

Driften naturligvis i det kommende Aar forøges med et tilsvarende Beløb. Men saa vist som det nu meget stærkt og ofte omtales fra Socialdemokratiets Side, at det er dette Partis Hensigt paa Finansloven saa vidt muligt at faa et saa sandt og troværdigt Billede af Forholdene, som en saadan Lov nu en Gang kan give Udtryk for, maa jeg henstille, at til en saadan rigtig Oversigt over Forholdene hører det ogsaa, at man optager en saa betydelig Værdi som Statsbanernes Kulbeholdninger til den rigtige Pris og ikke til en eller anden konstrueret Pris.

**Ministeren for offentlige Arbejder (Frisv-Skotte):** Jeg vil gerne takke Finansudvalget for dets Stilling til mit Budget og til de Ændringsforslag, jeg har tilladt mig at stille. Det ærede Medlem Hr. Andreasen omtalte et Samraad angaaende Statsbanernes Cykletakster. Foranledningen til, at man i dette Samraad drøftede Spørgsmaalet om en Nedsættelse af Cykletaksterne, var, som det ærede Medlem nævnte, at man f. Eks. ved Billigtogene om Søndagen kunde komme i den Situation, at en rejsende kunde køre frem og tilbage fra Køge for 2 Kr. 70 Ø., medens hans Cykle til normal Pris kostede 4 Kr. Man mente, at dette Forhold i og for sig var meningsløst, og det maatte medføre, at ogsaa Cykletaksterne nedsattes.

Jeg maa sige, at jeg egentlig ikke kan se den højere Logik heri, for den rejsende, som nu med sin Cykle lader sig transportere frem og tilbage mellem København og Køge, har jo dog ved de billige Søndagstog faaet ganske den samme Nedsættelse for sin Person og altsaa for sin Rejse som den, der ingen Cykle medfører. Jeg kan altsaa ikke se, at den Konsekvens med nogen Rimelighed kan drages. Spørgsmaalet er i Virkeligheden dette, om Cykletaksten, altsaa ganske bortset fra Nedsættelsen for Personbefordring om Søndagen, i sig selv er for høj, og det kan jeg, efter at jeg har undersøgt det, paa et enkelt Punkt nær, som jeg skal nævne om lidt, ikke sige, den er — medmindre man vil mene, at samtlige Statsbanernes Godstakster er for høje —, idet Cykletaksten staar i ganske det samme Forhold til tilsvarende Godstakster nu som før Krigen. Og saa længe Statsbanerne har et Underskud, som skal bæres af Statens almindelige Skatter, saa længe der mangler en Snes Millioner Kroner, at Statsbanerne bærer og forrenter sig, saa vil et af en Takstnedsættelse foranlediget yderligere Underskud jo kun blive overført paa Befolkningens Skat-

ter, og denne Vej er formentlig ikke farbar — herom var man, saa vidt jeg forstaar, fra alle Sider enig under Finanslovens første Behandling her i Salen.

Den Mulighed — det var naturligvis ogsaa en Mulighed —, at en Nedsættelse af Taksten til Gengæld vilde give en forhøjet Transportmængde, hvorved en forøget Indtægt kunde opveje Takstnedsættelsens Virkninger, synes ikke at foreligge for Cyklernes Vedkommende. I hvert Fald, da man i 1922 foretog en almindelig Takstnedsættelse for al Godsbefordring, herunder ogsaa for Cykler med 20 pCt., gav det absolut ingen Forøgelse af de transporterede Cyklers Antal.

Paa et Punkt mener jeg imidlertid, at man under Krigen er kommet for højt op, idet man dør for at undgaa alt for stærk Befordring med Eksprestogene, der ikke kunde tage alt det Gods, man paa daværende Tidspunkt, ligegyldigt hvad det kostede, ønskede forsendt med disse Tog, nødsagedes til at forhøje Taksten for Befordring af Cykler med Eksprestog til det tredobbelte. Her mener jeg, en Nedsættelse til det dobbelte vil være rimelig, og det vil ogsaa nu finde Sted.

I det samme Samraad har man ogsaa forhandlet Spørgsmaalet om Formen for Transport af Cykler i Rejsegodsvogne, eventuelt Indretningen af særlige Cykletransportvogne eller af Ophængningsapparater i Pakvognene. Jeg kan herom sige, hvad jeg sagde i Finansudvalget, at naar dette Spørgsmaal ikke er blevet løst ved Indretning af særlige Vogne eller ved Ophængningsapparater, skyldes det ikke Mangel paa Interesse herfor fra Banernes Side, men den Kendsgerning, at ingen endnu har kunnet finde den forløsende Ordning. Der er foretaget talrige Forsøg og Undersøgelser, der strækker sig helt tilbage til 1898; da forhandlede Generaldirektøren med Dansk Cykle-Ring om at finde en Ordning, uden at det lykkedes. Man gjorde nye Forsøg i 1906, 1907 og 1910, og senest i 1918 har der igen været Forhandlinger mellem Banerne og Dansk Cyklistforbund.

Hovedvanskelighederne ligger i, at Transporten af Cykler herhjemme er saa uregelmæssig, som tænkes kan, og at den væsentligst samler sig paa Dage, hvor pludselig indtrædende Regn om Eftermiddagen og Aftenen hindrer Cyklisten i at benytte sin Cykle hjem til Byen. Man har ved saadanne Lejligheder paa en enkelt Station faaet indleveret 600 Cykler til Befordring, og under saadanne Forhold at have tilstrækkelig Plads i Togene eller