

aaarlige mod Statsbanernes 20 Mill. Kr., hvorfor Rentespørgsmaalet takstmæssigt spiller en forholdsvis langt større Rolle ved Statsbanerne end ved Postvæsenet. Alene af disse to Grunde kan samme Takstpolitik give som Resultat større Nedsættelser ved Postvæsenet end ved Statsbanerne, og det er derfor overfladisk at rose den ene Politik og dæle den anden.

Det ærede Medlem Hr. Rode anførte til Undskyldning for Ministerens uheldige Takstpolitik, men samtidig til Forklaring af Misæren den Bemyndigelse, som Rigsdagen har givet Ministeren til at drive Statsbanerne forretningsmæssigt, thi, siger det ærede Medlem, „forretningsmæssigt kan man drive Statsbanerne paa alle andre Tider end dem, hvor Landet er i økonomisk Krise, for da kan ingen Statsbane drives forretningsmæssigt“. Et lille Stykke længere henvendte han sig til det ærede Medlem sine Betragtninger overfor Spørgsmaalet om de særlige Fragtafalter, som Banerne er i Stand til at slutte, idet han udtaler, at dette System maa kræve — jeg citerer — „en Tid i økonomisk Ro, et Næringsliv i Trivsel. Under en Uro, en Krise og med et Næringsliv i Bekymring og Forfald bliver Systemet overordentlig farligt“.

Jeg skulde ellers tro, at var der nogen Tid alvorlig Brug for forretningsmæssig Drift, saa maatte det vel dog være i en Krisetid. Mon det ærede Medlem i Grunden forstaar, hvad det er, det her drejer sig om, at det i Virkeligheden var lige i sidste Øjeblik, Statsbanerne fik deres Takstbeføjelser, inden Krisen kom? Hvor tror det ærede Medlem, Statsbanernes Økonomi havde været henne, dette, at Driften jo dog nogenlunde løber rundt, hvis Statsbanerne i denne Krise ikke havde haft nogenlunde samme Konkurrencefrihed, som de øvrige Befordringsvirksomheder har til at skaffe sig nye Kunder og holde paa sine gamle, hvis Banerne havde staaet ligesom tidligere med sine Takster lovmæssigt fastsatte enkeltvis uden Ret til at fravige dem, saaledes som de øvrige Befordringsvirksomheder har? Nej, takket være disse Beføjelser, denne forretningsmæssige Dispositionsfrihed, blev det ikke udelukkende Statsbanerne, der kom til at lide under Nedgangen i den transporterede Varemængde. Hvorledes vilde man i øvrigt uden disse Beføjelser have kunnet ordne et Forhold som det for nylig, da Slagtingen af Eksportkvæg her hjemme var gaaet i Staa paa Grund af den tyske Toldlov, hvor Banerne ved en særlig Takstnedsættelse paa 33 $\frac{1}{3}$ pCt. gjorde det muligt for en Del at faa denne Eksport af slagtet

Kød i Gang igen og dermed dette Arbejde bevaret her i Landet, samtidig med at Banerne fik nogle Transporter, som de ellers ikke vilde have faaet, idet de levende Dyr til Eksport paa Grund af Mund- og Klovesyge-Bestemmelserne fortrinsvis gaar søværts til Tyskland?

Det ærede Medlem nævnte det som en Fejl, at Banerne oprindeligt havde sat deres Fragtafalter i Forhold til de til enhver Tid bestaaende Takster. Det var aldeles ikke nogen Fejl fra Banernes Side. Banerne var klare over, at generelle Takstnedsættelser ikke foreløbig laa indenfor Mulighedernes Grænse. Naar man ændrede Forholdet, skyldtes det, at det ærede Medlem Hr. Rodes stærke Pression i Foraaret lod den Mulighed aaben, at i hvert Fald hans Parti kunde tænkes at ville slaa en Kolbøtte igen i det gamle Spørgsmaal: Skal Banerne forrente sig eller ikke, og at man derfor fra Banernes Side mente saa vidt gørligt at burde væge Banernes Økonomi mod eventuelle Følger heraf. Man gik derfor over til at rette Fragtafalterne i Forhold til de gældende Takster, men man opnaaede unægtelig billigere og mere fordelagtige Afalter for Banerne under den først trufne Form.

Jeg sagde før, at der var en Grænse nedefter, hvorunder Taksterne ikke gerne skulde kunne komme, idet man da mistede Muligheden for at skaffe Balance under normale Forhold med en normal Trafik, og den Grænse drager jeg ved Sammenligning af Taksterne i de Nabolande, som dels er vore naturlige Konkurrenter og dels er saaledes stillet, at deres Valuta og Prisforhold i længere Tid har været i Ro, og hvis Prisfald har aflejeret sig paa et lavere Standpunkt end vort, hvis Prisniveau vi i Virkeligheden stræber at naa. Jeg tænker paa Sverige, Tyskland og England. Længere ned end til disse Landes Jernbanetakster kan Samfundet formentlig heller ikke med Rimelighed kræve, vi skal komme; thi hvis vore Jernbanetakster ikke indgaar med større Udgift i vort Erhvervslivs Produktion end Jernbanetaksterne i de Lande, som er naaet Krisen igennem, hvis Prisniveau ligger der, hvor man gerne ønsker, vort skulde ligge, maa de dog formentlig siges at være passende.

Og medens nu Portotaksterne først efter den Nedsættelse af Taksterne, som er paatænkt fra 1. Januar, kan siges at komme ned paa samme Niveau som i disse Lande, er det en Kendsgerning, at vore Jernbanetakster allerede nu ligger paa samme Niveau som de andre, Taksterne for levende