

at lægge en indirekte Beskatning paa Befolkningen, vil jeg hellere lægge den paa dem, der køre, til Fordel for dem, der ikke køre, end omvendt.

Naar jeg saa vender mig til det foreliggende Forslag, ser jeg jo, at Tendensen i Forslaget er en moderat Forhøjelse af ca. 10 pCt. over det hele. Der er nogen Forskel, men gennemgaaende foreslaas en moderat Forhøjelse paa ca. 10 pCt. Jeg er for saa vidt enig med den højtærede Finansminister, som jeg mener, at en meget pludselig stor Forhøjelse vilde være uheldig. Naar jeg altsaa sætter Forrentning som Maalet, kan jeg gaa med til, at man ikke naar dette Maal i eet Skridt. Jeg kan altsaa gaa med til en moderat Forhøjelse; men det gælder om, at denne Forhøjelse kommer til at ligge paa de rette Steder. I Takstloven af 1896 blev Lokaltrafikken, Nærtrafikken, som den kaldes, ganske utvivlsomt forurettet. Tendensen i Takstloven var jo den, at vi skulde rejse billigt her i Landet, og det var en Tendens, der blev fuldt fyldestgjort for de lange Afstandes Vedkommende; men da Forslaget blev praktisk gennemført, viste det sig, at de korte Afstande ikke blot ikke havde faaet nogen Lettelse, men at de endogsaa havde faaet et Paalæg. Dette var ganske vist ikke stort, men det var tilstrækkeligt til at irritere den store almindelige Del af Befolkningen. Naar man læser Forhandlingerne i 1896 om denne Statsbanelov, de Forhandlinger, der gik forud for Loven, forbavses man over, at dette skulde blive Resultatet, idet alle Talerne, i hvert Fald næsten alle Talerne i dette Ting, talte ud fra det Synspunkt, at det gjaldt om, at der ikke skete Nærtrafikken nogen Skade, at det gjaldt om, at Nærtrafikken ogsaa fik en Lettelse. Der var, tror jeg, næsten mellem alle Partier her i dette Ting Enighed om, at saa skulde det være, og dog blev Resultatet et helt andet. Det blev det, fordi den Gang allerede havde der uddannet sig en Statsbaneteori her i Landet, som havde vundet den daværende Minister for offentlige Arbejder for sig, saa at han i Tillid til den holdt paa den store Nedsættelse for de lange Afstande. Folketinget stod jo, som ogsaa det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Philipsen) fremhævede, den Gang svagt over for Ministeren, for det stod saaledes, at det vidste, at hvis man ikke naaede til Enighed med Ministeren, bleve Taksterne ved at være en administrativ Sag, kun ved at opnaa Enighed vilde man faa det ind under Lovgivningsmagten. Lad mig indskyde den

Bemærkning, at jeg er ganske uenig med det ærede Medlem for Hurup (N. Andersen), naar han mener, at det vilde være en Fordel, om Hovedbestemmelserne angaaende Jernbanetaksterne vedbleve at være en administrativ Sag. Jeg synes, at en Ting, der har en saa stor økonomisk Betydning for det hele Land, for Statskassen og den almindelige Befolkning, bør retteligt drages ind under Lovgivningsmagten. I Ly altsaa af denne Statsbaneteori lykkedes det i 1896 at føre Taksterne igenem. Man nedsatte da Prisen for de lange Rejser til noget meget lavt, til det laveste, man vistnok kender i noget Land, mens der samtidig blev lagt paa de korte Rejser. Denne Statsbaneteori lever og røres endnu. Den staar i sin Blomst i Kommissionens Betænkning, vi have hørt den forfægte her i disse Dage ogsaa i dette Ting. Jeg tilstaar, at det var med en høj Grad af Forbavselse, jeg hørte det ærede Medlem for Hurup i Gaar knæsætte den, idet han talte om den „ulyksalige Nærtrafik“, som var til Skade for Banerne, og som ingenlunde betalte sig. Han sagde, det var en almindelig Erfaring ikke blot i dette Land, men i alle Lande, at det var Nærtrafikken med Personer, som var Jernbanernes Akilleshæl, og at selv med den Forhøjelse, der nu er foreslaaet, betalte den sig ingenlunde.

Jeg vilde gerne beskæftige mig lidt med denne Teori, fordi det er min Opfattelse, at det vil være heldigt for os alle, hvis det kunde lykkes under denne Forhandling at dreje Halsen om paa denne Teori. Den skyder frem i Jernbanekommissionens Betænkning, og jeg skal med den højtærede Formands Tilladelse oplæse nogle Linier, som manifesterer, hvad denne Teori gaar ud paa. Den gaar altsaa ud paa, at Nærtrafikken for Banerne er saa overordentlig dyr, og den opstiller nogle Beregninger i den Anledning. Der staar her i Jernbanekommissionens Betænkning: „Der gaar saaledes i et vist Omfang Slid paa Banelegemet, Bygninger og Materiel uden nogen som helst Benyttelse, alene ved den Virkning, som Vind og Vejr, Kulde og Varme udøve, yderligere er Trafikkens Indfyldelse paa de forskellige Jernbaneanlæg meget forskellig. Medens Slid paa Materiel og Overbygning i væsentlig Grad er afhængigt af Trafikkens Størrelse, øver denne en langt ringere Virkning med Hensyn til Slid paa andre Anlæg, for Eksempel Bygninger. Heller ikke blive de til Driften nødvendige Material- og Arbejdsomkostninger paavirkede