

denne Lov i en mærkelig Grad faldne til Ro. Maaske ogsaa Forhandlingerne have været mindre interessante derigennem, man kunde som Motto maaske sætte det tyske Digterord: „Über allen Gipfeln ist Ruh“, men ogsaa dette Vers ender jo med en Opfordring til at gaa til Hvile. Selv de Talere, der havde mest mod det foreliggende Lovforslag, dem, der have bebudet at stille Ændringsforslag dertil, have samtidig for største Delen udtalt, at dette rimeligvis var haabløst, og at de i værste Tilfælde vilde tage Loven, som den var. Under disse Omstændigheder er der kun ringe Anledning for den Taler, der havde det Held at tale først, til at optage nogen synderlig indgaaende Diskussion om, hvad der er fremkommet, og det ligger heller ikke inden for mine Tanker eller mit Ønske. Men der er dog nogle enkelte Bemærkninger, som jeg finder Anledning til at svare paa, og det gælder maaske først og fremmest om nogle Bemærkninger fra den sidste ærede Taler, mindre fordi de havde direkte Sigte paa bestemte mulige Ændringsforslag i Loven, end fordi han, uagtet han i det væsentlige er enig i de Betragtninger, jeg har tilladt mig at fremsætte, dog maaske har understreget dem saa stærkt, at jeg kunde have Lyst til paa enkelte Punkter at tage Afstand derfra.

Det ærede Medlem sagde, at det var saa overmaade lave Takster, vi blive ved at beholde her i Landet, endogsaa efter at vi forhøje Grundtaksten for 3die Klasse fra 2,35 til 2,5, og han sagde dette som Begrundelse af, at vi burde gaa op til 2,6. Maa jeg med Hensyn til dette Spørgsmaal gøre opmærksom paa, hvad der for Resten ogsaa er berørt under tidligere Forhandlinger om denne Sag, at det gaar jo ikke saaledes an uden videre at anvende andre Landes Takster til Sammenligning, bringe dem ganske raat ind i Forhandlingerne uden samtidig at nævne, hvilke Modifikationer der bringes til Anvendelse. Naar det ærede Medlem, hvis Tal selvfølgelig vare fuldstændig korrekte, som vi ere vant til at høre dem fra det ærede Medlem, nævnedes Preussen og nævnedes Taksterne der paa 3die Klasse, saa maa man jo ikke glemme, at der er en 4de Klasse, og naar man vil køre paa den billigste Maade, selv om det er en højst ubehagelig,

højst ubekvem og paa lange Afstande næsten utaalelig Maade at køre paa, saa kan man komme til at køre uhyre meget billigere, i det mindste paa korte Afstande, end man vil kunne køre i Danmark paa 3die Klasse efter de Takster, vi nu indføre, og maaske endogsaa efter dem, vi nu have. Det gælder fremdeles om hele Tyskland og om alle Lande, ogsaa om England, at selv om man har en meget højere Grundtakst, har man ogsaa samtidig Returbilletter, som gøre, at de to Rejser, Tur og Retur, tage under et, blive om ikke billigere, saa dog tilnærmelsesvis lige saa billige, som to enkelte Rejser blive efter vor Lov, og ganske særlig, hvis det var blevet Tilfældet, at vi vare gaaede op til 2,6. Naar man nu nævner England, er det ganske rigtigt, at det er meget højere Grundtakster, som man der har for, hvad man kalder for 3die Klasse, men for det første er denne Grundtakst, foruden af Returbilletterne, gennembrudt af saa mange Undtagelsesbestemmelser — Arbejdetog, Søndagstog, Badetog, Ferietog — som netop det private Selskab, som driver Jernbanevæsenet som Forretning og kun som en Forretning, kan gøre, men som en Statsbane, selv om den drives nok saa forstandigt, vanskeligt kan gøre i samme Omfang som et privat Selskab. Og dernæst maa man ikke overse, at 3die Klasse i England gennemgaaende er udstyret som 2den Klasse hos os, hvilket ogsaa giver sig Udtryk i, at man gennemgaaende paa engelske Baner kun har to Klasser. Man siger netop der, at man har ladet 2den Klasse falde bort, og kun har 1ste og 3die Klasse paa en stor Del af de engelske Baner.

Til Slutning vil jeg med Hensyn til dette Punkt ikke unnlade den Bemærkning: hvad bliver saa Resultatet af disse højere Takster, som man har andre Steder? Det bliver det, at Persontrafikken slet ikke betaler sig. Der, hvor man for Alvor har søgt at komme til Klarhed over, hvorledes Forholdet er mellem Person- og Godstrafikken, for at konstatere, hvorledes disse to Faktorer medvirke til det samlede Udbytte af Jernbanedriften, hvor man har anstillet virkelig indgaaende Undersøgelser af dette Spørgsmaal, er man kommen til det Resultat, at Persontrafikken aldeles