

mig til saa faa og korte Bemærkninger som overhovedet muligt.

Jeg har jo, som i alt Fald nogle af de ærede Medlemmer bekendt, en fra de fleste af de Talere, der have haft Ordet i Dag, afvigende Mening. Jeg tror ikke, man ved at forhøje Taksterne i nogen særlig Grad vil kunne frembringe større Overskud af de danske Statsbaner. Jeg tror, at det er ganske andre Aarsager, der ligge til Grund for det daarlige økonomiske Udbytte i Øjeblikket. Naar man ser paa Statsbanernes Regnskaber i de sidste 20 Aar, viser det sig, at fra Begyndelsen af 80-erne og op til Slutningen af 80-erne — eller maaske rettere i en Periode af 8 Aar indtil 1888, synker Statsbanernes Overskud fra ca. 4 Mill. Kr. ned til 1,700,000 Kr. Men fra Slutningen af 80-erne indtil 1896—97 tager det igen til, saa det bliver over 5 Mill. Kr. Her foretog man, saa vidt jeg mindes, ingen Takstforandring, der frembragte dette Resultat. Nu er Tidspunktet fra 80-ernes Begyndelse atter til Stede, idet Statsbanerne have haft Indtægtsnedgang fra 1892 til indeværende Aar, hvor Resultatet er det daarligste, det endnu har været. Men jeg har efter det ringe Kendskab, jeg har til Statsbanerne, ingen Grund til at tro, at dette skyldes Takstloven af 1896. Det sidst aflagte Regnskab viser, at Persontrafikken i 1900—1901 har givet en Indtægt af omtrent $13\frac{1}{4}$ Mill. Kr. mod godt $11\frac{1}{2}$ Mill. Kr. i 1896, saa jeg synes, at der her er en endogsaa temmelig stærk Fremgang. Og se vi paa Godstrafikken, viser det sig, at den i det sidste Regnskabsaar gav en Indtægt af omtrent 10,986,000 Kr. mod omtrent 8,768,000 Kr. i 1896—97, saa ogsaa for Godstrafikken synes der at være en overordentlig stærk Fremgang som Følge af Takstloven af 1896. Jeg tror derfor, at det øjeblikkelige daarlige Resultat maa søge sin Grund i andre Forhold end i Takstloven af 1896, og mit Standpunkt var i Kommissionen og er endnu i Dag — og jeg føler mig slet ikke overbevist af de Herrer, der have ført Ordet fra den anden Side — at det er mest tilraadeligt at se Tiden an endnu i nogle Aar og se, om det ikke vil vende sig ligesom i Slutningen af 80-erne.

De ærede Medlemmer, der have haft Ordet, have jo næsten alle stillet Kravet om Statsbanernes Forrentning i første Række, og de have alle bevæget sig hovedsageligt omkring 2 à 3 pCt. i Udbytte — kun en eneste Taler har yovet at stille det bestemte Krav om $3\frac{1}{2}$ pCt. — og talt om de urimelige Takster, vi have her i

vort Land i Forhold til andre Lande. Jeg vil dertil sige, at deri have de vedkommende Talere Ret, at vi køre billigt paa de danske Statsbaner, men jeg tror ogsaa, at vi komme til at tage den Omstændighed i Betragtning, at vore geografiske Forhold ere af en ganske anden Beskaffenhed end vore Nabolandes. Vi have jo langt fra de store Afstande at køre paa, som de have i Sverige eller Tyskland, og hvis vi forhøje Taksten paa de lange Afstande, er det klart nok, at ikke et eneste Menneske saa godt som mere vil køre med de danske Statsbaner. De ville saa sejle med Dampskibene paa de Aarstider, de kunne det, og jeg er bange for, at den Foranstaltning, som skulde bidrage til at forhøje Statsbanernes Indtægter, vil føre fra Dynen i Halmen, idet den kun vil bidrage til at bringe Indtægten yderligere ned. Derom tror jeg ikke, der kan være nogen Tvivl, naar man taler om en stærk eller klækkelig Forhøjelse. Der er fra alle Sider en paaskønnelsesværdig Forkærlighed for Rejser paa korte Afstande. Jeg hører til dem, der tro, at det ikke er Rejserne paa de korte Afstande, der give Statsbanerne Overskud. Jeg vil ogsaa være med til at frede dem. Men hvis man stillede Kravet om Forrentning med enten 3 eller 4 pCt., tror jeg, man vilde blive nødt til for at være nogenlunde retfærdig ogsaa at foretage en klækkelig Forhøjelse paa de korte Afstande. Der er fra flere Sider i Dag talt om den Forhøjelse paa de korte Afstande, som skete i 1896. Jeg tilstaar, at jeg tror, at hvis de Herrer, der have denne Opfattelse, skulde komme med et Forslag i dette Øjeblik og foreslaa de Takster, vi havde før 1896, indført paa ny med det da gældende Returbilletsystem og med de daværende Persontakster, vilde de ikke høste Anerkendelse hos deres Vælgere. Jeg ved ikke, hvad det er for en væsentlig Fordyrelse paa de korte Afstande, som er en Følge af Takstloven af 1896. Tage vi den korteste Afstand paa Sjælland, jeg kender, mellem Roskilde og Lejre, da var før 1896 Taksten 25 Øre for en enkelt Billet, nu kører man for 15 Øre, det kan da ikke kaldes Forhøjelse, og løste man Returbillet og skulde køre to Rejser, kostede det 35, nu koste to Billetter 30 Øre, det er da heller ikke nogen Forhøjelse. Jeg erkender, at naar man kommer over 1 Mil, er der Rejser, hvor der er lagt 5 eller 10 Øre paa. Men jeg tror, at det ligger i, at man i Stedet for Mil nu regner med Kilometer. Man kan ikke i Flæng tale om, at de korte Afstande ere for-