

[Ministeren for offentlige Arbejder.]
 Transportmængde ogsaa andre Forhold end Taksterne spiller ind, f. Eks. Konjunkturerne indenfor Landet (dette gælder særlig Raaprodukter til Industrien, Bygge- og Vejmaterialer), eller et andet Forhold, Kvantiteten og Kvaliteten af Landets Høst (her kommer i Betragtning kunstige Foderstoffer, Majs, Sukkerroer og Kartoffler), samt endelig saadanne Varer, hvis Befordringsmængde alene eller i alt væsentligt alene bestemmes af Forhold udenfor Landet selv. Dette gælder Landbrugets Eksportvarer og til en vis Grad Kul, hvor Arbejdsforholdene i de kulproducerende Lande kan være bestemmende for, i hvor høj Grad vor Kulimport kommer søværts eller landværts, altsaa i sidste Tilfælde pr. Jernbane. Her er nu i Redegørelsen for disse forskellige Varesorters Vedkommende foretaget en Undersøgelse af de bestemmende Forhold: Konjunkturer, Høstforhold, Eksportforhold, til Dels ført tilbage til 1924, altsaa fra Depressionsfaldet ved Kronestigningen gennem Nedgangsarene 1925—26, indtil Opgangen begyndte i Midten af 1927. Det viser sig da, at Banernes Transportmængder af disse Varer i alt væsentligt varierer med og er afhængige af disse Forhold, bortset fra Taksterne. Hvis man saa i den samlede Mængde Vognladningsgods fradrager de Varer, paa hvis Transportmængde saadanne udenfor Banerne liggende Forhold er bestemmende, faar man for de øvrige Varer Befordringstal, som viser ingen eller kun en uvæsentlig Stigning fra Aaret 1926—27, altsaa fra før Takstnedsættelsen. Paa samme Maade som for store Dele af Vognladningsgods er Transporten af levende Dyr afhængig af andre Faktorer end selve Jernbanetaksternes Højde. Redegørelsen nævner særlig den Betydning, som Eksporten af Kød, Flæsk og levende Dyr har, og viser, hvorledes Stigningen og Faldet i Transporten af levende Dyr gennem 1927—28 og 1928—29 synes at være en naturlig Følge af Eksportens Stigning og Fald, idet den dog paa langt nær har kunnet holde Maal med selve Stigningen.

For Stykgodsets Vedkommende har Nedgangen som før omtalt været udpræget trods forbedrede Konjunkturer, Stigningen i Landbrugsproduktionen o. s. v.

Redegørelsen mener herefter som Resultat af de foretagne Undersøgelser at kunne udtale det Skøn, at de pr. 1. April 1927 indførte generelle Takstnedsættelser ikke har bragt Banerne nogen Mertrafik af væsentlig Betydning.

Det andet Spørgsmaal, om Takstned-

sættelsen har bevirket, at Statsbanerne har beholdt Trafik, som, hvis Takstnedsættelsen ikke var indført, ellers vilde være gaaet over til andre Trafikmidler, besvarer Redegørelsen efter forskellige anstillede Betragtninger, byggede paa Undersøgelser af det første Spørgsmaal, derhen, at Statsbanerne neppe vilde have mistet væsentlig mere Trafik til Fordel for Konkurrenterne, hvis Takstnedsættelsen pr. 1. April 1927 ikke var indført, end de faktisk har gjort i de to sidst forløbne Driftsaar, og at Statsbanerne ganske givet ikke vilde have mistet tilnærmelsesvis saa megen Indtægt, som Nedgangen i Fragtindtægterne nu repræsenterer.

En af de Kendsgerninger, hvorpaa Redegørelsen støtter sin Besvarelse af dette sidste Spørgsmaal, er denne, at Jernbanernes Konkurrenter altid har ligget og stadig ligger med deres Takster lige under Banernes, lige under Vandskorpen, og stadig vil kunne blive ved dermed, omtrent ligegyldig hvor langt Banernes Takster gaar ned, idet Banernes Takstskala jo delvis er bestemt efter Varernes Værdi, og der jo altid vil være Varer i Banernes højere Takstklasser, for hvilke det kan betale sig at give Underbud.

Jeg tror, at man efter denne Redegørelse, som nu vil blive tilstillet Finansudvalget, tør fastslaa, at det vilde have været heldigt, om saadanne Undersøgelser som den her skete havde fundet Sted i det Omfang, som man var i Stand til, inden Takstnedsættelsen i 1927 fandt Sted. I saa Fald havde der formentlig været en vis Sandsynlighed for, at man havde bevaret Taksterne uforandret for visse Varer, for visse Befordringskategorier, for visse Takstafstande, nemlig dér, hvor Trafikken og dermed Indtægterne for Statsbanerne trods Taksternes Højde vilde kunne tænkes bevaret helt eller dog nogenlunde uforandret, og at man kun havde indført Takstnedsættelser i alle andre Tilfælde.

Vi staar nu i dette Øjeblik med Takster, om hvilke det maa formodes, at de højest kan bringe Dækning for de rene Driftsudgifter, maaske delvis Afskrivning, men afgjort ikke Forrentning. Maaske kører vi for visse Taksters Vedkommende med direkte Driftstab. Jeg skal søge at dyrke hele dette Spørgsmaal videre i den kommende Tid, og i det Omfang, det kan oplyses, skal der tilgaa Rigsdagen Meddelelse herom.

Det ærede Medlem Hr. N. Neergaard sagde i Efteraaret 1926, at i Krisetider kunde man ikke kræve Forrentning af Banerne. Hvis deraf skal sluttes, at det ærede