

danske Generalkonsul Mendelsohn-Bartholdy har udtalt, at Følgerne af Toldnedsættelse paa Konfektionsvarer ville være, at Exporten til Danmark vil tiltage betydeligt.

En anden dansk Generalkonsul, i Hamburg, har i en Indberetning til Udenrigsministeriet i August 1907 udtalt sig saaledes:

„Den stærke industrielle Udvikling i Tyskland turde under Omstændigheder blive en Fare for mange udenlandske Industrier, nemlig naar et stærkt økonomisk Tilbageslag gjorde det umuligt eller blot vanskeligt tilnærmelsesvis i samme Udstrækning som nu her i Indlandet“ — altsaa i Tyskland — „at finde Afsætning for de industrielle Produkter. Mangen en udenlandsk industridrivende vil da komme til at mærke, hvad en tysk Overproduktion kan komme til at betyde, og kommer et saadant Forhold til at vare i længere Tid, vil vist mere end een Stat faa at føle, at den ved en Handelstraktat med Tyskland har afskaaren sig fra at forhøje en Række industrielle Toldsatser for Varer, den selv producerer i større Omfang.“

Det er altsaa to af den danske Regerings Generalkonsuler, der have udtalt sig paa denne Maade; det forekommer mig at være tilstrækkelig betegnende.

Jeg skal nu kun tillade mig at oplæse et Par Linier, som fremkom omtrent paa samme Tid, hvor den højttærede Minister talte om Firskillingerne; det er den amerikanske Præsidents Budskab til Senatet og Repræsentanternes Hus den 3. December 1907, og det lyder saaledes:

„Landets finansielle Situation er fuldstændig tilfredsstillende, hvad man hovedsagelig kan takke den nuværende Tariflov for. Grundlagene for Beskyttelses-Toldsystemet bør ikke forandres.“ Men Danmark er jo ikke Amerika, og vi herhjemme ere jo langt klogere og dygtigere end Amerikanerne! (*Bramsen*: Det tro vi da!).

Ja, jeg beklager at maatte trætte det høje Ting endnu en Tid, men ærede Medlemmer ville maaske erindre, at jeg i Fjor Foraar ved Toldlovens 1ste Behandling i dette Ting fremkom med Udtalelser om, hvorledes de danske Statsbaner ved billige Fragtsatser begunstige den tyske Import, saaledes at tyske Varer forsendes paa vore Baner til betydelig lavere Fragtsatser end de dermed konkurrerende danske Produkter. Dette mærkværdige Forhold maa selvfølgelig tages i Betragtning, naar man vil skride til saa betydelige Nedsættelser i Toldbeskyttelsen, som Regerin-

gen og Folketinget foreslaa. Jeg vil da først fastslaa, at mine Opgivelser om Fragterne selvfølgelig vare rigtige undtagen paa et enkelt Punkt, nemlig min Fragtberægning over Kartoffelmel, hvilket er begrundet i en mindre tydelig Affattelse af Godsklassifikationen. Da denne Sag ikke har været Genstand for nogen indgaaende Forhandling i Landstingets Toldudvalg, og da den fremdeles er af største Betydning ved Toldlovens fortsatte Behandling, ser jeg mig nødsaget til atter at bringe Jernbane-administrationens meget mærkelige Forhold frem i dette Ting.

Det første Spørgsmaal, der naturligt fremstaar, er: Hvorledes er det overhovedet muligt, at de danske Statsbaner begunstige Udlandet i den Grad paa Bekostning af Landets egne Børn? Hertil skal jeg bemærke, at dette unaturlige Forhold formentlig er opstaaet derved, at man i Rigsdagssamlingen 1901—02 behandlede Lovforslaget om forhøjede Jernbanetakster, som vedtoges af Rigsdagen den 15. Maj 1903. Uagtet man altsaa i et Par Aar forhandlede om disse forhøjede Takster, som man vidste vilde komme, forhandlede man samtidig med Tyskland paa Basis af de gamle Takster af 1897, og den ny dansk-tyske Tarif traadte i Kraft den 1. Oktober 1903, altsaa 4½ Maaned senere, hvorved altsaa Udlandet i saa høj en Grad begunstigedes. Nu er det selvfølgelig altid vanskeligt at faa to forskelligartede Systemer til at passe nøjagtig ind i hinanden, og jeg skal erkende, at der altid har været nogen Forskel paa Taksterne mellem Danmark og Tyskland. Men naar man skrider til betydelige Forhøjelser af Fragtsatserne i Indlandet, saa forekommer det mig at ligge lige for, at man samtidig maa forhøje Fragttaksterne for de Varer, der indføres her til Landet, ellers gør man Uret lige overfor naturlige og berettigede Interesser. De danske Statsbaner ere ikke først og fremmest en almindelig Transportforretning, for hvem det kommer an paa at give det størst mulige Overskud. Statsbanerne bør ikke optræde som en Privatforretning, der maaske mindre bryder sig om Midlerne, naar blot der kan tjenes Penge, og jeg skal erkende, at dette have de gjort. Man savner i alt Fald ved denne Lejlighed hos Administrationen en Forstaaelse af Jernbanens betydningsfulde Indgriben i Nutidens Erhvervsliv, som gør det forklarligt og forstaaeligt, at vore Jernbaners Administration saa fuldstændig har maattet ligge under for den tyske Administration, der ved