

medens 9,9 pCt. have benyttet 2den Klasse og 89,8 pCt. have benyttet 3die Klasse. Det vil altsaa ses, at det er et overordentligt ringe Antal, der har benyttet 1ste Klasse. Trods det, at 1ste Klasses Kupeer ere inddragne i Togene i indenlandsk Forbindelse, tror jeg, at der endnu er for mange 1ste Klasses Kupeer i Forhold til Benyttelsen. For saa vidt man ikke helt vil afskaffe første Klasses Kupeer, vil jeg dog henstille, at man indskrænker deres Antal meget betydeligt. Det er i Virkeligheden ærgerligt, naar man rejser, saa at se, at det halve af en Vogn ikke benyttes, fordi det er 1ste Klasses Kupeer.

Der er en anden Anke, jeg ønsker at rette, nu da jeg har Ordet, nemlig den, at der ofte har været for lidt Samarbejde mellem de forskellige Ministerier. Finansudvalget fik et levende Indtryk deraf, da vi forleden vare ude paa Københavns nye Personbanegaard for at se paa Forholdene vedrørende Postbesørgelsen der. Det viste sig da, at med Hensyn til at føre Posten til og fra Jernbanevognene ere Forholdene langt bekvemmere nu, end de ville blive, efter at den nye Personbanegaard er fuldført. Dette, at det vil medføre langt saa større Ulejlighed for Postvæsenet at faa Posten besørget, vil medføre en Udgift, der kapitaliseret vil andrage flere Millioner Kroner. Det ser altsaa ud til, at den Gang vi traf Bestemmelse vedrørende den nye Personbanegaard, have Statsbanerne faaet deres Forhold ordnede, som de vilde, men man har ikke taget Hensyn til, at ogsaa Postvæsenet skulde have sine Forhold ordnede, men Postvæsenet har bagefter faaet Lov til at hænge paa som et Slags Appendix til Statsbanerne. Nu vil der som sagt komme meget betydelige Udgifter i den Anledning, Udgifter, hvormed Indenrigsministeriets Budget vil blive belastet, men Udgifter, hvormed i Virkeligheden Københavns Personbanegaard burde belastes, da det er dens Omordning, der har medført den forøgede Udgift.

Men selv om der kan indvindes en Del ved Driften, hvad jeg tror, der maa kunne, vil det dog ikke føre til den Forrentning, vi bør forlange. Jeg kan derfor være med til at anbefale at forhøje Taksterne. Skulde jeg foruden de faa Ændringer, som jeg antydede i Eftermiddagsmødet, at jeg kunde ønske med Hensyn til Godsbesørgelse af de meget tunge og meget fyldende Varer, nævne en lille Ændring, jeg kunde tænke mig at gennemføre med Hensyn til Taksterne, skulde det være, enten, at de meget korte Afstande bleve fri for Forhøjelsen pr. Billet

med 5 Øre, eller snarere, at man foretog en Deling saaledes, at f. Eks. Afstande indtil 30 Kilometer fik en Forhøjelse af 5 Øre pr. Billet, men at man saa indtil f. Eks. 100 Kilometer forøgede Prisen med f. Eks. 10 Øre. Jeg tror i og for sig ikke, det vil føles som en synderlig stor Uretfærdighed at komme til at betale de 5 Øre, men naar det maaske kommer til at føles som en Uretfærdighed, er det, fordi man sammenligner sig med andre, og man vil da sige som saa: Vi, der rejse f. Eks. 5 Kilometer, skulle betale 1 Øre mere pr. Kilometer, men de, der rejse 100 Kilometer, skulle kun betale $\frac{1}{20}$ Øre pr. Kilometer mere end hidtil. Der kunde derfor være Grund til at overveje, om man ikke skulde sætte en Grænse; om man vil sætte den ved de 30 Kilometer eller et andet Sted, kunde jo overvejes. Hvis man gør det, vil det føre til en forøget Indtægt og det vilde jeg ikke have noget imod.

Her foreslaas altsaa en Takstforhøjelse, der anslaaes til at indbringe 4 Mill. Kr. eller, som den højtærede Minister udtalte ved Lovforslagets Forelæggelse, en Kompensation for Lønningsforhøjelserne for Statsbanedriftens Tjenestemænd. Den højtærede Minister opgjorde de forøgede Udgifter ved Lønningslovene til 4 Mill. Kr. Men jeg skal erindre om, at ved Lønningslovenes Behandling blev Merudgiften kun anslaaet til $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og ved en Revision af Takstloven i 1908 mente man at indvinde en Merindtægt af 1 Million. Jeg beklager, at vi ikke den Gang, da vi vedtog Lønningslovene, vare klare over, at Udgiften til disse Love, hvad Statsfunktionærerne angaar, vilde blive mere end det dobbelte af, hvad man den Gang mente, og jeg beklager, at man ikke den Gang gik til at tage den fulde Kompensation gennem en Takstforhøjelse. Havde man gjort det den Gang, vilde det efter min Mening have været en meget gavnlig Regulator i Diskussionen om Lønningsforhøjelserne.

Naar det er sagt, at den her foreslaede Forhøjelse er en forøget Skat, en Trafikskat, som den er blevet kaldt, kan jeg ikke anerkende den Betragtning. Saa længe Statsbanerne ikke give et Udbytte, en Forrentning, som svarer til den Rente, som Staten maa give af sine Penge, kan jeg ikke anerkende, at Begrebet Skat kan anvendes i dette Forhold. Det er simpelt hen en Btaling, Staten tager for den Vare, den sælger, hverken mere eller mindre. Der er ikke mere Skat i det, end der vil være Skat i det Forhold, at Kommunen nu overtager Sporvejene og inkasserer de Tjører, det nu