

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

landet kan aftage, hvilket atter er bestemmende for, hvilken Mængde af disse Varer Banerne faar at transportere.

Alle disse bestemmende Forhold, som man med en kort Fællesbetegnelse kan kalde Konjunkturerne, er selvsagt — det er saa indlysende, at det ikke skulde behøve at siges — for en Transportvirksomhed som Statsbanernes de store Bølger op og ned, den store Stigen og den store Dalen, mod hvilken Virkninger af Takstændringer, selv om de har nogen Betydning, kun er de smaa Krusninger paa Overfladen.

Fra 1925 gennem 1926 indtil Midten af 1927 havde vi den store almindelige Nedgangstid efter Kronestigningen, som ingen Fragtaftaler og ingen Fragtnedsættelse kunde afbøde, og som Skibsfarten fik at mærke lige saa fuldt som Banerne til Trods for, at Skibsfragterne raslede ned til Minimum. Fra Midten af 1927, samtidig med Takstnedsættelsen, begynder Opgangen i Konjunkturerne, som varede indtil Midten af forrige Aar, og som har været bestemmende for den i øvrigt ikke store Trafikstigning, Banerne i disse Aar har haft. Takstnedsættelsen af 1927 satte altsaa endda ind i det for Banerne psykologisk mest uheldige Øjeblik, netop da Konjunkturerne bedre sig og Banerne med de daværende Takster i Behold vilde have faaet større Trafik end hidtil og langt større Indtægt, end de nu fik.

Disse Undersøgelser blev i Fjor tilstillet Finansudvalget, som optog dem i Betænkningen uden Drøftelse eller Samraad af nogen Art. Hvis man vil forsvare Takstnedsættelsen af 1927, som man nu vil, kommer man ikke udenom en Gennemgang og en Tilbagevisning af denne Undersøgelses Resultat, og det er for letkøbt paa Grundlag af et helt andet Spørgsmaal, om Vognladningsgoods er ensartet og rentabel Transport for sig, at ville slutte, at vore Takster i Øjeblikket ligger saa og saa mange Procent over Taksterne i 1913.

Jeg har for øvrigt ikke undersøgt Rigtigheden af det ærede Medlems Beregning i saa Henseende, men Tallene lyder for mig ikke utrolige. Det er ogsaa i den Henseende irrelevant. Dels bliver Spørgsmaalet nemlig for Banernes Vedkommende: hvor mange Procent ligger Banernes nødvendige Udgifter over 1913, dels er Forholdet jo dette, at vi i 1913 laa alt for lavt med vore Takster til at kunne give Forrentning. Vore Afskrivninger var den Gang kun det halve af, hvad der nu er anerkendt som nødvendigt, og Taksternes Størrelser var jo ikke anlagt med Forrentning for Øje; og vore Takster ligger

den Dag i Dag gennemgaaende betydeligt lavere end vore omgivende Landes, Tyskland, Sverige, for ikke at tale om England, hvad Landbrugseksporten jo ikke er ukendt med, naar den skal betale Fragt for dens Landbrugsprodukter paa de engelske Baner.

Kyed: Det ærede Medlem Hr. Korsgaard var inde paa, at jeg ikke i mine Betragtninger har bygget paa et forretningsmæssigt Grundlag. Men jeg tror nu, at jeg fuldt ud har bygget paa et forretningsmæssigt Grundlag. Det, der nemlig altid maa bygges forretningsmæssigt paa, det er: Hvad kan man faa for sine Varer i Konkurrencen med andre, og hvor skal man ligge med sine Produktionsomkostninger, sine Udgifter, for overhovedet at kunne konkurrere? Efter det — som for øvrigt den højtærede Minister giver Tilslutning til — er det neppe muligt for Statsbanerne f. Eks. at komme af med Underskuddet for Stykgodset ved at forhøje Stykgodstaksterne. Nej, den højtærede Minister giver mig Ret i, at den Vej, man maa gaa, for at ikke Stykgodsforretningen skal gaa fra Banerne, det er at faa Udgifterne sat ned, og den eneste Maade, de kan gøre det paa, er gennem en Rationalisering indenfor Banerne; det er en Forenkling, der maa til.

Det ærede Medlem Hr. Korsgaard siger, at Stykgodset ikke giver Underskud. Ja, det kan dog kun være noget, det ærede Medlem tænker sig til, for naar vi ser paa Beretningen for Statsbanerne, saa kan man drøfte frem og tilbage, men man kan ikke saadan borteliminere 15 Mill. Kr.'s Underskud. Nedsættelsen skal være konkurrencemæssig begrundet, sagde det ærede Medlem. Ja, selvfølgelig, men det har ogsaa vist sig, at hvis Statsbanerne holder for høje Takster for deres Stykgods, forsvinder det over til Biltrafikken. Ogsaa paa dette Omraade gav den højtærede Minister mig Ret, at hvis vi tager for høje Takster, tager Bilerne og Skibsfarten Godset, og at derfor konkurrencemæssige Grunde dikterer Statsbanerne en Nedsættelse, saa de ligger paa en Linie, hvor de kan fastholde Trafikken.

Jeg skal her gøre opmærksom paa, at Statsbanerne i 1924—25 havde 7,5 Mill. t Gods at befordre. Det gik ned i 1925—26 til 6,4 Mill. t, fortsatte nedefter i 1926—27 Nedgangen til 6,1 Mill. t, og saa fik vi Reguleringen af Taksterne, hvorefter der begynder en Stigning, og i 1929—30 kom Godstrafikken op paa 6,7 Mill. t. Ser vi paa Statsbanernes Antal Rejser, var de i 1925—26 oppe paa 31,6 Millioner, faldt i