

et Øjeblik, men jeg maa hævde, at den almindelige Grundtakst, Grundtaksten for 3die Klasse, er betydeligt lavere her end i noget andet Land. Det er ubestrideligt, at selv om vi gaa til en Forhøjelse betydeligt større end den, her er foreslaaet, vil det alligevel være den laveste Takst, noget Land har. I Sverige er Grundtaksten 3,5 — den foreslaas jo forhøjet hos os til 2,5 —, i Norge er den 3,25, i Preussen 3,56, i Würtemberg, Bayern og Baden, hvor Taksterne ere ens, er Grundtaksten 3,03, men i England er den — der er en hel Mængde Jernbaneselskaber, hvis Takster maa sammendrages — ca. 4,75; der gives altsaa $4\frac{3}{4}$ Øre for samme Præstation, som vi med de forhøjede Takster tilbyde det trafikerende Publikum for $2\frac{1}{2}$. Det er ganske indlysende, at det maa føre til meget utilfredsstillende Resultater. Dertil kommer saa, at de fleste af vore Nabolande have forhøjede Takster for, hvad de kalde Ekspress- eller Ittog; for Sveriges og Norges Vedkommende 4 Øre paa 3die Klasse, i Preussen 4,16 og i Würtemberg, Baden og Bayern 4 Øre.

Det kan derfor ikke bestrides, at den Grundtakst, vi ville faa selv med den her foreslaaede Forhøjelse, vil give ganske urimeligt lave Takster. Nu skal jeg villig erkende, at naar man ikke vil gaa saa langt i Retning af Takstforhøjelse, at man tager Konsekvenserne af en betydelig Nedgang i Trafikken, maa man være meget varsom med, hvorledes man forhøjer, og jeg skal erkende, at det er det forsigtigste og vistnok ogsaa klogeste og for Samfundet mest tjenlige ikke at forhøje saa stærkt, at man risikerer nogen væsentlig Nedgang i Trafikkens Størrelse, men vil man det, maa man ikke gøre store Spring. Jeg tror imidlertid, at man uden aller-ringeste Risiko kunde have taget de Tal, man i Jernbanekommissionen fra alle Sider var enig om kunde benyttes uden Skade. Naar jeg siger fra alle Sider, lægger jeg Hovedvægten paa, at man var enig med Statsbanernes Repræsentant i Kommissionen om, at en Grundtakst for 3die Klasse af 2,6, for 2den Klasse af 4,4 kunde man gaa til uden Fare for Trafikkens Forringelse. Det var selve den Mand inden for Statsbanedriften, som anses for at være de billige Taksters Ophavsmand, nemlig Kommitteret Rimestad, ganske enig i. Han erklærede i Kommissionen, at man efter hans Overbevisning kunde gaa til den Takst, jeg har nævnet: 2,6 og 4,4, men man burde efter hans Overbevisning ikke gaa højere. Nu foreslaar man 2,6 og

4,3 altsaa $\frac{1}{10}$ Øre mindre, og det er $\frac{1}{2}$ Million om Aaret omtrent. Jeg tror ikke, det er klogt at kaste den halve Million bort, jeg tror nemlig ikke, det er rigtigt at gaa frem med saa smaa Skridt, at man for at naa et fornuftigt Resultat kan blive nødsaget til om kortere eller længere Tid at gøre et nyt Skridt, allerede af den Grund, at det koster et betydeligt og kostbart Arbejde at forandre Taksterne ogsaa af Hensyn til de ny Billetter, og hvad dermed staar i Forbindelse.

Naturligvis maa det Standpunkt, man tager med Hensyn til Takstforhøjelsen, i væsentlig Grad være paavirket af, hvad man egentlig forlanger, at Statsbanerne skulle yde i Rente af den meget betydelige Kapital, som er anbragt i Statsbanerne. Det staar for mig som lidet tilfredsstillende, hvis man ikke navnlig efter i saa høj Grad at have nedskrevet Anlægskapitalen kan naa til mellem 2 og 3 pCt. af den anvendte Kapital. Det er nemlig ikke smaa Beløb, der ved den ny Ordning ere afskrevne som uigenkaldelig tabte for Staten i al Fremtid. Det er omtrent 76 Millioner, og disse ere altsaa tabte en Gang for alle, de ere væk. Da vore Statsbaners samlede Driftsoverskud, saa længe vi overhovedet have haft Statsdrift, er lidt over $79\frac{1}{2}$ Million, vil det altsaa sige det samme som, at vi have drevet Statsbanerne nu i noget over en Menneskealder, og at denne Drift har leveret et Nettooverskud af mellem 3 og 4 Mill. Kr. Jeg foresløg derfor i sin Tid i Jernbanekommissionen, at vi lige saa godt kunde have gjort rent Bord og afskrive nøjagtigt det Beløb, vi havde tjent i fingeret Overskud, nemlig de 79 Mill. Kr., saa havde vi haft det saa nemt, saa kunde vi have sagt, at man havde drevet Statsbanerne uden at tjene noget, og saa maatte man se, om vi kunde tjene noget paa den forholdsvis lille Kapital, vi nu nedskrev Anlægssummen til. Det gør mig derfor ondt, at man i det andet Ting er bleven enig med den højtærede Minister om at blive staaende ved de 4,3 og 2,6, fordi jeg har den Overbevisning, at vi ikke naa et nogenlunde tilfredsstillende Resultat ved den Takstforhøjelse, som indeholdes deri. Men jeg antager ikke, det nytter noget at stille Ændringsforslag. Det maa vel sagtens og skal vel sagtens have sit Forblivende ved det, som Forslaget indeholder til Trods for, at vi jo ikke kunne nægte, at den Takst, som vi paa ny tænke paa at indføre paa Statsbanerne paa Personbefordringens Omraade, staar i et ret gret Forhold til vore andre Jernbaneper-