

saa at der kan bygges derpaa. Jeg har derfor stillet det Ændringsforslag, jeg her taler om, under Nr. 15, hvori jeg foreslaar, at Gods- og Kreaturtaksterne træde i Kraft den 1. Januar 1912; forhøjede Takster træde dog ikke i Kraft i den indenlandske Trafik, før de samme Takster kunne anvendes ogsaa overfor Varer af samme Art, der indgaa fra Udlandet. Det er et Ændringsforslag, som jeg tillægger meget stor Betydning. Det glædede mig at høre af det ærede Medlem for Københavns 10de Valgkreds (Bang), at Socialdemokraterne mente ogsaa at kunne slutte sig dertil. Af den ærede Ordførers Udtalelser øser jeg det Haab, at det vil vinde almindelig Tilslutning, inden Lovforslaget har faaet sin endelige Skikkelse i dette Ting. Som sagt, jeg tillægger det den største Betydning, at man fastholder en saadan Ændrings Vedtagelse.

**H. Neergaard:** Jeg skal kun udtale mig ganske kort, der er ikke meget at sige om denne Sag. Naar man faar et saa betydeligt Arbejde, som denne Udvalgsbetænkning er, og skal gennemgaa den paa 5—6 Dage, er det yderst vanskeligt for os, som ikke have været Medlemmer af Udvalget, at komme til et endeligt Resultat. Det er mig dog en Trøst at se, at Udvalget i og for sig aldeles ikke har bearbejdet den store Samling af Oplysninger, som det har skaffet til Veje. Og naar det ærede Medlem for Københavns 10de Valgkreds (Bang) i Dag har forsøgt at komme med en Bearbejdelse af disse mange Oplysninger, forekommer det mig nærmest at være lidt goldt, det var en Kritik, der i høj Grad gik ud over de Skøn, som vare gjorte fra Statsbanernes Side, og disse Skøn ere som alle Skøn udsatte for at kunne kritiseres, der kan skønnes anderledes, saa jeg synes, at den Kritik i Virkeligheden ikke fører til noget som helst Resultat.

Selvfølge ligt er det med en vis Smerte, at man gaar med til disse ret betydelige Forhøjelser, en Smerte, der i Virkeligheden mest bestaar deri, at man forlader det gode gamle Princip, som Rigsdagen har haft i saa mange Aar, og som kom udmærket klart frem i Kommissionsbetænkningen af 1898, nemlig at den indirekte Økonomi ved Statsbanerne maa virke, at man ikke ønsker at komme til nogen synderlig høj Forrentning af Anlægs kapitalen. Ganske vist tror jeg ikke, at dette Forslag vil medføre, at man kommer til nogen udmærket Forrentning af Anlægs kapitalen, men hvis man den Gang,

f. Eks. i 1898, havde indført Takster af en lignende Højde som nu, og det var lykkedes at holde Trafikken nogenlunde oppe paa det, den blev, saa vilde Banerne have forrentet sig godt. Vi maa jo huske paa, at Staten har i den Tid anvendt meget betydelige Værdier til Forbedring af de Baner, der eksistere, uden derfor direkte at kunne skaffe nogen større indtægtgivende Anbringelse af disse Kapitaler. Faren ved denne Sag er, at man maaske kan komme til at svække noget den indirekte Økonomi, der er saa vigtig, uden at man samtidig vil kunne opnaa at faa de mange Penge i Kassen, som man ønskede sig. Det er Ulykken, at disse to Ting følges ad.

Men i øvrigt skal jeg sige, at vi i min Gruppe, tvungne af Nødvendigheden, gaa med til denne meget væsentlige Forhøjelse. Med Hensyn til de stillede Ændringsforslag kan jeg kun udtale min Tilfredshed, idet de ere i meget nøje Overensstemmelse med de Ønsker, jeg tillod mig i al Beskedenhed at udtale ved Sagens første Behandling, særlig med Hensyn til de Lettelser indenfor den nærmeste Trafik, mellem Byerne og deres Opland. Det er en meget vigtig Ting, at der findes et intimt Samarbejde mellem Byerne, saavel København som de øvrige Byer i Landet, og deres nærmeste Opland. Jeg hilser derfor med Glæde denne Bestemmelse om Returbilletter indenfor 20 km, ligesom at Grænsen for Begyndelsen af Zonetariffen, som ogsaa jeg mente var for høj, 196 km, er nedsat til 169. Men saa kommer der en „aber“, og det er jo det pinlige ved Sagen, nemlig den ret stærke Forhøjelse af Grundtaksten. Det er det Smertensbarn, som det er vanskeligt at gaa med til. Men hvis man kunde se en lidt lykkeligere Fremtid i Møde, turde man maaske haabe paa, at det vilde vise sig, at man inden ret mange Aar kunde komme til at liste disse Grundtakster lidt nedad, det vilde sikkert være til Gavn.

Med Hensyn til Godstaksterne er det saaledes, at Sagen skal drives forretningsmæssigt, og der bliver den store Del af Arbejdet lagt over paa Administrationen, idet det er givet, at den maa afveje de Forhold, der ere af Betydning for, hvad Trafikken kan taale, og der ere, som det er sagt gentagne Gange, vore Baner stillede ugunstigt paa Grund af de Forhold, hvorunder Trafikken her foregaa, idet vi ikke kunne faa den Godstrafik, som i Virkeligheden bærer Banerne i andre Lande. Det