

svag, Interessen og Energiën svækkes. Ansvaret for Loven have Regeringen og Rigsdagen. Vi Medlemmer af Rigsdagen kunne ikke skrive Love med saa detaljerede Bestemmelser som dem, der findes saavel i Takstloven som i Organisationsloven for Statsbanerne, uden at binde Administrationen med altfor snærende Baand.

I Folketinget er der jo fornylig ved Behandlingen af det foreliggende Lovforslag — jeg mener, jeg kan i alt Fald nævne det og anføre det som Bevis for det, jeg har anført her — offentlig udtalt, at Udvalgets Medlemmer maatte ty til særlig sagkyndige. Men er det saa de rette sagkyndige, man faar Raad og Vejledning af? Derom kan der vist være delte Meninger.

Ærede Medlemmer ville heraf forstaa, at jeg mener, at dette Forslag er for detaljeret, og da det først kan komme til at virke om $\frac{3}{4}$ Aar eller til den 1. Januar 1912, saa kan det jo være muligt, at det allerede til den Tid burde ændres. Lad mig nævne et Eksempel: Til Brændsel, Kul og Kokes, som Statsbanerne skulle bruge, og hvis Priser Statsbanerne ikke ere Herrer over, ofres der, saa vidt jeg har kunnet se af den foreliggende Beretning om Statsbanedriften, foruden til selve Statsbanerne, ogsaa til Dampfærger og Dampskibe ca. 5 Mill. Kr. aarligt. I 1907 blev der af Staten betalt over 24 Kr. pr. Ton i September, medens det ved den sidste Licitation i September 1910 kostede noget over 16 Kr. pr. Ton. Der er altsaa her en Forskel paa ca. 50 pCt., hvilket vil sige, at hvis der kom en tilsvarende Stigning i Kulpriserne med 50 pCt., saa vilde Udgiften til Kul, med hvad dertil hører, blive ikke 5, men $7\frac{1}{2}$ Mill., eller en Merudgift med $2\frac{1}{2}$ Mill. Hvis en saadan Stigning skulde komme, vilde den anslaaede Indtægtsforøgelse ved disse Takster blive reduceret saa meget, at den ikke vilde blive 4, men kun $1\frac{1}{2}$ Mill. Overfor en saadan Situation er Administrationen fuldstændig magtesløs. Hvis Statsbanerne vare en privat Forretning, vilde en lignende Forøgelse i Udgiften straks blive mødt med en Forhøjelse af Fragterne. Vi maa derfor saa meget som muligt arbejde hen til, at Statsbanerne styres saa forretningsmæssigt, som Forholdene i øvrigt tillade det. Administrationen maa have mere Handlefrihed og dermed følgende mere Ansvar.

Folketinget behandler først Finansloven og sætter sit Præg paa den, hvad jeg anser for rigtigt. Dette er jo ogsaa en Slags Finanslov, Folketinget har vedtaget

den, og da jeg gaar ud fra, at vi ikke skulle have Rigsdagssamling hele Aaret rundt, anbefaler jeg derfor, at man ikke alt for meget fordyber sig i Enkelthederne.

Jeg skal derfor ogsaa blot gøre nogle faa Bemærkninger med Hensyn til selve Lovforslaget.

Der er jo dem, der mene, at hvis man ved denne Takstforhøjelse kan naa det tilsigtede Resultat, ca. 4 Mill. Kr., vil det maaske have til Følge, at den Rest, der er tilbage af Tantiemen for de højere Embedsmænd ved Statsbanerne, vil komme til at virke, og derfor vil det ikke være heldigt at faa Takstforhøjelsen. Denne er selvfølgelig ikke begrundet deri, men det vilde være heldigt at komme fuldstændigt bort fra Tantiemen saa snart som muligt.

I Lovforslaget er der, som det blev omtalt af det ærede 1ste Medlem for 2den Kreds (Bramsen), en Bestemmelse, der lyder saaledes: „For Afstande indtil 20 km inklusive udstedes Dobbeltbilletter med 1 Dags Gyldighed. Betalingen for disse Billetter fastsættes til det dobbelte af Billetprisen for Enkeltrejse beregnet efter en Grundtakst“ o. s. v. Og i Betænkningen anføres det, at: „Flertallet foreslaar, at der paa kortere Strækninger (indtil 20 km inkl.) udstedes Dobbeltbilletter med Rabat. Man anser dette forretningsmæssigt set for rigtigt. Det vil tilskynde de Rejsende til at tage samme Vej tilbage, som de rejste frem, og det vil modvirke Konkurrencen med Sporvogne, Cykler o. s. v. Herved vil tillige opnaas, at ved Køb af Dobbeltbillet vil Billetprisen for Rejser indtil 20 km inkl. ikke forhøjes“. Her har man, tror jeg, noget for meget taget Hensyn til København og Omegn. Jeg tror ikke, at dette System vil virke tilfredsstillende udenfor København. Thi hvis 20 km skal være fri for Forhøjelse, men f. Eks. 24 ikke, saa vil det give ejendommelige Forhold andre Steder, f. Eks.ovre i Jylland, hvor jeg er godt kendt. Hvis f. Eks. en Mand skal fra Hobro til Aalborg og tilbage igen samme Dag, begge Ture med Tog, hvortil der ikke løses Hurtigtogsbillet, saa vil en Billet til Aalborg og tilbage igen koste for 50 km 2 Gange 1,40 eller 2 Kr. 80 Øre. Men han kan ogsaa løse Billet fra Hobro til Arden, fra Arden til Støvring og fra Støvring til Aalborg eller henholdsvis for 16, 15 og 20 km. Der er jo intet til Hinder for, at man med et saadant Tog kan staa af og løse Billet, medens det holder paa Stationen. Det vil for Dobbeltbilletter koste 2 Gange 40 og 2 Gange 40 for de to første Afstande og