

faar ingenting, idet den ikke alene taber Gevinsten ved denne Fragtforhøjelse; men tillige taber den Gevinst, den i Forvejen havde paa disse Fragter. Det er jo ogsaa muligt, at man i Tyskland ikke vil se med særlig gunstige Øjne paa denne Fragtforhøjelse paa deres Raavarer, som konkurrere med Englands. Det er muligt, at man der vil svare med en forhøjet Takst for Kvægtransport. Man vil saaledes i flere Retninger opnaa ugunstige Forhold ved at gaa den Vej. Det er et Punkt, som nøje maa overvejes. Det kan ikke gaa an, at vi skade vore Erhverv samtidig med, at Staten ikke faar nogen Gevinst.

Med Hensyn til de hjemlige Varer har man i disse Dage set, at naar man slaar iblandt en Flok Hunde, hylér den, man rammer. Der er fremkommet adskillige Hyl, og nogle af dem kan man neppe sidde overhørig. Spørgsmaalet om Teglværksprodukter har været nævnt af flere ærede Talere, og det er utvivlsomt, at naar disse Produkter for at køre nogle Hundrede Kilometer stige i Varepris med ca. 10 pCt. af Varens Værdi, maa man være opmærksom paa dette Punkt. Det er givet, at disse Varer ligesom Grus, Sand og lignende mindre værdifulde Varer ikke taale store Fragtforandringer. Der er Virksomheder, som det maaske vil være dødbringende for. Det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) antydede, at man maaske kunde søge andre Udveje, fastsætte andre Fragter for saadanne Varer. Det vil jeg dog anse for lidt farligt at gøre i selve Loven. Det ærede Medlems Tanke gaar formodentlig i Retning af at oprette en Takstklasse til, en Takstklasse 7. Men der er neppe Tvivl om, at hvis man gjorde det, vilde der komme et uhyre Pres paa Statsbanernes Ledelse fra alle de Mennesker, som ere interesserede i disse Spørgsmaal, for at komme ind under Takstklasse 7, et Pres, som sikkert vilde blive støttet af ærede Medlemmer i denne Sal, naar de følte Skoen trykke i deres Valgkreds. Jeg anser det for lidt uehdigt at gaa den Vej, og jeg mener ikke, det er fornødent; thi saa længe § 61 i Takstloven er gældende, saa længe har man en Udvej til at gøre Lempelser paa disse Punkter. Der staar i den nævnte Paragraf, at der skal indføres „særlige, lavere Takster for Fragtstykgods i større Partier og for saadant Vognladningsgods, som efter sin Værdi og Beskaffenhed skønnes at kræve en lavere Fragt end den almindelige Vognladnings-takst“. Det vil være den rigtige Vej at

gaa, at man fra Statsbanernes Ledelse, fra Trafikministeriets Side med Opmærksomhed følger disse Spørgsmaal og nøje undersøger Berettigelsen af de Krav, der kunne komme frem paa disse Punkter, og saa gør Undtagelser ved Hjælp af Takstlovens § 61. Jeg tror ikke, der behøver at gøres andet paa dette Punkt. De Rigsdagsmænd, som særlig ere interesserede i at faa Spørgsmaal af den Art ordnede i den angivne Retning, ere ganske vist i Stand til at lægge et Pres paa Statsbaneledelsen; men det vil ikke være saa farligt, som hvis de lægge Pres paa for at faa visse bestemte Varer ind i en ny Takstklasse; thi dette sidste vilde let kunne medføre, at ogsaa andre Varer, som maaske ikke behøvede det, kom ind i en saadan.

Som jeg sagde før, har man i dette Forslag forhøjet Rub og Stub. Man har et Indtryk af, at dette Forslag i nogen Grad er et finansministerielt Forslag og ikke et trafikministerielt. Jeg tror, man her nøje maa passe paa ikke at sammenblande disse to Sider af Opgaven. Det er ikke saaledes at forstaa, at jeg mener, disse Forhøjelser overhovedet kunne opfattes som en Skat. Det kan der slet ikke være Tale om, saa længe vore Statsbaner ikke forrente sig forretningsmæssigt set. Men naar jeg siger, at Forslaget i nogen Grad er præget af Finansministeriet, er det, fordi jeg mener, at man er gaaet en lille Smule for skarpt til Værks, og at man bør vise noget større Forsigtighed. Det er rigtigt, at Banerne under de nuværende Forhold maa og bør give mere. Naar der har været talt om, at man ogsaa kunde gaa Beparelsernes Vej, mener jeg ogsaa, det er rigtigt. Man bør gaa til de forskellige Arter af Beparelser, dels til dem, der dikteres af Statskassens momentant daarlige Tilstand, og dels til dem, der dikteres af det mere permanente Underskud, vi have. Blandt de momentane Beparelser kunde jeg tænke mig nogle, som maatte gaa noget udenfor Statsbanernes Rammer, saaledes som vi have hørt det omtale fra flere Sider, en Udskydelse af visse tidligere tagne Bestemmelser, f. Eks. med Hensyn til Husmandssagen og flere andre. Men indenfor Jernbanernes Rammer vilde det utvivlsomt være rigtigt indtil videre at udskyde Anlæget af de absolut urentable Baner, som findes paa den sidst vedtagne Jernbanelov. Jeg er lige ved at sige, at skulle vi overhovedet søge at faa Banerne ind i et godt og økonomisk fornuftigt Spor, er det en Nødvendighed at vente, indtil