

til at tro, at den Bladudgiver, der vilde drive sin Forretning efter dette Princip, vilde kunne naa til et økonomisk Resultat, der omtrent svarer til vore nuværende Statsbaners. Men jeg antager, at det høje Ting er enigt med mig i, at der vilde ikke være megen Mening i for en privat Forretning at anlægge den Maalestok for Fordelingen af Udgifterne, at den lille Kunde skal bidrage lige saa meget til de faste Udgifter som den store, og jeg antager ogsaa, at det høje Ting er enigt med mig i, at det er meget mærkeligt, naar en Teori som denne kan findes her i Jernbanekommissionens Betænkning. Den er øjensynlig affattet af Statsbanernes Embedsmænd, og den staar her i fuldt Flor. Det forbauser mig, som jeg allerede har bemærket, i høj Grad, at det ærede Medlem for Hurup (N. Andersen) saa fuldt ud tiltræder den. Jeg tror, at Fordelingen af de faste Udgifter maa ske paa en anden Maade. Ligesom Urtekræmmeren fordeler de faste Udgifter pr. Pd. af de solgte Varer, og ligesom Bladudgiveren fordeler dem pr. Linie af de indrykkede Annoncer, saaledes tror jeg, at der er ingen anden Fordeling for Statsbanerne end pr. Kilometer Rejse. Lægge vi denne Fordeling til Grund og derefter spørge, hvad der er bedst, enten Nærtrafik eller Fjerntrafik, ville vi komme til det Resultat, at det i hvert Fald ikke er Nærtrafikken, der er den daarligste. Forholdet er jo det for Tiden, at der betales ca. dobbelt saa meget for Billetter paa Nærtrafikken, som der betales for Billetter paa Fjerntrafikken. Pr. Kilometer bidrager altsaa Nærtrafikken det dobbelte til de faste Udgifter af, hvad Fjerntrafikken bidrager dertil.

Det er ogsaa blevet sagt, at det, der fordyrede Nærtrafikken, var Vanskeligheden ved at dirigere Togene. Selv om der kun var ganske faa Mennesker at køre med ud over en kort Strækning, skulde Togene køre videre, føres helt igennem. Dertil vil jeg sige, at jeg har aldrig kunnet begribe, hvorfor det var nødvendigt at sende et Tog til Helsingør for at befordre Folk til Hellerup, eller hvorfor man skulde sende Tog fra Aalborg til Aarhus for at befordre lokale rejsende fra Aalborg til Hobro, og jeg er ganske overbevist om, at hvis det var en privat Mand, der drev Banerne, vilde han finde en Togplan, hvorefter man sendte Tog paa de Strækninger, hvor der var rejsende, og ikke paa de Strækninger, hvor der ingen var. Det var denne Teori om Nærtrafikkens Dyrhed, der beherskede Forhandlingerne i 1896, og

det er denne Teori, der nu raader i vor Statsbanes Ledelse, og jeg vilde anse det for at være et godt Udbytte af disse Forhandlinger, hvis vi ved denne Lejlighed kunde dreje Halsen om paa denne Teori. Hvis vor Statsbaneledelse faar det Indtryk, at vi her i Rigsdagen aldeles ikke godkender den, kunde man maaske opnaa, at Ledelsen hurtigt udfandt en anden Maalestok for Anlægget af sine Takster.

Denne Teori suppleres nu smukt af en anden, der angaar Fjerntrafikken, og som findes udviklet af Generaldirektoratet for Statsbanerne i Motiverne til det foreliggende Lovforslag. Den højtærede Minister har jo tiltraadt Forslaget om, at der ydes en særlig Betaling for Befordring med Iltog, men Generaldirektoratet har ikke kunnet gaa med dertil og er i Motiverne meget udførligt dragen til Felts derimod. Dette lille Tillæg, som paa 3die Klasse kun andrager 60 Øre for de længste Rejser, har opfyldt Generaldirektoratet med Ængstelse, og Generaldirektoratet skriver saaledes: „Det er ikke usandsynligt, at man kun vilde opnaa at fordyre Rejserne for det Publikum, der benytter Banerne, samtidig med, at man vilde gøre Benyttelsen mindre. Heraf vilde hverken Statsbanerne eller Publikum have nogen Fordel. De første vilde ikke faa nogen Merindtægt, og de rejsende maatte betale mere for deres Befordring, end det var nødvendigt“. Efter dette ser det jo sørgeligt ud. Nærtrafikken kan paa ingen mulig Maade betale sig, de lave Takster for den lange Trafik have vist sig at berede Statsbanerne en sørgelig Skæbne, og ville vi gaa hen og forhøje Taksterne for de lange Afstande, bliver det endnu sørgeligere. Jeg synes, det er et meget trist Syn, man herefter maatte faa paa Statsbanedriften, men heldigvis tror jeg ikke, der er nogen Anledning til at græde. Jeg tror, at de rette Takster findes et Sted, de ere fundne næsten i alle andre Lande. Ved de rette Takster forstaar jeg de Takster, som ere saaledes indrettede, at de tillade dem, som virkelig have Brug for at benytte Banerne, at benytte dem, altsaa, at de tillade en fornuftig og rimelig Trafik med Banerne og paa den anden Side ere saa høje, at de virkelig give Forrentning af de Kapitaler, som ere anlagte i Banerne. Jeg siger, at i alle andre Lande har man fundet disse Takster, og jeg er ganske overbevist om, at hvis man fra Statsbanernes Ledelses Side virkelig med Energi og Lyst til Arbejdet vil give sig i Lag med at finde disse Takster, hvis man vil gaa ud og lede