

[Ministeren for Sundhedsvæsen.]

Til det ærede Medlem Hr. Kammersgaard skal jeg angaaende Familieplejen paa Djursland sige, at der fra den 1. April 1928 er sket en Udvidelse af det daglige Tilsyn gennem en Sygeplejerske, og at et Regulativ angaaende denne Pleje er under Udarbejdelse og til sin Tid vil blive tilsendt Tilsynsraadet til Erklæring.

Jeg venter, at Hvedholm vil kunne tages i Brug omkring den 1. April 1929. Hvad Dalstrup Plejecentral angaar, kan jeg ikke se nogen tvingende Grund til, at Staten skulde købe den eller overtage Driften af den.

Endelig skal jeg til Slut bemærke, at jeg gerne vil sende det ærede Medlem nærmere Meddelelse om den vagabonderende Patient paa Djursland, som det ærede Medlem omtalte. Jeg tror ikke, der er sket denne Patient nogen Skade, men naar det ærede Medlem ønsker det, skal alle Oplysninger staa til hans Raadighed.

Ministeren for offentlige Arbejder og Handelsministeren (Stensballe):

Det er jo kun naturligt, at ikke blot Finanslovdørerne for de forskellige Partier, men ogsaa adskillige andre ærede Medlemmer har beskæftiget sig med Statsbanernes Driftsregnskab for det forløbne Aar 1927—28, der baade af min højtærede Kollega Finansministeren og af Ordførerne for Venstre og for det radikale Parti rigtigt er betegnet som et Overgangs-aar, men jeg finder det ogsaa naturligt, at de ærede Medlemmer har beskæftiget sig med Statsbanernes økonomiske Resultater i den Del af indeværende Aar, som er passeret, saavel som ogsaa med Udsigterne for det næste Aar. Aaret 1927—28 maatte jo være et Overgangs-aar, alene af den Grund, at ved dette Aars Begyndelse gennemførtes de saa meget omtalte og specielt fra socialdemokratisk Side saa stærkt kritiserede Nedsættelser af Gods- og Kreaturtaksterne med en samlet Risiko for Statsbanerne paa ca. 15 Millioner aarlig, hvoraf ca. 1 Mill. Kr. faldt paa Kreaturtaksterne, for hvilke min ærede Forgænger, det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte, havde forberedt en Nedsættelse paa ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. Ved Forelæggelsen for Jernbanaaraadet og for Finansudvalgene var det Forudsætningen, at man derigennem ikke blot kunde standse den Nedgang i Godstrafikken, der i alt for rigeligt Maal havde fundet Sted i de tidligere Aar, men ogsaa indvinde mellem 3 og 4 Mill. Kr. i Mertrafik. Jeg maa her gøre en Bemærkning til det

ærede Medlem Hr. Korsgaard, der i sine Udtalelser (se Tidenden Sp. 242) vil sige, at jeg ved Takstnedsættelsernes Gennemførelse ikke har argumenteret med, at Nedsættelserne var en Nødvendighed for at bevare Trafikken. Jeg kan ikke give det ærede Medlem Hr. Korsgaard Ret i hans Betragtninger i saa Henseende, og jeg ved i øvrigt ikke, hvorfor han stadig vil gentage dem, medmindre det maaske skulde være for at dulme sin egen Samvittighed, fordi han i sin Tid gjorde Modstand mod Nedsættelserne, en Modstand, som, hvis den kunde have bevirket, at de ikke var blevet gennemført, efter min Opfattelse vilde have vist sig at være til stor Skade baade for Statsbanetrafikken og for Erhvervene i det hele. Men i Indstillingen til Jernbanaaraadet, der oversendtes til Finansudvalgene fra Ministeriet tillige med kompletterende Skrivelser som Basis for Forhandlingerne i Finansudvalgene, var der udtrykkelig gjort Rede for, hvor foruroligende stærkt dalende Godstrafikken havde været i Aarene 1924—25 og 1925—26; den var nemlig dalet fra ca. 7,27 Millioner Tons til 3,6 Millioner Tons og for Dyrenes Vedkommende fra 1,3 Millioner Stkr. til 900 000 Stkr., og det til Trods for, at der ved Fragtaftaler befordredes ca. 1 Million Tons Gods aarlig, som man sikkert maa antage vilde være gaaet bort, hvis disse Fragtaftaler ikke havde eksisteret. Saaledes som det laa den Gang, var man derfor i Statsbaneledelsen enig om, at man for at bevare Transporterne var nødt til stadig at give højere og højere Rabat. Det viste sig ogsaa, at Antallet af Begæringer om Fragtnedsættelser paa det Tidspunkt var saa stærkt stigende, at en Fordobling af den Godsmængde, der maatte sendes med Rabat, maatte forudsættes. Paa det Tidspunkt var der sluttet mellem 600 og 700 Aftaler aarlig, foruden at der blev sluttet mellem 500 og 600 særlige Aftaler om Aaret. Dette System viste sig saaledes at være ved at bryde sammen, thi det vilde have været umuligt at føre det videre i det dobbelte Omfang, uden at man yderligere havde faaet en stærk Uvillie imod det ude i Befolkningen. Det var derfor min Opfattelse, at man for at bevare Trafikken og udvikle den yderligere nødvendigvis maatte gaa over til generelle Nedsættelser, dels af Hensyn til selve Banetrafikken, men tillige, for at Nedsættelserne skulde komme alle Erhvervs Udøvere til gode og ikke blot de enkelte — som allerede var blevet til flere Hundrede, ja, maaske efterhaanden vilde stige til et Par Tusind —, som der kunde sluttet Fragt-