

[Ministeren for offentlige Arbejder.] idet det ærede Medlem Hr. N. Neergaard derom blot udtalte dels som Forsvar for, at Budgettet for Statsbanerne har svigtet, at Takstnedsættelsernes Virkning havde været Venstreministeriets uberegnelige Faktor, og dels, at man efter det ærede Medlems bedste Overbevisning ikke kunde have undgaaet disse Takstnedsættelser. Det ærede Medlem Hr. C. O. Pedersen fremkom i en anden Forbindelse med en Bemærkning om, at han havde det Indtryk, at jeg, den nuværende Trafikminister, ikke efter, hvad der var sket, havde nogen Tro til at kunne naa tilbage til Forrentningen, eller vel rettere Forrentningskravet, thi Forrentning har vi jo aldrig haft. Jeg benytter gerne denne Lejlighed til at fremkomme med nogle Bemærkninger om dette Emne, som vi alligevel paa Grund af dets finansielle Betydning for Statshusholdningen ikke kan komme udenom, og som i hvert Tilfælde tiltrænger en Klaring, hvis det nogen Sinde skal løses.

Vi har nu haft to generelle Takstnedsættelser efter Krigen, den første, i 1922, faldt, som bekendt, økonomisk daarligt ud. Man nedsatte Taksterne for Frimærkepakker med 16—17 pCt., for levende Dyr med 33 pCt., for Fragtstykods med 25 pCt. og for Vognladningsgods gennemsnitlig med 12½ pCt. Den Mertrafik, Banerne derved fik, androg kun 5 pCt., og Banerne fik et Indtægtstab af ca. 17 Mill. Kr. Min Forgænger i Embedet, Landstingsmand Stensballe, fastslog herom i en Udtalelse i Landstinget i 1925, at det daarlige Resultat skyldtes, at man havde foretaget en generel Nedsættelse uden Hensyn til, om det var nødvendigt at give den for de enkelte Strækninger eller de enkelte Transporter, men Landstingsmand Stensballe tog alligevel som Trafikminister i 1927 Ansvaret for en ny generel Takstnedsættelse paa ca. 25 pCt., en Takstnedsættelse, der for at give Statsbanerne blot den samme Indtægt som hidtil skulde efterfølges af en Mertrafik af 33 pCt., men som i Aarene 1927—28 og 1928—29 kun har givet en Mertrafik af 2 pCt., altsaa et endda kummerligere Resultat end Nedsættelsen i 1922. Jeg anmodede i Foraaret i Finansudvalget min Forgænger om, at Finansudvalget maatte faa meddelt de Oplysninger, man i Statsbanerne ved Hjælp af sine statistiske Undersøgelser kunde give om Virkningerne af Takstnedsættelserne overfor de forskellige Forsendelsesarter. Jeg fik ikke noget ud af det og har derfor nu som Minister søgt at faa fremskaffet saadanne Oplysninger. Disse foreligger nu

udarbejdet af Statsbanernes statistiske Kontor, og jeg agter at oversende dem til Finansudvalget til mulig Offentliggørelse i Rigsdagstidendes Tillæg B. til Underretning for de formentlig ikke faa, som har Interesse i dette Spørgsmaal. Jeg har anset det for rigtigt og nødvendigt for fremtidig Bedømmelse af Takstforhold gennem en saadan uheldet Undersøgelse at faa hævet Takstspørgsmaalet op fra at være en Slags politisk Kastebold til at blive Genstand for alle interesseredes saglige Bedømmelse.

Jeg skal her kortest muligt meddele Hovedindholdet af denne Redegørelse. Den er et Svar paa det Spørgsmaal, jeg stillede, nemlig i hvor høj Grad de pr. 1. April 1927 indførte generelle Takstnedsættelser har influeret paa Omfanget af Statsbanernes Gods- og Kreaturbefordring, og Redegørelsen deler da atter mit Spørgsmaal i to, nemlig dels om Takstnedsættelsen har skabt Forøgelse i Trafikmængden, og dels om Takstnedsættelsen har bevirket, at Statsbanerne har beholdt Trafik, som, hvis Takstnedsættelsen ikke var indført, ellers vilde være gaaet over til andre Trafikmidler. Til Besvarelse af det første Spørgsmaal udskydes først fra Sammenligningen Statsbanernes egne Anlægstransporter samt saadanne andre Transporter, som ingen reel Del har faaet i Takstnedsættelserne. Det viser sig i øvrigt herved, at Trafikforøgelsen af de Varer, hvorpaa Takstnedsættelsen har virket, er noget større end den samlede Forøgelse, der jo kun er ca. 2 pCt. Trafikforøgelsen er i Virkeligheden for de Varer, der har faaet Takstnedsættelse, for 1927—28 5,2 pCt. og for 1928—29 8 pCt., begge sammenlignet med 1926—27. Skiller man saa igen Varerne ad efter deres Forsendelsesart: Fragtstykods, Vognladningsgods, brugt Emballage og levende Dyr, for at nævne det væsentligste, faar man saa paa ny andre Tal og andre Stigningsprocenter. Det viser sig da, at der har været ikke Stigning, men Nedgang for Fragtstykods gennem begge Aar, op til 5,4 pCt., for 1928—29, at der har været en Stigning for Vognladningsgods i begge Aarene op til 10,7 pCt. for det sidste, at der har været en Nedgang for brugt Emballage helt ned til 20,2 pCt. i det sidste Aar, og at der for levende Dyr har været en Stigning det første Aar og Fald det næste, saaledes at Forholdet omtrent er uforandret. Hvis man atter skiller Vognladningsgodset efter Varearter, kommer der atter et nyt Sammenligningsbillede, nye Stigningsprocenter frem, og Redegørelsen undersøger nu detailleret Forholdene for de Varearter, paa hvis