for større Samfundsnytte. Vil man f. Eks. sige, at man vil have et Udbytte af 5 Mill. Kr. af Statsbanerne, er det ikke ligegyldigt, om man opnaar det ved en Omsætning af 15 Mill. eller ved en Omsætning af 25 Mill., thi det sidste Resultat af 25 Millioners Omsætning, betegner 60 pCt. større samfundsmæssig Nytte for os alle.

Ser man nu paa Takstloven af 24de April 1896 og undersøger, hvorledes den svarer til disse naturlige Principper, tror jeg, at det maa erkendes, selv af dem, der staa som de ivrigste Modstandere af denne Lov, at med Hensyn til det, som jeg sidst nævnte, og som det forekommer mig for en offentlig Virksomhed maa være det vigtigste, nemlig at det gør den størst mulige Samfundsnytte, har Takstloven af 1896 fuldt ud holdt, hvad den har lovet. Omsætningen, Trafikken paa vore Statsbaner, saavel for Persontrafikken som for Godstrafikkens Vedkommende, er i disse Aar steget i en aldeles forbausende Grad. Det sidste Aar, vi levede under de gamle Takster, 1895—96, var Omsætningen paa Statsbanerne 365 Mill. Personkilometre, sidste Regnskabsaar, 1900—1901, vare vi naaede til 590 Mill. Personkilometre. Nu maa det oven i Købet dertil bemærkes — og det vil have nogen Interesse under den mulig efterfølgende Diskussion —, at Aaret 1895—96 var et for Statsbanerne ualmindeligt gunstigt Aar, som ingenlunde kan tages som et Normalaar. Tilvæksten fra det nærmest foregaaende Aar 1894—95 var 31 Mill. Personkilometre. Selv om man altsaa lægger dette særdeles gunstige Aar til Grund, vil man komme til, at Tilvæksten fra 1895—96 til 1900—1901 skulde have været ca. 150 Mill. Personkilometre, men der har i Virkeligheden været 225 Mill. Personkilometre. Det er altsaa allerede ved den groveste Betragtning maade tydeligt at se, at det er Takstloven, som er Aarsagen til denne Tilvækst. Men dette bliver jo endnu langt klarere, hvis man opløser Persontrafikken i sine enkelte Bestanddele. Det vil da ses, at paa de lange Afstande, hvor Nedsættelsen af Taksterne var særlig stærk, er Tilvæksten i Trafikken aldeles enorm, ja, at den endogsaa er mellem 600—700 pCt. Godstrafikken er ogsaa

vokset stærkt, noget stærkere, end den enorme Tilvækst efter Forholdet mellem 1894—95 og 1895—96 vilde udvise. Men der er ingen Grund til at opholde sig ved disse Tal, fordi vi maa huske paa, at Revolutionen paa Godstaksternes Omraade ved Takstloven af 1896 ikke var nær saa stor som med Hensyn til Persontaksterne. Med Hensyn til Godstaksterne var den virkelige store Reform allerede foregaaet i 1889 og havde derfor gjort sig gældende en Aarrække før Takstloven af 1896. Imidlertid er der dog nogen Tilvækst. Se vi dernæst paa Indtægtssiden, ere Indtægterne fra 1895—96 indtil 1901 voksede ikke saa ganske lidt. De ere stegne med omtrent 3 Mill. for Persontrafikken og 2,800,000 for Godstrafikken. Der er altsaa en Stigning, men selv den varmeste Forsvarer af den nuværende Takstlov maa erkende, at Stigningen ikke er saa stærk som efter den tidligere Takstlov. Hvis vi havde faaet en Trafiktillvækst som den, vi fik ved den gamle Takstlov, havde Indtægterne selvfølgelig været langt større, men ikke alene dette er rigtigt, men det er ogsaa tvivlsomt, om Indtægterne ikke vilde have været større, om man med uforandrede Takster kunde have regnet med en lignende Tilvækst som den, vi havde umiddelbart før den ny Godslovs Ikrafttræden og indtil nu. Jeg tror, at Indtægtstillvæksten vilde være større, men jeg gentager det: det Aar 1895—96, som vi her ogsaa maatte bruge til Sammenligning, var ikke noget normalt Aar. Det var et ualmindeligt gunstigt Aar for Statsbanerne.

Saa siger man imidlertid: Hvad kan det hjælpe, at Indtægterne vokse saa stærkt, naar samtidigt Udgifterne stige saa langt stærkere, at derved alt hører op, og at man derved er naaet til det sørgelige Resultat, som alle maa erkende, at det sidste Aar maa siges at have givet, nemlig at man kun er naaet til  $\frac{1}{4}$  pCt.s Forrentning, og naar det er saaledes, som den højtærede Finansminister oplyste, at vi for indeværende Aar kunne risikere at komme til et ikke ubetydeligt direkte Underskud paa Driften, endogsaa saaledes som jeg beregnede det før med den fejlagtige Opstilling af Statsbanernes Udgiftsbudget paa §§ 26—27. Nej, det er meget rigtigt, og derfor staa vi jo ogsaa og forhandle om en ny Takstlov. Men naar altsaa Statsbanedriften og Generaldirektoratet for Statsbanerne nu sidde for os som den anklagede paa Anklagebænken, maa vi dog give dem som enhver anklaget Ret til at forsvare sig. Vi maa alvørligt og sindigt