

hedernes Opgave at sætte offentlige Arbejder i Gang, udelukkende for at sætte Arbejder i Gang, for saa kommer man jo netop bort fra dette, som det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte var en saa ivrig Talsmand for, da han var Minister for offentlige Arbejder, nemlig at Virksomhederne skal drives forretningsmæssigt.

Jeg skal ikke komme ind paa en nærmere Omtale af de enkelte Ændringsforslag, kun sige nogle Ord om Ændringsforslag Nr. 29. Under Nr. 29 har jeg stillet Ændringsforslag om en Nedsættelse af Bevillingen til nye Statsbaneanlæg med 1 140 000 Kr., og i denne Nedsættelse er indeholdt et Beløb paa 250 000 Kr. til Ombygning af Horsens Station. Jeg sagde for, at der allerede var foretaget en Nedsækning paa dette Punkt, og det er der ogsaa, idet den forrige Regering havde nedsat det Beløb, som oprindeligt var foreslaaet fra Statsbanerne med det Resultat, at de Terminer for Fuldførelsen af Horsens Station, som oprindeligt var lovet Horsens Byraad, ikke kunde opretholdes, medmindre man gik til en saa meget større, betydelig større Bevilling det næste Aar, end det oprindeligt havde været Hensigten. Og jeg er nu blevet gjort opmærksom paa, at det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte, da han var Minister for offentlige Arbejder, ved Finanslovbehandlingen sidste Efteraar har udtalt, at man vilde søge en saa stor Bevilling paa Finansloven for 1928—1929, saa Tidsfristen kunde opretholdes ved Udgangen af Aaret 1928. Og idet jeg mener, at disse Løfter har været saa bindende, har jeg ikke villet tage Afstand fra dem, men har udtalt i Finansudvalget, at jeg subsidiært var villig til at tage mit Forslag om denne Nedsættelse tilbage. Jeg skal hermed i Aften anbefale, at man stemmer for Ændringsforslaget Nr. 29 a, stillet af et Flertal, hvorefter Bevillingen nedsættes med 890 000 Kr. i Stedet for med 1 140 000 Kr.

Noget anderledes stiller Forholdet sig for Aarhus Stations Vedkommende, idet det her er saaledes, at den Nedsættelse af Bevillingen, som er foreslaaet, ikke vil forhindre, at Stationen kan blive færdig til Anvendelse paa det Tidspunkt, den ellers vilde være blevet, hvis Bevillingen var blevet opretholdt i sit fulde Omfang, thi den Bevilling, jeg har foreslaaet strøget, skulde udelukkende gaa til visse Sporanlæg og vilde ikke faa nogen Betydning for det Tidspunkt, paa hvilket Aarhus Station kunde tages i Brug. Jeg beklager, at det konservative Folkepartis Repræsentanter har stillet Ændringsforslag angaaende Nedsættelsen af Bevillinger til

Niveauoverkørsler. Jeg mener ikke, at der for Statens Vedkommende ligger nogen synderlig driftsøkonomisk Fordel deri, og jeg mener, som jeg har udtalt tidligere, at det er rigtigt under Forhold som de nuværende at anvende saa faa Penge som muligt til Nyanlæg ved Statsbanerne, thi ellers vil det ikke en Gang blive muligt at opnaa en Forrentning en Gang i Tiden.

Saa vel det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte som det ærede Medlem Hr. Korsgaard og det ærede Medlem Hr. Rode har været inde paa Spørgsmaalet om Nedsættelse af Godstaksterne paa Statsbanerne. Jeg vil her minde om den nuværende Finansministers Tale i Fjor ved Finanslovbehandlingen, den Gang han var Venstres Ordfører, ved hvilken Lejlighed han udtrykkeligt fastslog, at Venstre vilde virke for Takstnedsættelser, idet han fandt, at det var nødvendigt, selv om det ogsaa i nogen Maade skulde gaa ud over Forrentningen af den i Statsbanerne anbragte Kapital. Det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte udtalte, at det gennem Venstres Stilling var politiske Takster, vi havde opnaaet. Dette er ikke rigtigt, jeg ser saaledes paa det, at det er forretningsmæssige Takster, vi nu har faaet. Jeg er enig med det ærede Medlem Hr. Rode i, at hvis disse Takster ikke var blevet nedsat, saa vilde Godset i endnu stærkere Grad, end Tilfældet har været, forsvinde fra Statsbanerne og gaa over til andre Befordringsmidler. Ved den Ordning, der blev truffet i 1925, og hvorved der blev givet Adgang til Fragtaftaler, kunde man jo i nogen Maade for enkelte Grupper Vedkommende nedsætte Taksterne rent administrativt, men det har vist sig, at disse Fragtaftalers Antal efterhaanden er vokset i en saadan Grad, at det Princip bogstavelig ikke længere kan opretholdes i den Udstrækning, hvori det nu anvendes. Saa vel fra Søsiden som ad Landevejen har der været paaført Statsbanerne en ganske overordentlig Konkurrence. Fra Forhold, som jeg kender godt, nemlig Statsbanerneovre paa Fyn, ved jeg, at der i Løbet af Sommeren og Efteraaret er gjort et saadant Indgreb i den lokale Stykgodsbefordring, saa der ikke er ret meget lokalt Stykgods tilbage, det er gaaet over til Automobilerne eller forsendes søværts, hvilke Forsendelser ogsaa har været i Stigning paa Statsbanernes Bekostning. Jeg ser derfor saaledes paa det, at det for Banernes egen Skyld er en Nødvendighed at gaa til Nedsættelser for Godstaksterne, saaledes som det er sket.

Med Persontaksterne er det et andet Forhold, men de ligger jo ogsaa betydeligt