

Befordring, i alt et Fradrag af omtrent 5 pCt. — altsaa de resterende 95 pCt. af Udgifterne med 60 pCt. paa Persontrafikken og 40 pCt. paa Godstrafikken, og paa Grundlag af Regnskabet for 1898—99, hvor de sidste Aars enorme Prisstigning paa Kul endnu ikke fuldtud gjorde sig gældende, er jeg da kommen til det Resultat, at de Anklager, som paa det nævnte Grundlag ere rettede mod Takstloven af 1896, ikke ere fuldt berettigede. At Indtægten pr. Personkilometer er gaaet ned, maatte vi alle være forberedte paa. Det var jo Meningen med Takstnedsættelsen. Det betyder, at man faar mindre for den enkelte Præstation, men hvis Takstloven var rigtig, maatte den føre til, at Udgiften pr. Personkilometer maatte gaa ned, idet Udgifterne ikke skulde stige i Forhold til den tiltagende Trafik. Dette har ogsaa vist sig at holde Stik, ganske vist ikke i tilstrækkelig Grad. Dividerer man nemlig ind i det Beløb, det drejer sig om, det bliver for 1900—01 15 Mill. Kr., de 590 Mill. Personkilometer, kommer man til en Udgift af 2,5 Øre pr. Personkilometer. Men for 1898—99 blev det tilsvarende Tal ikke mere end 2,2 Øre. Prisstigningen paa Kul alene forklarer disse Tal. Da Indtægten pr. Personkilometer i 1898—99 var 2,3, vil De se, at der bliver et lille Overskud, Udgiften for 1895—96 var 2,3 Øre, saaledes at der var en virkelig Nedgang. Nu vil det maaske forbausende for ærede Medlemmer at se, hvor ringe denne Margin er, som Staten har af sin Persontrafik, og man vil af mine Tal forstaa, at der for indeværende Aar 1900—1901 er et positivt Underskud paa Persontrafikken. Men der er det underlige ved det, at det fuldt ud stemmer med Erfaringen fra andre Lande. Endog saa i Lande som Preussen, Sverige, Frankrig, hvor man tilstræber et virkeligt Udbytte af Statsbanerne, ere de kyndigste Statsbaneteoretikere enige om, at Persontrafikken i Grunden slet ikke betaler sig, og Aarsagen dertil er slet ikke, at Taksterne i disse Lande ere for lave; tværtimod, ærede Medlemmer ville selv have set forskellige Steder i Kommissionens Beretning, at Taksterne i disse Lande ere saa høje, at de paa ingen Maade taale at være højere. Nej, det følger ganske simpelt af, at Togene ere daarligt besatte. I Godstrafikken kan man sørge for, at man nogenlunde kører med fuldt belæssede Vogne, hvorimod Persontrafikken er langt mere genstridig. Man er jo netop gaaet ned med Taksterne for derved at raade Bod paa den værste Skavank ved Persontrafik-

ken, den at køre med alt for mange tomme Pladser. Ved den ny Takstlov er man naaet et Stykke fremad, idet man fra nogle og tyve Procent besatte Pladser paa tredje Klasse i det noget gunstigere Aar 1899—1900 er naaet til 32 pCt. Men endda er man altsaa kun naaet til det Resultat, at omtrent 70 pCt. af Pladserne paa 3die Klasse staa tomme. Indfører man nu saadanne Forhøjelser, der ville indskrænke Trafikken, indvirke føleligt paa Trafikken, saa vilde vi atter komme til det Resultat herhjemme, som vi have kendt tidligere, nemlig Tog, endogsaa gennemgaaende Tog og Iltog, som køre med et overvejende Antal tomme Pladser. Her ønsker jeg at indskyde en Bemærkning, som hverken Fler-tallet eller Mindretallet i Kommissionen af gode Grunde har kunnet fremsætte i Betænkningen, nemlig dette, at i de provisoriske Aar og i de Aar, der laa nærmest forud for dem, er vort Statsbanemateriel blevet forsømt, i Aarene umiddelbart før 1885 ved Vanskeligheden for Folketinget at blive enig med Regeringen om de Foranstaltninger, der skulde træffes, og i de provisoriske Aar ved, at den daværende Regering holdt Statsmidlerne disponible til militære Formaal og med Villie undlod at foretage de Anskaffelser, som Trafikkens Udvikling krævede. Da vi saa efter 1894 kom ind i andre Tilstande, ja, saa tog man fat efter en ganske overordentlig stærk Maalestok. Jeg tror ikke, man har Lov til udelukkende eller væsentligst at lægge den ny Takstlov, de størtede Materielanskaffelser til Last, som have fundet Sted, og som vi have været med til at vedtage i de 5 eller 6 Aar, der er gaaet siden. Til det, jeg nu har sagt, vil jeg føje en Række Betragtninger. Vi fik ved Loven af 1896 et yderligere understreget System, som ikke var os ubekendt før den Tid, nemlig hvad man kalder Tarifsatser efter faldende Skala, det vil sige, at man ikke betaler forholdsvis mere for at køre 10 Mil end 1 Mil, men at man kun f. Eks. betaler saa meget som 5 Gange dette Beløb eller 3 Gange eller 2 Gange dette Beløb. Det hviler paa en almindelig Overvejelse af, at Banerne ingenlunde have en 5 Gange saa stor Udgift ved at befordre en Passager 5 Mil som ved at befordre ham 1 Mil. Ogsaa paa dette Punkt har man søgt at trænge til Bunds i den virkelige Sammenhæng. Det er nemlig ganske klart, at hvis man undersøger Statsbanernes Udgiftsbudget, vil man finde en Mængde Punkter, hvor det er ganske tydeligt, at Udgifterne ere lige store, hvad enten en