

Omraader, og dog er jeg ikke i Tvivl om, at det Forslag, som den højtærede Trafikminister har lagt frem her, er lige saa godt som de Forslag, den højtærede Finansminister har forelagt. (*Alfred Christensen*: Det skal der ikke meget til.) Nej, det skal der ikke, det kan være, at det er hverken værre eller bedre. Men der er altsaa den Forskel, at den højtærede Finansminister faar Ros af sine Ordførere, hvor den højtærede Trafikminister dødles. (*P. T. Nielsen*: Det passer jo slet ikke!) Jo, det passer.

Den ærede Ordfører brugte nogle Oplysninger, som han havde faaet af Hr. C. C. Clausen, og det er meget prisværdigt af den ærede Ordfører at gøre det, for saa vidt han gør det rigtigt, thi Hr. Clausens Oplysninger ere ganske udmærkede, naar man blot vil følge dem helt og drage Konsekvenserne af dem, men det gjorde det ærede Medlem ikke. Jeg lagde Mærke til, at da han drog Sammenligninger mellem Taksterne i Danmark og Taksterne i andre Lande, glemte han paa et Par Steder for Norges Vedkommende at anføre det Faktum, at der ogsaa gælder andre Takster end dem, han nævnedes, da man har Returbilletter deroppe, som gælde i 3 Maaneder. (*P. T. Nielsen*: Det nævnedes jeg!) Nej, det nævnedes det ærede Medlem ikke. Naar De faar Rigsdagstidende at se, skulle De faa at se, at det paa et Par afgørende Punkter er blevet udeladt. Men for øvrigt, naar man vil drage Sammenligninger mellem Taksterne i Danmark og i Norge, burde man huske paa, hvorledes Forholdene i Norge ere i Sammenligning med i Danmark, hvad angaar Muligheden af at anlægge Jernbaner. Naar man ser paa, hvad det Arbejde af sprænge Klipper ud deroppe koster, faar man et umiddelbart Indtryk af, at det koster ganske anderledes Summer at anlægge Jernbaner i Norge end i Danmark. Det faar man tage med i Betragtning, naar man vil drage Sammenligninger mellem, hvad det koster at køre paa Jernbane i disse Lande. Der er allerede gjort opmærksom paa, at naar man sammenligner Jernbanetaksterne i Danmark med Jernbanetaksterne i Tyskland, skal man huske paa, at de dernede have en 4de Klasse, som tager en mægtig Portion af Trafikken dér, og den er billigere end 3die Klasse her.

Det ærede Medlem talte ogsaa om, at der kunde være Fare for, at der kunde opstaa Konkurrenter til Jernbanerne ved, at vi forhøje Taksterne, og han nævnedes da blandt andet Cyklen. Aa ja, Cyklen vil vel nok vise sig at være en ret betydelig Konkurrent til Jernbanerne, men jeg synes, der

er en Sandsynlighed for, at Cyklen bliver en stærkere Konkurrent til Jernbanerne, naar vi sætte Jernbanetaksterne op. Den er allerede en ret stærk Konkurrent paa de korte Afstande, og den vil i høj Grad blive det samtidig med, at vi forhøje Taksterne. Men siden vi ere ved at tale om Cyklerne og om den Sammenligning, som den ærede Ordfører for Regeringspartiet drog mellem Taksterne i Danmark og Taksterne i andre Lande, kunde jeg have Lyst til at gøre opmærksom paa, at for Befordring af Cyklerne, for hvilke man ogsaa vil sætte Taksterne op herhjemme, er Danmark vistnok det dyreste Land i Europa. I Tyskland koster det, saa vidt jeg ved, 18 Øre at faa en Cykle befordret 100 Kilometer, i Sverige koster det, saa vidt jeg ved, 50 Øre at faa en Cykle befordret saa langt som fra Falsterbo til Haparanda, i Frankrig er det vistnok ganske gratis, og i Tyskland har man særlig billige Takster for Cykler indenfor visse korte Afstande — saa vidt jeg ved, er det for en Strækning, der ikke udgør 6 danske Mil. Der er ingen Tvivl om, at Befordring af Cykler for de danske Jernbaner er en ret lukrativ Forretning. Jeg indrømmer, at der er en hel Del Arbejde derved, men hvad faar man her i Verden uden at gøre et Arbejde for det? Jeg tror, at hvis man sætter Taksterne op her, opnaar man blot den ene Ting, at man faar mindre at køre med og en stærkere Konkurrent, end man hidtil har haft, i Cyklen.

Med de Erfaringer for Øje, som vi have med Hensyn til, hvad det resulterer i, naar man forandrer Jernbanetaksterne, synes jeg, man skulde være meget forsigtig og ikke gaa til en saadan Forhøjelse, som der her er Tale om. Da vi fik Takstloven af 1896, som satte Taksterne betydeligt ned, navnlig for lange og mellemlange Afstande, steg i 2 Aar Trafikken for 1ste Klasse med 22 pCt., for 2den Klasse med 26 pCt. og for 3die Klasse med 24 pCt. Da vi saa i 1903 satte Taksterne op, sank 1ste Klasse i Løbet af 2 Aar med saadant noget som 30 pCt., 2den Klasse sank med 16 pCt., og uagtet dette maatte medføre, at en Del af disse rejsende gik over i den billigste Klasse, i 3die Klasse, steg dog 3die Klasse ikke, og Forholdet er endnu dette, at der kører endnu færre paa 1ste Klasse end i 1896—97. Jeg synes, at naar man har saadanne Erfaringer, skulde man være varsom, navnlig i en Tid som denne, med at forhøje Taksterne.

Den højtærede Finansminister sagde forleden Dag, at det Forslag, som her er til Behandling, ikke er noget Skatteforslag,