

at skaffe Enighed til Veje, saaledes at det skal kunne lykkes straks til Efteraaret at fremsætte Lovforslag i den Retning.

Tvede: Jeg tillader mig at udtale en Tak til den højtærede Minister for det Svar, som nu lød fra Ministerpladsen. Jeg tror, det vil vække Tilfredshed i alle de paagældende Kredse, at der kan imødeses et Lovforslag, som det blev bebudet.

Da ikke flere begærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

Lovforslaget (se Tillæg C.)

vedtoges enstemmigt med 46 Stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet Konseilspræsidiets.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 913 ff.)

Sagen sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (Thomas Larsen): Angaaende det foreliggende Forslag vedrørende Statsbanetaksterne vil jeg gerne gøre nogle faa Bemærkninger. Jeg skal bestræbe mig for at fremsætte dem saa kort som muligt, idet jeg gaar ud fra, at det høje Tings Medlemmer have fulgt Forhandlingerne nede i Folketinget, og at det altsaa vil være at imødekomme de Herrer, naar jeg ikke fordyber mig alt for meget i Enkelt-heder.

Under Finanslovens første Behandling i det andet Ting blev det meget stærkt fremhævet, baade af Venstres og af Højres Ordførere, at vore Statsbaner gav et alt for ringe Driftsudbytte, og at man for at raade Bod derpaa maatte gaa til at forhøje Taksterne. Statsbanernes Anlægs-kapital var i Driftsaaret 1909—10 rundt 250 Mill. Kr., og Statsbanernes Overskud udgjorde kun 1,23 pCt. af denne

Sum, hvilket jo maa siges at være en meget lav Rente. Men under Forhandlingerne blev det navnlig af Højres Ordfører gjort stærkt gældende, at det beregnede Udbytte paa 1,23 pCt. i Virkeligheden ikke var til Stede, idet han gik ud fra, at hvis der blev foretaget en mere rationel Budgetopstilling for Statsbanerne ud fra mere købmandsmæssige Principper, end Tilfældet er, vilde ikke blot disse 1,23 pCt. forsvinde, men der vilde vise sig et Minus. Hvorvidt den ærede Ordfører for Højre har Ret i den Betragtning, at det vil blive saa slemt, skal jeg lade staa hen, men der er neppe Tvivl om, at han har nogen Ret i den Betragtning, at Statsbanernes Budget ikke er opstillet paa en fuldt ud forretningsmæssig Maade.

Regeringen deler ganske den Opfattelse, som kom til Orde under Forhandlingerne i det andet Ting, at den Rente, som Statsbanerne give, ikke er tilstrækkelig, og jeg lovede derfor, saa snart ske kunde, at fremsætte Forslag om en Takstforhøjelse, hvilket var saa meget mere nødvendigt, som det kunde paavises, at det daarlige Driftsudbytte ikke alene skyldtes de daarlige Konjunkturer i de senere Aar, Konjunkturer, som det kunde forventes vare af en saadan Natur, at de maaske snart kunde bedres, men meget mere skyldtes en direkte Indgriben fra Lovgivningsmagtens Side, nemlig den Indgriben, som skete ved Gennemførelsen af den store Lønningsreform, som bebyrdede Statsbanernes Udgiftsbudget med ca. 4 Mill. Kr. Ganske vist blev der givet nogen Kompensation ved Takstloven af 1908, men denne Kompensation indbragte kun ca. 1 Mill. Kr. og kunde altsaa ikke paa langt nær kompensere den store Merudgift. Lønningsloven medførte ogsaa, at den Ekstrahjælp, som Statsbanerne skulle benytte, blev dyrere end tidligere, saa til Trods for Kompensationen kom man op paa en Merudgift ved Lønforhøjelsen af ca. 3,700,000 Kr. Den Virkning, dette har haft paa Driftsudbyttet, er meget iøjnespringende. Af Bemærkningerne til Lovforslaget vil man faa et klart Billede heraf. Renten var i 1905—06 4,22 pCt., i 1906—07 3,94 pCt., i 1907—08 2,98 pCt., i 1908—09 kun 1,33 pCt. og sank i Aaret 1909—10 til 1,3 pCt.