

ærede Medlem at faa det at vide, ved han det altsaa nu. Men med Hensyn til de andre er Forholdet altsaa det, at der er to, som kun have ca. 0,10 pCt., men ellers gaar det fra 1—2 pCt. op, indtil man kommer til den sydfynske Jernbane (Odense—Svendborg-Banen), der har 12,19 pCt. af Anlægskapitalen. Saa meget faar den ind. Jeg tror, det ærede Medlem for Københavns 10de Valgkreds (Bang), der holder paa, at Jernbanetaksterne skulle være en Skat, vilde kunne være vel tjent med at være Skatteyder ovre i disse Kommuner, selv om han skulde betale ret store Takster til denne Bane, thi han vilde faa det rundeligt tilbage igen ved Ydelsen til Kommunen. Tager man alle disse Baner som en Helhed, viser det sig, at de tilsammen have en Gennemsnitsprocent af Anlægskapitalen paa 3,38 i Stedet for, at Statsbanerne staa saaledes, at deres Overskud er lig Nul eller rettere negativt, hvis det skal beregnes paa samme Maade, som de private Baner beregne deres. Det forekommer mig, at man ikke kan sige andet, end at dette er et ret sørgeligt Resultat, og jeg synes dog, det ligger overordentlig nær, at vi søge om muligt at raade Bod paa dette Resultat.

Man kan spørge: Hvordan kan det være, at dette Resultat fremkommer? Dette Spørgsmaal har sin Betydning, men endnu langt større Betydning har dog det Spørgsmaal: Hvorledes skal man faa det forbedret? Hvorledes det er fremkommet, er der talt om her saa tidt og af saa mange, at jeg ikke skal gaa nærmere ind derpaa. Men skal der være Tale om at faa det forbedret, er jeg for min Del aldeles klar over, at der hovedsagelig kun er een Vej, ad hvilken det kan ske, nemlig ved at man forhøjer Taksterne. Og jeg slutter dette ogsaa ved at tage Hensyn til de private Baners Forhold, thi det er dog dem, der i det hele ligge os nærmest. Jeg har her en Fortegnelse ogsaa over Forholdet mellem Taksterne ved de private Baner og Taksterne ved Statsbanerne. Naar man der foretager en Sammenligning, viser det sig, at med Undtagelse af et Par Baner, have de private Baner højere Takster, end Statsbanerne have. I Almindelighed ønske, tror jeg, de private Baners Bestyrelser, at de maa kunne have en saadan Drift, at der bliver et nogenlunde passende Overskud til Dækning af de Renter, som Kommunerne udrede. Jeg har personlig haft et Eksempel paa det ved Horsens—Tørring-Banen, som det ærede Medlem (Sabroe) interesserer sig saa meget for. For 7—8 Aar siden, da vi paa en Gang

foretog en Takstforhøjelse og førte to nye Tog ind paa Driftsplanen, blev der af Bestyrelsen gjort et Overslag over en Takstforhøjelse, som man fandt passende. Men saa sagde Generalforsamlingen, de delegerede fra Amt og Kommune, Landkommunerne og Horsens By: Ere De nu sikre paa, naar man foretager denne Forhøjelse, at den er tilstrækkelig til at dække Merudgiften? Ellers lad os faa den lidt større, saa vi ere paa den sikre Side, thi det er dog saa, at Byrderne fordeles meget ulige paa de enkelte i Kommunerne. Denne Betragtning, som her blev gjort gældende, er den samme som den, jeg begyndte med at gøre gældende her, og som jeg synes, man naturligt maa gøre gældende. Byrderne fordele sig saa overmaade ulige, derfor maa man sige, at der ikke lægges Skat paa dem, der betale Jernbanebilletterne, men derimod, at hvis man ikke har en nogenlunde passende Procent til Dækning, medfører det en Skat for Befolkningen, en Ekstraskat for alle, hvad enten den bliver direkte eller indirekte; og den indirekte Skat komme alle til at deltage i. Men dette er et urimeligt Forhold. Nu er det, jeg nævner, at ved de private Baner ere Taksterne gennemgaaende højere end ved Statsbanerne, og der er ikke Spor af Tvivl om, at netop dette Forhold med de højere Takster bidrager til, at de forrente sig bedre, give et større Udbytte.

Bevægelsen ved de private Baner i de senere Aar, navnlig efter at man er begyndt ogsaa der at foretage Lønningsforhøjelser — det have de fleste private Baner gjort i Statsbanernes Spor —, er gaaet i den Retning, at de have haft ondt ved at faa det Udbytte, de have haft før. Saa gribe de til at forhøje Taksterne, og det har vist sig, at gennemgaaende har en jævn og forstandig Takstforhøjelse ikke svækket Trafikken, hverken Persontrafikken eller Godstrafikken. Men man kan derimod sige, at trods den forhøjede Takst er Trafikken gaaet fremad og har været i jævn Stigning omtrent paa samme Maade som hidtil. Herpaa støtter jeg den Opfattelse, at noget lignende sikkert vil vise sig at blive Tilfældet, naar vi foretage en saadan Takstforhøjelse ved Statsbanerne. Man kan sige: Forholdene ere forskellige. Navnlig er der den Forskel, at Statsbanerne have Det forenede Dampskibsselskab at konkurrere med, det have de private Baner ikke, i alt Fald kun meget faa af dem, og det er ganske sandt, at her er der en Forskel. Men jeg synes, at det er en ganske rimelig Betragtning, som blev gjort gældende