

i alt Fald ikke vil være heldigt for hastigt at komme med Forslag om nye Forhøjelser, men at disse Forhøjelser virkelig have deres kendelige Andel i Overskuddets Formindskelse.

En anden Grund til Overskuddets Nedgang er berørt af flere Talere, nemlig, at der er bygget talrige urentable Baner. Man kan meget daarligt komme bort fra dem, man har bygget, men man kunde være noget forsigtig med dem, man kom til at bygge i Fremtiden. Under Situationer som den nuværende — man vidste naturligvis ikke, da man vedtog Jernbaneloven, at man vilde komme i en saadan Situation — kunde det maaske være heldigt og naturligt, om man tog under Overvejelse, om det ikke var bedst at udsætte Gennemførelsen af noget af det, som stod i den Lov, som man maaske noget letsindigt satte sig for at ville gennemføre for overordentlig store Summer. Det vilde ganske vist være langt behageligere at kunne bygge løs, bygge Baner til hver Mands Dør, som man siger, men en Situation som den nuværende tvinger til at tage under Overvejelse, om man ikke maa holde lidt igen, for ellers vil Resultatet blive, at selv om vi vedtage en Lov som denne, ved hvilken vi vente at kunne tilvejebringe 4 Mill. Kr.s Merindtægt, vil Virkningen af Loven i Løbet af faa Aar være aldeles forsvunden, for saa have vi ikke alene de nuværende urentable Baner at trækkes med, men vi have tilvejebragt et Sæt nye, med hvilke det atter vil være længe, inden de kunne forrente sig.

Der er her ogsaa en Ting at nævne, som maaske ikke er populær, men som det kan være rimeligt at tænke paa, naar man bygger Baner i Egne, hvor det ikke kan betale sig, og det er, at man indrettede Takster for Person- og Godsbefordring paa de nye Baner saaledes, at de ikke vare de samme som paa de ældre Baner. En Bane er i sig selv et overordentlig stort Gode for en Egn, stort nok til, at den kunde nyde den gradvis og derved yde sit Bidrag til, at saa slette Resultater som de nuværende ikke blev fremkaldte ved Baneanlæg. Jeg tror, det ikke er helt med Urette, at man allerede nogle Steder har benyttet det og har Baner, hvor den gennemsnitlige Betaling er sat noget højere netop af saadanne Hensyn som dem, jeg nævnedes nu.

En tredje Grund til, at Statsbanernes Indtægt staar saa ugunstigt, som den staar, er de lave Biletpriser, særlig paa de lange Afstande. Den ærede Ordfører har nævnt

nogle Eksempler, hvis Kilde han anførte, jeg har ogsaa opsøgt nogle Eksempler og er ikke gaaet længere end til den velkendte Bog, som hedder Post- og Jernbanelooven for Kongeriget Danmark. Der findes deri nævnt udenlandske Biletpriser, som falde ganske sammen med, hvad det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) anførte. Jeg skal nævne nogle Eksempler, som jeg tror ere ret oplysende med Hensyn til Forskellen paa Priserne paa lange Afstande her og i Udlandet. Saa vidt jeg kan skønne, er det især, naar man kommer over 150 Kilometer, Forskellen viser sig. Jeg har til forskellige udenlandske Strækninger opsøgt danske Strækninger af tilsvarende Længde. Jeg finder saaledes, at Biletprisen for tredje Klasse fra Wien til Budapest er 7 Kr. 12 Øre — jeg har omregnet det til danske Penge —, og paa Strækningen fra Frederikshavn til Kolding, der meget nøje er den samme Afstand, er den 4 Kr. 80 Øre. En Bilet fra Wien til Prag koster 12 Kr. 46 Øre, det er 350 Kilometer, fra Frederikshavn til Nyborg — paa et Par Kilometer nær samme Afstand — 5 Kr. 45 Øre, altsaa ikke Halvdelen. Hertil skal rimeligvis lægges Iltogstillægget, men det forandrer ikke Forholdet overmaade meget. Fra Berlin til Bremen koster Biletten 10 Kr. 95 Øre, paa en tilsvarende Strækning fra Frederikshavn til Slagelse 6 Kr. 25 Øre. Fra Paris til Marseille koster Biletten 24 Kr. 56 Øre, det er 872 Kilometer, jeg har ikke kunnet opdrive saa lang en Afstand i Danmark, men regner jeg Strækningen fra Frederikshavn til Nakskov, er jeg kommen den nærmest, det er 782 Kilometer, og der er Prisen 8 Kr. 50 Øre. Hvis jeg forhøjer denne Pris med et forholdsvis Tillæg for de 90 Kilometer, som mangle, bliver det 9 Kr. 44 Øre, svarende til Udlandets 24 Kr. 56 Øre. Der er ikke mindste Tvivl om, at vore Biletpriser paa lange Afstande ere overordentlig lave i Sammenligning med Udlandets, og der er for mig ikke mindste Tvivl om, at det er rimeligt under en Situation som den nuværende at komme bort derfra, og den Maade, hvorpaa dette er foreslaaet her i Lovforslaget, forekommer mig i det hele moderat. Man kan naturligvis ikke gøre et saadant Spring som i det Forhold, jeg omtalte, fra 9 til 24, det vilde ikke kunne lade sig gøre, uden at det fik Indflydelse paa Trafikken, saa at Virkningen af det vilde gaa til Spilde.

Naar vi gaa til de korte Afstande, under 150 Kilometer — og det vilde jeg gerne ogsaa fremhæve med Styrke —, er