

til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster. For saa vidt Udvalget da havde faaet den Opgave at give Forslag til en anden Statsbaneledelse, der skulde kunne standse eller meget væsentlig formindske denne Kritik, hører dette, efter min Mening, ind under de ret uløselige Opgaver. Jeg har nemlig oplevet en Række Ledelser af Jernbanerne, og saa meget er sikkert, at selv Teaterchefen har i Regelen været mindre Kritik underkastet end Lederen af Jernbanerne. Det var Tilfældet i sin Tid overfor Konferensraad Rothe, der dog havde den store Fordel, at han havde gode Forsvarere i dem, der var interesserede i Banernes Udbytte, som han forstod at gøre rundeligt; han var ogsaa fri for de stærke Baand med Hensyn til Taksterne, og han var fri for at faa paaoktrojeret Baner, der ikke kunde betale sig.

Sikkert er det dernæst, at Kritikken har ikke været mindre stærk først overfor Generaldirektør Holst, derefter overfor Generaldirektør Tegner og nu overfor Generaldirektør Ambt, uagtet der ikke er Tvivl om, at disse tre Mænd var ganske særlig veludstyrede til at lede Statsbanerne. Det var alle tre teknisk dygtige Mænd; de sad derfor inde med den særlige Viden, som overfor Jernbaneledelse har stor Betydning, og som altid er vanskelig at tilegne sig for den Mand, der ikke er opdraget dermed. Men ved Siden af det er der ikke Tvivl om, at det var særlig dygtige Administratorer. Ikke desto mindre har der altid lydt en stærk Kritik overfor dem, en Kritik, som i de senere Aar ikke mindst har samlet sig om, at Statsbanerne jo ikke gav noget tilfredsstillende Udbytte af den store Kapital, der stod i dem; og det er dog et Punkt, hvor Ledelsens Ansvar er og maatte være meget begrænset. Jeg sigter herved ikke alene til et Punkt, som spiller nogen Rolle med Hensyn til Udgiften, nemlig Lønningerne — hvor Ledelsen i alle Tilfælde er stærkere bundet end en privat Virksomhed —, men hvad jeg lægger mere Vægt paa, er, at Ledelsen ogsaa med Hensyn til Hovedindtægten, den, der er en Følge af Taksterne, har været absolut begrænset, baade naar vi tænker paa Taksternes Størrelse og de bindende Regler, der er givne for deres Anvendelse. Ved Siden deraf har Ledelsen jo ogsaa fra Rigsdagen maattet modtage ikke faa særlig urentable Baner. Det er derfor ganske naturligt, at Ledelsens Ansvar overfor Udbyttet af Statsbanerne i det hele er stærkt begrænset,

selv om jeg maa fortsætte med at sige, at den her paatog sig et ikke saa ganske lille Ansvar gennem de lave Takster, vi fik i 1903. Det var nemlig Ledelsen, der stillede Forslag om disse, selv om Taksterne ganske vist blev nedsat yderligere under Behandlingen her i Rigsdagen, hvor de lave Takster havde let ved at finde Øre.

Jeg mindes ogsaa, hvorledes Folketingsmændene ved Valget efter deres Vedtagelse i stort Maal nævnede disse lave Takster som en Gave, de bragte deres Vælgere. Vi var ikke mange, der var betænkelige og udtalte os imod dem; til de ikke mange, der udtalte sig imod den stærke Takstnedsættelse, hørte jeg, idet jeg altid har set paa Statsbanerne som et Aktiv, der saa vidt muligt gerne skulde bringe Staten nogenlunde den Rente, som den maa betale af sine Laan. Ligesom det er i sin Orden, at Postvæsenet faar de Udgifter, det har gennem Postbesørgelsen, dækket gennem de Indtægter, det har, saaledes bør det samme være Tilfældet med Statsbanerne, der tillige skal bringe en passende Rente af den meget store Kapital, som staar i dem. Jeg finder det urigtigt, at de, der har meget ringe Del i de Fordele, Banerne bringer, skal betale, for at andre for urimelig ringe Betaling skal faa de store Goder, Banerne bringer dem.

Saaledes har jeg set paa det, og ganske særlig har jeg ment, at urimelig lave Takster ikke er noget, der særlig hører hjemme i vort Land, thi for det første kan vore Statsbaner ikke gøre Regning paa store Indtægter ved Besørgelsen af den Trafik, der ellers giver mest Overskud, nemlig Godstrafikken, idet vi jo ikke blot har de korte Afstande, som vort lille Land fører med sig, men fordi vi tillige overalt har Havne, som optager Varerne, saa at selv paa vore længste Baner, f. Eks. Østbanen i Jylland, bliver Varer bestandig samlet op fra Havnene i de Byer, Banen passerer. Heraf følger, at vore Statsbaner maa give forholdsvis smaa Indtægter, og naar dertil kommer, at den splittede Drift, som følger af vore Sunde og Bælter, maa give forholdsvis store Udgifter, var det i mine Øjne ganske urimeligt, at vi i 1903 vedtog Takster, der var blandt de allerlaveste, noget Land har.

En lignende Opfattelse er jo ogsaa efterhaanden blevet noget mere raadende her i Rigsdagen, og den slog ud i Handling, den Gang da vi vedtog en Takstfor-