

faringens Kendsgerninger. Imidlertid behøver jeg ikke at gøre nogen saadan Indrømmelse. Dels har jeg netop senere administrativt vedrørende Statsbanepakker gennemført de Takstnedsættelser, som jeg den Gang mente skulde til ror at faa den forøgede Trafik, deis viser Erfaringen, at de af min Forgænger gennemførte Takstnedsættelser var en Skuffelse for Statsbanerne, idet de ikke var i Stand til at fremkalde den forudsatte øgede Trafik. Som jeg allerede har oplyst i en Skrivelse til Finansudvalget af 18. Marts i Aar — den findes i Rigsdagstidenden Tillæg B. Sp. 2331—32 —, medførte disse Takstnedsættelser, som for Statsbanepakker androg en 16—17 pCt., for levende Dyr 33 $\frac{1}{3}$ pCt., for Fragtgods 35 pCt., for Vognlædningsgods 12 $\frac{1}{2}$ pCt., en Stigning i 1922 sammenlignet med 1921—22 paa kun 5,3 pCt. De bragte altsaa Banerne et stort Indtægtsstab, heraf for Gods og levende Dyr alene paa ca. 17 Mill. Kr. At Trafikken i de følgende Aar steg, skyldtes ikke den Takstnedsættelse, som var sket under Deflationen, men det opblussende Forretningsliv ved den senere Kroneinflation efter 1922, indtil Deflationen atter paabegyndtes under den nuværende Regering med Kronens fornyede Stigning. Men her til kommer, at jeg ved Statsbanetakstloven af 1925 gennem dennes Bemyndigelse for Ministeren til at iværksætte Undtagelsestariffer og Statsbanernes Beføjelse til gennem Fragtaftaler at foretage Fragtnedsættelser paa indtil 33 $\frac{1}{3}$ pCt., ja, indtil 50 pCt. for Personbefordring, har opnaaet et ganske andet og langt mere tjenligt Middel til at fremskaffe ny Trafik og samtidig med betydeligt mindre økonomisk Risiko for den paagældende Virksomhed.

Det ærede Medlem har som et Middel til Nedbringelse af Statsbanernes Udgifter nævnt Nedbringelse af Tjenestemændenes Antal. Finansministeren har her under Finanslovbehandlingen fremhævet, hvorledes Regeringen har gjort Brug af dette Middel, hvis heldige Virkning er utvivlsom, og som heller ikke er Regeringen fremmed. Og Finansministeren har nævnt Eksempler paa store Personalebeparelser, bl. a. i sit eget Ministerium. Jeg kan supplere disse Oplysninger med, at det samlede Antal Tjenestemænd ved Statsbanerne i 1925—26 er nedbragt med 640 Mand. Nu ved jeg vel, at det har været nævnt et eller andet Sted, hvorledes min Forgænger, det ærede Medlem Hr. Slebsager, i sin Ministertid indenfor de tre Trafiketater, Post, Telegraf og Jernbaner, har nedsat Personalets Antal med flere Tusinde. Jeg husker ikke Tallet nøje, jeg har ikke undersøgt det og skal

aldeles ikke røre ved dette Tal. Men jeg maa fremhæve som en uomstødelig Kendsgerning, at det er ulige lettere at bespare det første Antal tusind Mand end de efterfølgende 640, ligesom det antagelig for mig vil blive vanskeligere at spare f. Eks. yderligere 300 Mand end de første 640, jeg har været i Stand til at spare. Det ærede Medlem kan derfor ud fra Venstres særlige Opfattelse bebrejde os, at vi respekterede Tjenestemændenes Lønninger og Arbejdstid, skønt det ærede Medlem efter mine Oplysninger om danske Takster kontra udenlandske ikke har noget Holdepunkt for at kræve Nedsættelser af Lønnen og forlange en Forlængelse af Arbejdstiden, men de Nedsættelser af Udgiften, som det ærede Medlem uden at røre ved Personalets Arbejdstid kunde naa i Retning af Formindskelse af Tjenestemændenes Antal udover, hvad denne Regering har naaet og gennem sit Arbejde stadig tager Sigte paa, dem gad jeg gerne se.

Det ærede Medlem Hr. Rode kaldte min Sammenligning med Udlandets Takster for værdiløs. Ja, den er værdiløs for det ærede Medlem i hans Agitation for Taksterens Nedsættelse. Havde Sammenligningen givet det modsatte Resultat, at vore Takster gennemgaaende laa højere end Udlandets, havde det ærede Medlem Hr. Rode sikkert anset Tallene for højst værdifulde, ganske som han hidtil har brugt den Sammenligning mellem vore Porto- og Telegramtakster og de lavereliggende udenlandske Takster som et virkningsfuldt Argument for at faa vore sat ned, thi, har det ærede Medlem argumenteret, man kan da ikke byde vor Handel og Industri højere Takster herhjemme end i Udlandet, hvis de skal konkurrere med Udlandets Handel og Industri. Derfor er — det hævder jeg overfor det ærede Medlem Hr. Rode — de af mig fremskaffede Oplysninger om de lavere danske Jernbanetakster meget værdifulde, idet de viser, at det ikke skyldes disse Takster, hvis Erhvervslevet ikke kan klare sig i Konkurrencen med Udlandet.

Det ærede Medlem Hr. Rode nævnte, at jeg ved Sammenligningen med de norske, svenske og engelske Takster ikke har taget Hensyn til, at vi efter det ærede Medlems Formening bygger vore Jernbaner uendelig billigere, sagde det ærede Medlem, end man bygger dem i Norge, hvis dyre Bjergbane-drift det ærede Medlem særlig fremhævede. Maa jeg dertil for det første sige, at jeg aldeles ikke har foretaget nogen Sammenligning med norske Jernbanetakster; min Sammenligning gjaldt Sverige, England og