

nedsættelse, nemlig Nedsættelsen af Portotaksterne til et Beløb af 6 Mill. Kr. aarlig, hvilken Nedsættelse Ministeren dog, Sandheden tro, erkender var forberedt og iværksat af det socialdemokratiske Ministerium. Men der er jo gaaet en Række Takstnedsættelser forud, først af de udenlandske Posttakster i 1925—26 til et Beløb af ca. 1 Mill. Kr., dernæst i 1926—27 Nedsættelsen af Portoet for Pakker, Tryksager og Forretningsforsendelser og Udvidelsen af hele Lokalportoomraadet til et anlaaet Beløb af ca. 4 Mill. Kr. og endelig den almindelige Portonedsættelse paa de 6 Mill. Kr., hvoraf 1½ Mill. Kr. falder paa Aaret 1926—27. Det maa derfor vistnok erkendes, at det er meget fint klaret af Postvæsenet, at dets Underskud for 1926—27 kun er 687 000 Kr., efter at Forrentning og Afskrivning er afholdt.

Telegrafvæsenets mægtige Tilbagegang i Indtægt skyldes jo, hvad Ministeren ikke nævnte, i væsentligste Grad Kronestigningen, idet den udenlandske Telegramtrafik, som jo er den i denne Forbindelse forholdsvis største, afregnes efter Guldverdi, og Kronestigningen medførte derfor en Indtægtsnedgang i danske Kroner paa flere Millioner.

Maa jeg for øvrigt gøre endnu en Bemærkning om Portonedsættelsen paa de 6 Mill. Kr. fra 1. Januar. Under Debatten i Foraaret om den fra 1. April stedfundne almindelige Nedsættelse af Statsbanernes Godstakster, som jeg kritiserede, bl. a. ud fra den Opfattelse, at der ikke gennem øget Trafik kunde skaffes Dækning for denne Nedsættelse, spurgte den højtærede Minister for offentlige Arbejder mig, hvorledes jeg da havde kunnet foretage min Nedsættelse af Portotaksterne paa 6 Millioner uden at have Dækning derfor. Jeg fik ikke svaret, fordi jeg desværre overhørte Spørgsmaalet, da det blev fremsat, og Debatten kort efter sluttedes, men jeg har hørt dette Spørgsmaal gentaget paa Møder i Sommer, og jeg vil nu gerne svare her. Der var den Forskel, for det første, at Postvæsenet paa det daværende Tidspunkt og det daværende Takstgrundlag gav Overskud efter fuld Forrentning, dernæst, at de danske Portotakster laa betydeligt højere end Taksterne i andre europæiske Lande, og endelig, at en Nedsættelse teknisk set ikke kunde ske med et mindre Beløb end de 6 Mill. Kr., naar man ved Portoet stadig vilde regne med Tal delelige med 5. Derimod laa Forholdene ved Statsbanerne anderledes. Statsbanerne havde stadig et stort Underskud, deres Takster laa lavere end Taksterne i andre europæiske Lande,

hvis Mønt var i Pari, og en Takstnedsættelse paa Banerne kunde og burde helst ske lempeligt og udelukkende med det Formaal at støtte Trafikken og derigennem Indtægten.

Derfor var jeg imod og beklager stadig den fra 1. April skete almindelige Takstnedsættelse. Den havde intet med forretningsmæssig Takstledelse at gøre. Den var udelukkende politisk. Der er jo ingen Forretningsmand, der nogen Sinde vilde foretage en saadan almindelig Prisnedsættelse. Ja, han reklamerer maaske med, at en almindelig Nedsættelse har fundet Sted, men der er Forskel paa, hvad Ordet „almindelig“ dækker. En Forretningsmand kan meget vel tale om en almindelig Prisnedsættelse, selv om han i sin Prisnedsættelse undtager saadanne Varer, som han kun har Tab paa, og af hvilke et forøget Salg efter et Prisfald kun vilde forøge hans Tab, eller selv om han undtager saadanne Varer, som i Forvejen er stærkt efterspurgt, og med Hensyn til hvilke han i Forvejen kan konkurrere i Pris med andre Virksomheder, eller hvor en yderligere Efterspørgsel ikke vil dække Tabet ved Prisnedsættelsen. Han vil meget vel kunne reklamere med en almindelig Prisnedsættelse, selv om han væsentlig kun sætter ind paa de Varesorter, hvor han forventer, at et øget Salg vil give ham Erstatning for Prisfaldet, og han vil selvfølgelig væsentlig kun sætte ind paa disse Punkter. Anderledes har Forholdet været med Statsbanernes almindelige Takstnedsættelse. Her dækker Ordet „almindelig“ alt, stort og smaat, Takstnedsættelser paa alle Varer, paa alle Afstande, paa de korte Afstande, hvor Konkurrencen med Automobilerne er haabløs, paa de mellemstore Afstande, hvor Konkurrencen med dem er mulig, og hvor Slaget skal slaas, og paa de lange Afstande, hvor Automobilerne i Forvejen ikke er sat ind, hvor al Trafikken i Forvejen er Banernes, og hvor ikke ny Trafik kan skabes ved Nedsættelsen, Takstnedsættelser paa Landbrugs Eksportvarer, skønt deres Pris er Verdensmarkedets og Trafikmængden afhænger af Verdensefterspørgselen og ikke af Jernbanetaksterne. Takstnedsættelsen var almindelig, omfattende alle Varer, alle Afstande, uanset hvor godt eller daarligt Varen eller Afstanden taalte den Fragt, der i Øjeblikket gjaldt. Vi foretog i 1922 en lignende almindelig Nedsættelse, som blev en meget stor Skuffelse, og vi burde i Aar have draget den Lære deraf,