

bevist om, at den høje Regering vil tage rimeligt og billigt Hensyn til de Duster, som fra Lovgivningsmagtens Side fremkomme netop med Hensyn til de bestaaende Takster. Paa den anden Side føler jeg, at hvis jeg skulde gaa ind paa dette Spørgsmaal her, vilde mit Foredrag aldrig faa Ende, og det har jo allerede været i nogen Tid. Jeg skal altsaa ikke komme meget dybt ind paa dette Emne, en Begrundelse deraf hører mere hjemme i det Udvalg, som bliver nedjat; men jeg skal gøre opmærksom paa, at det ikke er lutter Fremskridt, vi have haft her i Landet paa Takstbæjnets Omraade. Den ny Godstaxif af 1890 var sikkerlig et Fremskridt, og et Fremskridt, for hvilket vore Eksportvirksomheder have al Grund til at være taknemmelige, fordi det paa de lange Afstande gav en saa følelig Takstnedsættelse, at vi nu ere naaede til et saa smukt Resultat, som en Sammenligning mellem de danske og de tyske og svenske Godstaxiffer udviser. Men det er, som sagt, ikke lutter Fremskridt; thi som Kompensation for den Nedsættelse, som blev givet for de lange Afstande, blev der i 1890 indført en ikke saa lille Forhøjelse for Mellemafstandenes Vedkommende, for Mellemafstande paa saadan noget som mellem 4 Mil og indtil 20—28 Mil. Der blev for disse Afstandes Vedkommende indført en følelig Forhøjelse, for hvilken der naturligvis ingenlunde kan angives noget bestemt Gennemsnitsstal, fordi den varierer efter Takstklasser, efter store og smaa Bogne og efter Afstandene; men jeg tror dog, at jeg ikke tager meget fejl, naar jeg siger, at der den Gang indtraadte en Forhøjelse af 10—15 pCt. for de nævnte Afstande. Indenrigsministeren havde den Gang foreslaaet en Forhøjelse af 15—20 pCt., men der viste sig saa stærk en Uvilje derimod i Jærnbanaeraadet, at man gik ned til en Forhøjelse af kun 10—15 pCt. Men en Forhøjelse blev der altsaa paa disse Afstande, som ligge mellem 4 Mil og 20—28 Mil, om det end varierer noget efter Takstklasserne. Og nu er det jo faaledes, at i vort lille Land ligge mange af vore vigtigste Forjendelser og mange af vore Eksportforsender netop paa disse Afstande. Lad os f. Eks. tage Sjælland; vi vide jo, at for Sjællands Vedkommende er det navnlig Eshjærg, der er den store Eksporthavn — ja, Aarhus er naturligvis ogsaa en vigtig Eksporthavn for Ostjyllands Vedkommende, men det er, som sagt, navnlig Eshjærg, som Eksporten gaar over. Man vil da se, at det er mere end det halve Sjælland, som ikke har længere Afstand til Eshjærg, end at deres Forjendelser komme til at falde ind under de forhøjede Takster fra

1890; dette gælder helt op til Struer og til Horsens og Skanderborg. Det var, som sagt, mere end det halve Sjælland, som i 1890 fik sine Takster til Eshjærg forhøjede. Det forekommer mig nok, at nu, da det saa uigen- drivelig har vist sig, og da den høje Regering i sine Anmærkninger til dette Lovforslag har leveret os saa godt et Bevismateriale i Haanden for, at den lavere Takstpolitik, som man hidtil har fulgt, altid eller i alt Fald i de senere Aar har svaret Regering — jeg ved godt, at der har været en Tid, hvor man i sin rosværdige Iver for at være i Spidsen paa dette Omraade har gjort Skridt, som muligvis kunne have været noget for store og have været skadelige for Jærnbanernes Udbytte — vilde det med dette Bevismateriale i Haanden være rimeligt at benytte denne Lejlighed fra Lovgivningsmagtens Side til at bevæge Regeringen til at gøre det Tilbagekridt, som man gjorde i 1890 om igen og nu erstatte det med et Fremskridt for Mellemafstande fra 4 Mil og indtil 20—28 Mil. Kompensationen for det Tab, der vil følge med Indførelsen af den foreslaaede Skala, hvorved der jo finder en betydelig Nedsættelse Sted for de efter vore Forhold meget lange Afstande, skal efter min Mening søges i den forrøgede Trafik paa de lange Afstande, skal søges ved, at Jærnbannerne blive mere konkurrencedygtige lige overfor Dampskibene. Men først og fremmest skal Kompensationen søges deri, at vor Eksport paa Jærnbannerne gaar fremad, idet de saa saa meget mere at besørge, fordi de byde billigere Vilkår, saa at det langt bedre end tidligere kan betale sig at udføre danske Produkter, og vi blive mere konkurrence- dygtige overfor Ulandet. Man skal ikke, naar man gør et Fremskridt paa de lange Afstande, kompensere det ved et Tilbagekridt paa Mellemafstandene; det er navnlig her i Landet meget betænkeligt. — Der var endnu et Par Ting, jeg vilde tale om med Hensyn til Taksterne; jeg skal begrænse det saa meget som muligt. Jeg skal henstille, om der ikke var Grund til at forsøge nogle Nedsættelser i Lighed med den, Regeringen selv foreslaar ved Ophævelsen af Bognladnings- takst 4. Rød og Flæsk ere jo i Bognladnings- takst 5, og det faar altsaa ingen Nedsættelse her. Var der ikke nogen Grund til for disse Produkters Vedkommende at give en tilsvarende Nedsættelse som den, man nu giver for de andre Varer, altsaa at sætte dem ned til Bognladnings- takst 6? I det hele have vi i Bognladnings- takst 5 forskellige af vore vigtigste Varer, og jeg bedfender mig den Betragtning, at ligesaa vist som jeg altid vil være en Modstander af al kunstig