

ler ikke Krav om, at vi saa pludselig skulde lægge saaledes paa Taksterne, at vi kom op paa en Forhøjelse, der helt kunde dække de usædvanlig høje Kulpriser. Men jeg holder for, at Spørgsmaalet om en Takstforhøjelse, som det dog bliver nødvendigt at komme ind paa i en nær Fremtid, kunde man godt gaa til en Forhandling om, til Trods for, at Priserne paa det Materiel, Statsbanerne bruger, i Øjeblikket er unormale. Det falder jo ingen, heller ikke den højtærede Minister, ind at tro, at vi kommer tilbage til de gamle Materialpriser, naar Krigen ophører. Jeg tror det i hvert Fald ikke, og under alle Omstændigheder ved vi ganske afgjort og bestemt, at vi kommer ikke tilbage til de gamle Funktionærlønninger. Naar vi saa desuden lægger 100 Mill. Kr. paa til nye Statsbaneanlæg, er det en soleklar Sag, at det ikke er et Øjeblik for tidligt at beskæftige sig med Tanken om at ordne Forholdene saaledes, at Statsbanerne dog i alt Fald giver nogen Rente af den meget store Kapital, som er baandlagt i dem. Jeg har tidligere sagt, at jeg mener, at Statsbanerne bør give en Rente af 3 pCt., og deri var det ærede Medlem fra Fredensborg (Moesgaard-Kjeldsen) ogsaa enig med mig. Han sagde ganske vist: 2 à 3 pCt., men han kunde altsaa tænke sig, at vi gik op til 3 pCt.

Den højtærede Minister udtalte, at man ikke kunde tage Hensyn til de usædvanlig høje Kulpriser og dermed begrunde Nødvendigheden af en Forhøjelse af Jernbanetaksterne, thi vi stod her overfor en Krigsbyrde, som vi maatte respektere. Ja, ganske vist, det har jeg til Dels indrømmet, men ogsaa kun til Dels. Vi maa nemlig ikke overse, at denne Krigsbyrde bærer vi ikke alene for os selv paa Grund af de lave Takster, men vi bærer den ogsaa for de andre Lande, som transiterer deres Gods ad vore Jernbaner til en langt billigere Pris, end de kan faa det befordret hjemme hos sig selv, og det er dog ikke Meningen, at vi gennem vore Jernbaner skal bære nogen Del af de andre Landes Krigsbyrder. Men, som sagt, jeg er i Virkeligheden noget trøstet med Hensyn til de økonomiske Betæneligheder, jeg har næret, fordi jeg skønner, at der ikke er saa lang Vej mellem den højtærede Minister og mig, hvad dette Spørgsmaal angaar. Jeg føler mig desuden beroliget derved, at jeg er ganske overbevist om, at ingen Finansminister i Længden vil finde sig i, at en saa stor

baner er blevet kaldt, en Forretning, som, naar disse Forslag er gennemførte, har kostet 400 Millioner i Anlæg, slet intet Udbytte giver. Derfor er jeg ganske sikker paa, at dette Spørgsmaal vil blive aktuelt, og at det vil blive nødvendigt at gennemføre en Forandring paa dette Punkt. Jeg tror det saa meget mere, som jeg i al Almindelighed har nogen Tro paa, at den sunde Fornuft dog til sidst vil sejre, og at det vil den ogsaa gøre i dette Forhold.

Endnu skal jeg kun tilføje, at jeg har hørt et enkelt Medlem — jeg tror, det var det ærede Medlem fra Kerteminde (Eduard Larsen) — udtale, at man umulig kunde gaa til en Takstforhøjelse, fordi Statsbanerne havde saa stor kulturel Betydning, at man kunde se bort fra, om de gav nogen Rente eller ej. Det er selvfølgelig en Skønssag, men her, hvor man staar overfor det Forhold, at nu skal der lægges ca. 100 Mill. Kr. til den Anlægs-sum, der i Forvejen staar i de danske Statsbaner, og dette Beløb skal anvendes paa Anlæg af Dobbeltspor paa Strækninger, som allerede er i Gang, maa jeg sige, at her tror jeg i alt Fald ikke paa den kulturelle Betydning, som disse Anlæg vil faa.

Mikkelsen: Jeg kunde for saa vidt godt have frafaldet Ordet, som de ærede Medlemmer, der har omtalt Privatbanerne og Horsens—Bryrup-Banens Ombygning, alle har anbefalet denne Ombygning, og det lader jo til, at den højtærede Minister ogsaa har opgivet sin Modstand derimod. Men der er dog en lille Ting, som jeg gerne vilde tilføje. Det lod til, at den højtærede Minister ikke var enig med mig, hvad angaar Spørgsmaalet om Statstilskud til Forlængelsen. Andragerne har kun andraget Staten om Halvparten til Ombygning, men til Forlængelsen har de andraget om de $\frac{3}{5}$, og det, synes jeg, er retfærdigt. Vi skal huske paa, at det er ikke nogen særlig god Egn, Banen kommer igennem, og paa Jernbaneloven af 1908 var der bevilget $\frac{3}{5}$ til Forlængelsen. Nu kan det siges, at der er ogsaa andre Baneforlængelser, f. Eks. Tørring-Banen, hvortil der kun er bevilget Halvdelen, men det er ikke nogen egentlig Forlængelse, det er en Gaffelbane. Derimod forlænges Bryrup-Banen, og jeg synes derfor, det er berettiget at holde paa de 3 Femtedele.

Med Hensyn til Tørring-Banen vil jeg sige, at der ventes stærkt paa, at den skal blive vedtaget og stukket ud, saa den kan