

der faar større Driftsudgifter i Kraft af højere Satser — det være sig til Handelsrejser eller til Gods- og Varetransporter — øjeblikkelig vil lægge denne Prisfordyrelse over paa Varene, saa at det brede Publikum maa betale det. Jeg maa derfor fastslaa, at det er absolut demokratisk at have lave Takster baade for de rejssende og for Godsets Vedkommende. Der er imidlertid en Indvending fra det ærede Medlems Side, hvis Rigtighed jeg maa erkende. Det er hans Udtalelse om det beklagelige i, at vort Transitgods skal transporteres for de smaa Satser, men der er jo neppe noget godt i Livet, uden at det ogsaa ledsages af en eller anden mindre god Omstændighed. Vi ved ogsaa, hvad der er Aarsagen til, at Regeringen har stillet sig afholdende i Øjeblikket, idet man ikke har ønsket ved en Forøgelse af Statsbanernes Takster at være med til yderligere at forøge Dyrtiden. Nu erkender jeg, at der er sket en Forskydning i Prisniveauet, og som Følge deraf er det naturligt, at Spørgsmaalet tages op til Forhandling, for neppe mange regner med, at vi efter Krigen falder tilbage i det samme Prisniveau, som vi havde før Krigen — det skulde være underligt, om vi gjorde det. Og hvis man tør forudsætte, hvad jeg ikke er utilbøjelig til at erkende, at Taksterne før Krigen, altsaa de af 1911, var nogenlunde rigtigt afstemte efter det Prisniveau, som vi havde før Krigen, er det ogsaa naturligt, at vi nu tager Spørgsmaalet op til Forhandling, men først, naar vi er kommet ind i Forhold, hvor vi tør regne med igen at have et nogenlunde sikkert Prisniveau, og at dette ikke ligger for i Øjeblikket, synes jeg, vi alle maa kunne blive enige om. Hvor mange Aar der vil gaa, før vi kommer til et nogenlunde konstant Prisniveau, ved jo ingen af os noget om. Det er ogsaa naturligt, at denne Tanke opstaar, for saa vidt som man i de senere Aar, i hvert Fald i de sidste Par Aar, har hørt nævne Tanken om at lønne Tjenestemændene i Forhold til det til enhver Tid raadende Prisniveau, saaledes at forstaa, at man med visse Mellemrum, med tre eller femaarige Perioder, skulde opøre Prisniveauet for de almindelige Livsforbrønde og derefter fastsætte den Løn, som er fornøden for, at den Levofod, man anser for passende for en Lønklasse, skulde kunne opretholdes nogenlunde uanset de større eller mindre Ændringer i Konjunkturerne. Denne Tanke har min absolutte Tilslutning, og jeg vil haabe, at vi ved næste Reform af Tjene-

stemændenes Løn vil finde Udveje til at basere Lønnen paa en saadan nogenlunde bevægelig Skala, der afstemmes efter Konjunkturerne.

Spørgsmaalet er da: Skal vi som det ærede Medlem fra Frederikshavn kræve saa strenge Forretningsprincipper gennemført, at man kan faa en vis Forrentning af Banen? Om det skal være 3 à 4 pCt. eller endnu mere, kan der diskuteres om, men jeg maa sige, at man højst kan stille Krav om en Forrentning paa 2 à 3 pCt. Thi et sundt demokratisk Styre skal, hvad Taksterne angaar, fastholde de Principper, som har været praktiserede og gennemførte her i Landet siden Begyndelsen af 90'erne. Disse Krav byggede paa Jernbanernes Betydning som Kulturens Banebrydere, og dette var rigtigt i den Tid, og jeg haaber ogsaa, at det skal vise sig rigtigt endnu. En let og billig Kommunikation virker mere ophjælpende paa en Egn end noget andet, og Forbindelse med Omverdenen virker ansporende og udviklende. Blot en Egn er nogenlunde befolket og har en Jord, hvor der kan avles nogen Afgrøde, bør den, naar denne Jord er af saa god Beskaffenhed, at den ved Tilførsel af Mergel og Kunstgødning yderligere kan gøres frugtbar, have en Jernbane, selv om der maa hengaa adskillige Aar, før man tør regne med fuld Rentabilitet, ja endog blot med nogle faa Procent af Anlægskapitalen. Der gives jo endnu indenfor det danske Statsbaneanet betydelige Strækninger, hvor Rentabiliteten for enkelte Afsnit, naar de tages for sig, er ganske umulig. Vilde man nu kræve fuld Rentabilitet, ca. 4 pCt. af Helheden, bliver det nødvendigt at regne med Takster, der i høj Grad rammer visse Egne, hvis Jernbaneanet i Virkeligheden godt kunde bære sig med lavere Takster, hvis dette Afsnit var udskilt fra Helheden. Der er heller ikke Tvivl om, at de lave Takster kommer hele Befolkningen til gode gennem et lavere Prisniveau, som gør det lettere at komme igennem med den givne Lønsats og Fortjeneste. I Danmark, hvor man har den lette og bekvemme Forbindelse ad Søvejen, maa Taksterne ogsaa i nogen Maade afstemmes efter de raadende Takster paa Skibsfarten. Men saa vidt mig bekendt har Rutedamperne ikke sat Taksterne op; saa skønner jeg heller ikke, at Statsbanerne skal sætte en Takstforhøjelse i Gang. Naar vi en Gang skal beskæftige os dermed — hvad jeg erkender kan være nødvendigt, naar Krigen er omme — vil jeg regne, at en Forrentning