

kommer til at betale Takstforhøjelsen her, ved at det faar mindre for sine Varer. Ganske det samme gælder for Kreaturforsendelserne. Oppe i den By, hvor den højtærede Trafikminister er valgt, drives der en ret stor Kødeksport paa Norge. Eksportørerne rejse til Aalborg og ud i Vendsyssel, hvor de købe og modtage Kreaturer, føre dem i Vognladninger til Frederikshavn, hvor de blive slagtede, og saa gaa de med Skib til Norge, hovedsagelig til Christiania. Naar nu Taksterne blive forhøjede her, kan det ikke nytte noget, at Eksportørerne sige oppe i Norge, at de maa have mere for Varerne i den Anledning. Resultatet bliver, at de give saa meget mindre for Varerne hos Producenterne, det bliver dem, der komme til at betale.

Der er imidlertid andre Erhverv, som det maaske vil komme til at gaa haardere ud over. Jeg skal ikke komme langt ind paa dette, det er allerede nævnt af det ærede Medlem for Københavns 10de Valgkreds (Bang). En saadan Industri som Tørveindustrien — vi have forskellige Steder i Landet en ret betydelig Tørveindustri — vil blive meget uheldig stillet, hvis dette Forslag nogen Sinde bliver til Lov. En Jernbanevognladning Tørv repræsenterer ikke mere end saadant noget som en Fjerdedel af Værdien af en Vognladning Kul, og da de to Ting konkurrere, er det klart, at det vil komme til at gaa ud over Tørvene, naar disse Takster blive gennemførte. Den Udstrækning, i hvilken det nu kan lønne sig at forsende Tørv omkring i Landet, vil blive betydeligt indskrænket, og det vil sige, at det overhovedet ikke vil lønne sig at drive den Tørveindustri, som nu drives, og hvorved en Mængde Mennesker har et forholdsvis taaleligt Erhverv, og i hvilken de have anbragt ret store Penge. Hele den Industri vil forsvinde, og det vil medføre, at disse Penge i Stedet for som nu at blive her i Landet ville gaa til Udlandet for Kul. Der er ogsaa dette, at Murstensindustrien vil lide betydeligt, idet det rimeligvis herefter vil lønne sig i højere Grad end nu at føre Mursten pr. Sejlskib fra Udlandet hertil, saa det ogsaa vil komme til at gaa ud over en hjemlig Industri paa det Omraade, hvorved danske Arbejdere ville lide Tab i deres Erhverv og overhovedet den danske Industri blive uheldigt stillet i Forhold til Udlandets.

Men foruden dette er der et andet Forhold med Hensyn til Godstaksterne, som ogsaa allerede er omtalt her, og hvorved det viser sig, at man efter min Mening

i hvert Fald ikke har taget tilbørligt Hensyn til dansk Virksomhed. Det lyder godt, naar det rundt omkring i Landet hævdes meget stærkt, at vi skulle støtte dansk Arbejde. Men hvorledes stiller saa dette Forslag sig til den Tanke? Det stiller sig saaledes, at ifølge Lovens egne Bemærkninger vil det vare adskillige Aar, inden disse forhøjede Takster ville kunne være gennemførte i den mellemrigske Takst, som vi have med Udlandet, og deraf vil da det Forhold opstaa, at Udlandets Frembringelser ville blive befordrede billigere paa danske Jernbaner end Landets egne Produkter og Arbejder. Det er en vidunderlig Maade at støtte dansk Arbejde paa, og jeg vil bede om, at det Udvalg, som eventuelt kommer til at arbejde med denne Sag, vil have sin Opmærksomhed henvendt paa, at man ikke ad den Vej gaar hen og lægger forøgede Hindringer i Vejen for Udnyttelsen af dansk Arbejdskraft og danske Frembringelser i det hele. Hvordan man end ser paa dette Forslag, maa man indrømme, at det ved at ophøjes til Lov vil komme til at virke paa Udviklingen herhjemme som en Forbrugsskat. Derfor synes jeg, det burde aldrig været fremsat.

Man taler om, at den Rente, Statsbanernes Overskud udgør af den i Banerne anlagte Kapital, er for lille, den har for det sidste Aar kun været 1,23 pCt. Nu er det maaske ikke helt let at bestemme Procenten saa nøjagtigt, men lad det staa ved sit Værd, lad os holde paa, at det er 1,23 pCt. Saa vidt jeg har kunnet forstaa, have alle de Kommissioners Forslag og alle de Forhandlinger, som have været førte om Jernbanespørgsmaal med Hensyn til Taksterne, i det væsentlige gaaet ud paa, at over 2 pCt. kunde man ikke regne, at Jernbanerne skulle svare. Men dertil skulde man ogsaa omtrent naa. Men i de sidste 10 Aar have de danske Statsbaner givet et gennemsnitligt Udbytte af over 2 pCt., henved 2½ pCt., og det synes da mærkeligt, at fordi de i et enkelt eller et Par Aar gaa ned under dette Gennemsnit, skal man forhøje Taksterne. Det kan ikke være et Forrentningsspørgsmaal, naar man gaar ud fra den Tanke, som er slaaet fast ved forskellige Lejligheder og vistnok af alle de Autoriteter, som have haft med Sagen at gøre, at omkring ved 2 pCt. bør være det normale. Naar man har fastslaaet dette, synes det mig i høj Grad forkert, at man, fordi Udbyttet i et Par Aar er gaaet noget ned derunder, skal forhøje Taksterne. Den Rente, et enkelt Driftsaar udviser, synes mig et for løst Grundlag at bygge en ny