

Iedes vi end høre os ad, saa sin Landbrugsforsyning fra Udlandet i langt større Grad, end Tilfældet er med de andre Byer. Jeg mener, at dette er et Punkt, som man maa tage under nøje Overvejelse, naar man forhandler et saa indgribende Lovforslag som dette. Der kunde vel være Grund til at sætte Taksterne ned paa de lange Afstande, dersom vore Nabolandes Takster viste sig i lignende Retning, men det gøre de slet ikke. I Sverige er det saaledes Tilfældet, at Betalingen for Befordring paa de lange Afstande baade for Personer og Gods er forholdsvis dyrere end paa de korte Afstande og i vort Naboland mod Syd, nemlig Tyskland, viser det samme Forhold sig i endnu højere Grad. Se vi hen til Personetaksterne i Tyskland, og sammenligne dem med Danmarks, viser det sig ved Dobbeltbilletter paa 3dje Klasse, at der kun er 10 Dros Forskel i Betalingen paa Afstande af indtil 15 Kilometer. Medens man nu i Tyskland beholder den samme Beregning uden Rabat paa 480 Kilometer som paa 15 Kilometer, have vi en Rabat af over 3 Kr. I Tyskland koster nemlig en 3dje Classes Dobbeltbillet, der gælder for en Strækning af 480 Kilometer, 25 Kr. 60 Dre, medens den i Danmark koster 18 Kr. 90 Dre, og havde vi ingen Rabat, vilde den være kommen til at koste 22 Kr. 40 Dre. Skulde vi imidlertid faa det Forslag, som her er forelagt, gennemført, saa vilde en saadan Rejse ikke en Gang komme til at koste 18 Kr. 90 Dre. I de Anmærkninger, der ledsage Lovforslaget, er det jo nemlig udtalt, at den længste Rejse kun skal koste 6 Kroner, og en saadan Rejse, som jeg her taler om, vil altsaa kun komme til at koste 12 Kroner. Det viser sig altsaa her, at vi allerede nu i Forhold til vore Nabolande have en faldende Skala paa de lange Afstande, og vi vilde altsaa komme til at gøre denne Forskel langt større, end den nu er. Det kan jo siges, og det er sagt fra forskellig Side, at de korte Afstande fordrer større Udgifter til Stationer osv. end de lange, men det maa jo i denne Henseende være ligedan her og i Tyskland. Naar vi nu affasse Dobbeltbilletter, saa er jeg ganske vist betænkelig ved den Udgift som vil opstaa til forøget Personale paa Stationerne i Anledning af, at vi affasse Dobbeltbilletterne. Naar vi nemlig ingen Rabat gibe paa Dobbeltbilletter for korte Rejser, kunne vi ikke gaa ud fra, at Folk, som rejse en kort Vej til Byen, paa deres Afgangstation forsyne sig med Dobbeltbilletter; vi maa derfor gaa ud fra, at de ville samles i store Masser paa Stationen og forlange Billetter, naar de skulle hjem om Aftenen, og dette vil kræve

et forøget Personale ved disse Stationer. Jeg tror derfor, at det er uheldigt, at Regeringen ikke har beholdt Dobbeltbilletsystemet. Det har jo imidlertid ikke kunnet opnaas, og stont vi, som den ærede sidste Taler sagde, kun modvillig ere gaede med til ikke at faa noget godt for Nærtrafikken af de paatænkte Nedsættelser, ere vi dog gaede med til Forslaget. Jeg skal nu omtale Godstrafikken. Der ser det ud til, at jeg med den ærede Formand i Udvalget, staar temmelig ene, idet der føres saa mange Argumenter i Marken for, at de korte Afstande kræve en forholdsvis højere Betaling. Nabolandene ere ganske vist ikke vegne tilbage derfor, saaledes er i Sverige den faldende Skala for Godstrafikken ikke bragt saaledes i Anvendelse som her. Sammenligne vi vore Takster med Taksterne for den tykke Godstrafik, saa koster f. Eks. Forsendelsen af 100 Kilogram almindeligt Stykgods paa en Strækning af 15 Kilometer akkurat lige saa meget i Danmark som i Tyskland, nemlig 25 Dre, men komme vi til 600 Kilometer, som jo er noget nær den længste Afstand her i Landet, saa koster i Tyskland Transporten af 100 Kilogram over denne Afstand 6 Kr. 4 Dre, medens den hidtil i Danmark har kostet 2 Kr. 21 Dre. Der er altsaa allerede en stor Forskel i Betalingen for Godsforsendelsen paa kortere og paa længere Afstande, og her er der jo paatænkt en hyderligere bethdelig Nedsættelse. Jeg indrømmer med den ærede sidste Taler, at for Landbrugsprodukterne er det godt, at Taksten bliver nedsat; her ster vel den væsentligste Nedsættelse ved, at det, der gaar ind under Takst Nr. 4, som udgaar, for Fremtiden kommer til at gaa ind under Nr. 5 og altsaa bliver billigere, men for Nr. 5's Vedkommende er der en Stigning i Taksterne paa Nærtrafikken. Det er ikke alene de 3 pCt., det her drejer sig om, men naar vi lægge Fragten for tomt Retourgods til, saa forøges Udgiften jo hyderligere paa de korte Afstande, idet jo ogsaa Retourgodsfragten kommer til højere og stærkere at ramme Nærtrafikken end Trafikken paa de lange Afstande. Der er talt om, at Bognenes Afslæsning og Baalæsning tager Tid, og at man af den Grund skulde gaa hyderligere ned paa de lange Afstande, men ved de lange Afstande maa man huske paa, at Udgifterne til Godstrafikken forøges i høj Grad, ved Færgernes Vedligeholdelse og Godsets Transport paa Færgerne, naar Godset skal passere Bælterne. Jeg kan derfor ikke se, at der virkelig er nogen Grund til at gaa saa langt ned paa de lange Afstande, som der her er Tale om. Det For-