

gang, kan man ikke sige paa Forhaand. Jeg vil gerne fremhæve, at efter min Opfattelse er der fra Statsbanernes Side med det Materiel, som de ejer, gjort, hvad gøres kan, og hvad der er økonomisk forsvarligt dels for at holde Persontrafikken til Banerne, dels ogsaa for at drage den fra de med Banerne konkurrerende Transportmidler over til Banerne.

Der er, som jeg før nævnte, indlagt en Del lokale hurtig gennemførte Lokomotivtog, og der er ogsaa paabegyndt Motordrift i det Omfang, som Motormateriellet tillader. I Løbet af Vinteren vil der blive afleveret til Statsbanerne et ret betydeligt Antal Motorvogne, saaledes at Statsbanerne til Foraaret skulde have i alt ca. 33 Motorvogne af forskellige Typer, 21 Benzinvogne fra Automobilfabrikken i Odense, 6 Diesellokomotiver fra Frichs Fabrikker i Aarhus og 6 dieselelektriske Vogne ligeledes fra disse Fabrikker. Det er min Overbevisning, at med disse Køretøjer vil Statsbanerne kunne optage yderligere Konkurrence med de med dem konkurrerende Transportmidler, ved at indføre hyppigere og hurtigere Lokalkørsel. Statsbanerne er jo ikke kommet saa hurtigt ind paa denne Trafik som Privatbanerne. Vi har jo hørt her under Finanslovbehandlingen det ærede Medlem Hr. Olufson forklare, hvilken god Virkning Adskillelsen af Gods- og Persontrafikken og Indførelsen af flere hurtige Persontog har haft f. Eks. paa Randers—Hadsund-Banen, at det derigennem er blevet muligt at forandre et Driftsunderskud i Fjor til et Driftsoverskud i Aar ved en Forøgelse af Toggangen fra 10 Tog i Fjor til 16 Tog i Aar. Ogsaa for adskillige andre Privatbaner har man gode Resultater isaa Henseende. Jeg skal kun nævne, at f. Eks. paa de fynske Privatbaner har Nedgangen i Persontrafikken kun været fra 0,19 til 1,3 pCt. for de motordrevne Baner, for Lokomotivbanerne, som ikke fik deres Tog forøget i samme Omfang, har den været 6 pCt.; for Statsbanernes Vedkommende har Nedgangen i Fjor været 6½ pCt. og paa Statsbanernes Lokalfærdsel 6,7 pCt. Det er mit Haab, at det vil lykkes Statsbanerne allerede til Sommer, som jeg sagde, bedre at kunne optage Konkurrencen med Rutebilerne ved den hyppigere Kørsel, og jeg vil mene, at den Indtægt, som er budgetteret for 1928—29, vil kunne holde; den er i øvrigt ansat ½ Mill. Kr. lavere end for det Finansaar, vi befinder os i. Derimod maa jeg mene, at vi for 1927—28 maa regne med en mindre Indtægt, end der er budgetteret.

Jeg skal derefter komme til Gods-

trafikken. Ærede Medlemmer vil vide, at Godstrafikken for 1923—24 og 1924—25 har været ret betydelig; der befordredes i 1923—24 ca. 6,9 Millioner Tons Gods og i 1924—25 ca. 7,3 Millioner Tons. Men i 1925—26 gik Befordringsmængden ned til 6,3 Millioner Tons og i 1926—27 ned til 6 Millioner Tons. Det vil sige, at Godstrafikken gik ned med ca. 13,2 pCt. fra 1924—25 til 1925—26 for alt Gods, heraf paa levende Dyr næsten med 27 pCt., paa Lokalgoods med godt og vel 16 pCt., paa Lokaltogvognladningsgoods med ca. 17,5 pCt. Fra 1925—26 er Nedgangen ca. 5,5 pCt. paa alt Gods, idet der dog paa levende Dyr har fundet en Forøgelse Sted paa ca. 9,2 pCt., men der fandt da ogsaa en Fragtnedsættelse Sted paa Slagterisvin, som virkede i det Aar, paa Lokalgoods med 8,9 pCt. og paa Lokaltogvognladningsgoods med 9,3 pCt. For Stykgods alene har Nedgangen i de to Aar været henholdsvis 6 pCt. og 10 pCt.

Med en saa stor Nedgang i 2 Aar, paa tilsammen 16 pCt. for Stykgodset og 27 pCt. for det lokale Vognladningsgoods, en Nedsættelse, der nærmest maa betegnes som ret katastrofal, fandt jeg det nødvendigt at gaa til Nedsættelse af Taksterne for at prøve paa at faa denne Søgen bort fra Banerne over til Skibene og Motorkøretøjerne standset. Der var vel kommet nogen Standsning ved de Fragtaftaler, hvortil der er indført Hjemmel i Loven af 1925, en Lov, der dog først kunde begynde rigtigt at virke i 1925—26 og navnlig 1926—27. Forholdet var det, at man der var kommet op paa et meget stort Antal Fragtaftaler, saa stort, at det var vanskeligt i det lange Løb at blive ved dermed. Ved Udgangen af 1926 var der saaledes sluttet mellem 600 og 700 Fragtaftaler, der gjaldt for et Aar, og mellem 500 og 600 Aftaler om enkelte Transporter, og den Transportmængde, som i 1926—27 er faldet ind under Fragtaftalerne, har efter en kalkulatorisk Beregning udgjort 13 à 14 pCt. af den samlede Godsmængde, og de nedsatte Fragttakster fandt Anvendelse paa en Godsmængde, der efter en kalkulatorisk Beregning svarede til ca. 16 pCt. af den samlede Godsmængde. Alt i alt vil altsaa heraf fremgaa, at der var givet Rabat for ca. en Trediedel af alt befordret Gods. Med et saa stort Antal særlige Nedsættelser mente jeg ikke der kunde være Tale om at gaa videre ad den Vej, og videre maatte man, om der ikke skulde gaa endnu mere Gods bort fra Statsbanerne. Tilmed krævede jo alle Erhverv stadig Nedsættelse, og med stor Berettigelse, naar