

[Friis-Skotte.]

Banerne var i 1927—28 6,3 Millioner Tons. Skulde denne Mængde ved øget Trafik kunne sættes 25 pCt. op, saaledes som det var nødvendigt blot for at skaffe samme Godsindtægt som tidligere, maatte man op paa en Tonsmængde af 7,9 Millioner. Men i det travleste Aar under Krigen, hvor Banernes Ydeevne ganske sprængtes, hvor Transittrafikken var uhyre stor, hvor Eksporten var svimlende, hvor Fragten overhovedet ingenting betød, hvor snart sagt ingen Genstand eller Vare var saa værdiløs, at det ikke under den herskende Værdistigning kunde betale sig at flytte den fra det ene Sted af Landet til det andet — under disse Forhold var den højeste Godsmængde for Banerne ikke højere end 8,1 Millioner Tons eller, hvis vi vil lægge en forholdsmaessig Del til for det nu tilkomne sønderjydske Jernbaneanraade, ikke højere end ca. 9 Millioner Tons. Nogen Udsigt til under Depressionsforhold eller selv under normale Forhold, og selv ved en nok saa stor Takstnedsættelse, at naa op til en Tonsmængde af en saadan Højde var der derfor afgjort ikke.

Men der er da ogsaa den Gang og navnlig senere fremført andre Argumenter for Takstnedsættelsens Nødvendighed, for det første, at disse Takstnedsættelser var nødvendige for hele Erhvervslivet, og dernæst, at Godsindtægterne ved Banerne fra 1924—25 til 1925—26 var faldet med 13,2 pCt. og fra 1925—26 til 1926—27 med 5,5 pCt., og de vilde, hævder man, i 1927—28 være faldet yderligere, hvis man ikke ved Takstnedsættelsen havde standset Faldet. Jeg tror, det er de Hovedargumenter, der anføres.

Den første Paastand, Hensynet til Erhvervslivet, kan straks afvises. Vi laa, som jeg tidligere har oplyst, lavere med vore Godsfragter end andre Lande, Sverige, Tyskland og England, og selv Venstres politiske Krav om, at Produktionsomkostningerne herhjemme skulde bringes ned paa Linie med Udlandets, kunde altsaa ikke med nogen Rimelighed gøres gældende eller medføre en Nedsættelse, hvor vi i Forvejen laa lavere.

Hvad den anden Paastand angaar, vil Ministeren altsaa lægge Skylden paa Taksterne for den Nedgang i Befordringsmængden, som udelukkende stammer fra den i disse Aar paa den hurtige Kronestigning fulgte Depression i Erhvervslivet. Som om ikke netop Transportmængden er det, der hurtigst paavirktes af Erhvervslivets Vanskeligheder og Standstning, som om ikke ogsaa andre Transportvæsener, f. Eks. Skibsfarten,

har været paavirket af Depressionen efter Krigen! Trods lave Skibsfragter — saa lave, som de kunde være, naar Driften skulde løbe rundt — viser Antallet af oplagte Skibe, varierende efter Forholdene, hvorledes Skibsfarten har været paavirket af Krisen. Her hjælper ingen Nedsættelse, naar der ingen Varer er til Forsendelse, og derfor stoppede Skibsfarten fornuftigvis altid ved et vist Punkt og lagde hellere Skibene op.

Man gør sig ogsaa ganske overdrevne Forestillinger om, hvilken Rolle Jernbanetaksterne spiller for Erhvervslivet. Jeg erindrer om, hvorledes jeg i 1926 overfor et meget stærkt Krav fra Industriraadet om en Nedsættelse af Statsbanernes Kulfragter med 20 pCt. og overfor en Paastand fra Industrien om den heldbringende Virkning, som dette vilde have for den danske Industri, uimodsagt kunde paavise, at den ønskede Nedsættelse af Fragten for den Industri, hvor denne Fragt virkede stærkest, nemlig i Teglværksindustrien, kun vilde muliggøre et Prisfald paa 10 Ø. pr. 1 000 Sten, altsaa paa et almindeligt lille Beboelseshus en Lettelse af 2 Kr. 20 Ø.

Overfor en svigtende Trafik er enkeltvise Takstnedsættelser og Undtagelsestariffor Vejen at gaa. En kraftig Indgriben, om det saa er nødvendigt, paa saadanne Omraader, hvor der ved en saadan kan tilvejebringes ny eller fastholdes gammel Trafik, er forsvarlig.

En generel Takstnedsættelse er altid uforretningsmaessig. Takstnedsættelsen af 1927 var udelukkende en politisk Takstnedsættelse. Hovedparten af denne Nedsættelse faldt paa Landbrugets Produkter, hvis Priser er Verdensmarkedets, hvis Produktionsmængde afhænger af Efterspørgselen i Udlandet og ikke af vore Jernbanetakster, saaledes at disses Nedsættelse er ude af Stand til at paavirke Mængden af de Eksportvarer, der bliver at befordre. Selve Industrien fik den mindste Del af Takstnedsættelsen. Den Lettelse, som Fragtaftalerne havde bragt Industrien, faldt bort ved Takstnedsættelsen, den 20 pCt.s Nedsættelse paa visse af Industriens Grovvarer, Sten, Trævarer, Tørv og lignende, som tidligere var givet, faldt ligeledes bort, og for en ikke ringe Del af Industrien har den generelle Takstnedsættelse været af tvivlsom Værdi, thi ved en generel Takstnedsættelse faar Udlandets Industri samme Nedsættelse som Indlandets, ja, vel som Regel større, idet Udlandets Varer vel som Regel har en længere Transportstrækning, medens ved de tidligere brugte Fragtaftaler Nedsættelsen kunde begrænses til Indlandets Industri.