

at Overførelsen af Godsvogne over Bælterne er blevet standset eller indskrænket i den Grad, som Tilfældet er, har Forholdet været dette, at man har maattet forsende Fragtstykgods til Ilgodstakst, hvilket vil sige en Forhøjelse med ca. 100 pCt. Men det har været nødvendigt, hvis man vilde vente at faa sit Gods frem til Modtageren indenfor en nogenlunde rimelig Tid. Men nu staar det saaledes for mig, at hvis vi havde faaet den Takstforhøjelse, vi skulde have haft, vilde dette Forhold i meget høj Grad have reguleret sig selv, idet de Varer, som ikke kunde bære Fragten paa de længere Afstande, ganske simpelt ikke vilde være blevet afsendt, og derfor vilde det ikke have været nødvendigt at gribe saa stærkt ind med Hensyn til Vognforsendelser over Bælterne, som Tilfældet er blevet. Og dette har jo haft en overordentlig ubehagelig Følge for det rejsende Publikum. Lad mig ogsaa her nævne et Eksempel. Hvis man rejser her fra København med Dampskibet til Aarhus for at tage videre til Frederikshavn, kommer man til Aarhus ved 7—8 Tiden om Morgen. Der gaar saa et Tog derfra Kl. 8,10 Nord paa. Dette Tog er en hel Dag om at naa Frederikshavn, det kommer først dertil Kl. 7,17 om Eftermiddagen. Og hvorfor? Jo, fordi det skal holde paa alle Stationer og aflaste Fragtstykgods, saaledes at naar Toget forlader Stationen, ser Perronen ud som en Havnekaj med Tønder og Kasser, og hvad Toget ellers fører med sig. I al den Tid skal det rejsende Publikum sidde og vente, og det er en Selvfølge, at Toget paa den Maade maa være længe om Turen, i det Tilfælde, som jeg har nævnt, endog saa længe, at det varer fra Kl. 8 om Formiddagen til Kl. 7 om Eftermiddagen at naa fra Aarhus til Frederikshavn. Jeg er, som sagt, tilbøjelig til at tro, at en Forhøjelse af Taksterne vilde have medført nogen Forandring i Godsforsendelsen, saaledes at Fragtstykgods vilde være blevet befordret med de almindelige Godstog og ikke var kommet til at belejre Persontogene i den Grad, som Tilfældet er blevet, og med de Følger, jeg her har nævnt.

Jeg har ikke villet tilbageholde disse Bemærkninger, navnlig for at henlede den højtærede Trafikministers Opmærksomhed paa de Realiteter, jeg her har nævnt, idet jeg tror, at det vil være i høj Grad nødvendigt i Fremtiden at tage Sigte paa at bøde noget paa dette Forhold.

Med Hensyn til Lovforslagets enkelte Bestemmelser kan jeg billige, at den højt-

ærede Minister foreslaar en Procentforhøjelse, hvilket er den eneste mulige Udvej, naar Loven skal komme til at virke i en nogenlunde nær Fremtid. En virkelig Revision af Jernbanetakstloven vilde medføre en vidtløftig Indregning med Udlandet, der vilde være meget lang Tid. Ved derimod at gennemføre en Procentforhøjelse vil Indregningen kunne foregaa meget lettere og Loven træde hurtigere i Kraft.

Hvad Procentens Størrelse angaar, vil jeg ogsaa mene, at skal den beregnede Sum af 12 Mill. Kr. komme ud, vil man vel neppe kunne sætte Procenten lavere end foreslaaet. Jeg er tilbøjelig til at mene, uden at jeg dog kan have noget klart Overblik derover, at selv om de 12 Mill. Kr. udkommer, vil man derved neppe have naaet det Maal, som vi altid her i Folketinget har tilsigtet, at Driften af Statsbanerne skulde give ca. 3 pCt. af den Kapital, der indestaar i dem.

Ved Jernbanetakstlovens Gennemførelse i 1911 var det et Krav fra alle Sider i dette høje Ting, at Taksterne for Personbefordring over de korteste Afstande, altsaa for Torverejser og lign., skulde sættes forholdsvis lavt. Jeg glæder mig over, at den højtærede Minister har haft dette for Øje, idet der er en Bestemmelse i § 1, som gaar ud paa, at for Personbefordringens Vedkommende skal Forhøjelsen af Takster indtil 35 Øre sættes til 5 Øre. Det er jo en Forhøjelse, der ikke svarer til Procentforhøjelsen, naar man gaar ud fra den bestaaende Grundtakst, og jeg er meget tilfreds med, at den højtærede Minister har lempet dette Forhold. Kun er jeg ikke sikker paa, om 35 er den rette Grænse, om den ikke burde sættes en lille Smule højere under Hensyn til de meget lange Afstande, der er mellem Stationerne enkelte Steder, navnlig i Jylland. Men det er jo et Spørgsmaal, som ogsaa kan drøftes i det Udvalg, som bliver nedsat om Sagen. — Bestemmelsen i § 3, som gaar ud paa at udsætte den almindelige Revision af Loven om Statsbanernes Takster til 1922, finder jeg er en meget fornuftig Bestemmelse. Inden den Tid maa, forhaabentlig da, Krigen være ophørt, og selv om Krigen skulde høre op i Aar eller til næste Aar, kan man ikke vente, at hverken Kul eller Materialier, som Statsbanerne skal bruge, kommer ned i det gamle Prisniveau lige straks, og da vil det være praktisk at have nogle Aar at løbe paa for at indhente Erfaringer med Hensyn til Kullenes og Materialiernes Prisforhold. Jeg kan saaledes i det store og hele tiltræde