

højelser paa adskillige Omraader blev et saadant Minus; saa meget mere som disse Forhøjelser — jeg tænker i dette Øjeblik særlig paa Forhøjelserne af Persontaksterne — netop ramme haardest paa de mest fintmærkende Punkter, dels paa de ganske korte og dels paa de lange Rejser. Nu koster en 3die Klases Billet fra København til Hellerup 15 Øre; fremtidig skal den forhøjes til 20 Øre; men samtidig kan man med Sporvogn køre ud til Hellerup for 10 Øre, og der er vel ikke Tvivl om, at en Mængde Mennesker ville foretrække den sidste Befordring. Men det vil let ses, at for hver Passager, der gør det, lide Statsbanerne et Tab af 15 Øre. Nu koster en Billet til Springforbi 35 Øre og skal forhøjes til 40 Øre. Men hvis Resultatet bliver, at en hel Del Passagerer af den Grund enten opgive Turen eller tage med Sporvogn eller Dampskib, cykle derud eller komme derud paa anden Maade, blot saa mange, at Trafikken mellem København og Springforbi synker med kun $\frac{1}{8}$, altsaa til $\frac{7}{8}$ af sin nuværende Størrelse, saa er hele Indtægtsforøgelsen slugt. Det Publikum, der benytter Banen, kommer ganske vist til at betale de højere Priser; men Profitten gaar til Sporvejsselskaber, Dampskibsselskabet, Kapervogne o. s. v.

Som det gaar her, vil det gaa mangfoldige Steder ude i Landet, især hvor det gælder Nærtrafikken mellem en By og dens Opland. Det var fuldstændig rigtigt, naar det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) henviste til Cyklerne. Han gjorde det endog med en digterisk Fantasi, udmalede dette Fremtidsbillede, hvor vi næsten ikke kunde gaa paa Landevejene for Cyklerne, hvor det vilde være et rent Særsyn at se et Menneske gaa paa sine Ben. Jeg ved ikke, hvorledes det ærede Medlem mente, man skulde komme uden om den Konkurrence med Cyklerne. Jeg hørte ikke det ærede Medlem tale om, at man af den Grund skulde afskaffe det 5 Øres Tillæg for Nærtrafikkens Vedkommende. Jeg har maaske læst hans skjulte Tanker, naar jeg har tænkt paa noget i Retning af en Cykleskat. Det er muligt, at en saadan skulde træde til som Komplement til disse 5 Øres Forhøjelser.

Hertil kommer det Moment, at man ikke blot kan unddragesig den højere Betaling ved overhovedet ikke at benytte Banen; men ogsaa ved at gaa ned fra en dyrere Vognklasse til en billigere, og det vil sikkert i Praksis komme til at gaa en endnu større Virkning. Jeg tager et be-

stemt Eksempel. Nu koster en 2. Klases Hurtigtogsbillet mellem Kolding og Randers 6 Kr. 50 Øre; den vil i Fremtiden koste 9 Kr., altsaa blive forhøjet med 2 Kr. 50 Øre. Det er en meget drabelig Forøgelse, og da Rejsen kan tilbagelægges endogsaa i mindre end 4 Timer, 3 Timer 55 Minutter, med et bestemt Tog, er der ingen Tvivl om, at en hel Del Passagerer, der tidligere have kørt paa 2den Klasse, nu ville foretrække at sidde paa Træbænkene og spare ikke mindre end 3 Kr. 75 Øre, altsaa omkring 1 Kr. for hver Time de sidde paa 3die Klasse i Stedet for paa 2den Klasse. Men for hver saadan Passager vil Resultatet af Takstforhøjelsen blive et reelt Tab for Statskassen af 1 Kr. 20 Øre i Stedet for en Gevinst af 2 Kr. 50 Øre.

Noget lignende vil utvivlsomt, som det ogsaa tidligere af Ordføreren for Venstre blev fremhævet, i stor Udstrækning gøre sig gældende for Godstrafikkens Vedkommende. Her ville sikkert Dampskibene overtage Befordringen af det Gods, Statsbanerne støde fra sig ved at fordyre Fragterne, og det vil sikkert give et stort Plus til de tarvelige Procenter, som de Dampskibsselskaber, der drive indenlandsk Fragtfart, i de sidste Aar have givet, saaledes som det ærede Medlem oplyste os om. Det ærede Medlem udtalte saa Ønsket om, Haabet og Forventningen om, at saa vilde Dampskibene forhøje Taksterne for Gods. Det er et Ønske, der maa klinge lidt mærkeligt i de handlendes og industridrivendes Øren, dette Ønske om, at de private Dampskibsselskaber ville skrue Taksterne i Vejret for det Gods, de befordre, et Ønske, der i Grunden tydeligt afslører Konsekvenserne af det Forslag, vi her have med at gøre. Men det kunde jo være, at den ærede Ordførers Haab blev skuffet. Der foreligger Udtalelser, som det ærede Medlem maaske neppe kender, fra Direktør Cold i det forenede Dampskibsselskab om, at man ingenlunde tænker paa at forhøje Fragterne — jeg har ikke Ordlyden for mig — i hvert Fald ikke uden samtidig at skride til Indrettelsen af nye, bedre, mere hurtigsejlende Skibe. Saadanne Udtalelser foreligge offentlig. Og selv om maaske det forenede Dampskibsselskab en Gang i Tiden vil skrue Fragterne i Vejret, vil det selvfølgelig sørge for ikke at forøge dem saa stærkt som Statsbanerne, men sørge for, at der bliver et Spillerum, gennem hvilket det kan opsiges det Gods, som Statsbanerne have frastødt. I modsat Fald vilde Direktionen og Bestyrelsen