

[Kyed.]

Driften andrager 673 Mand. Nu er, som det fremgaar af Oplysningerne, den samlede Mandskabsforøgelse paa Banerne 568, men paa Driften er den 673. Naar man har faaet en Nedgang, skyldes det, at man har foretaget Indskrænkning i det Personale, der er anvendt ved den almindelige Vedligeholdelse, en Indskrænkning, der andrager 198 Mand.

Imidlertid er det jo en Kendsgerning, at i Aar møder man øgede Udgifter og øgede Udgifter, der ikke kan dækkes af øgede Indtægter. Vi kan ogsaa sige det paa en anden Maade: de øgede Indtægter opluges, og mere til, af de øgede Udgifter. Og jeg har forstaaet den højtærede Minister saadan ved første Behandling af Finansloven, at den højtærede Minister er klar over, at der maa ske en Ændring. Men alt tyder paa, at det ikke er en Nedgang i Udgifterne, Ministeren er ude efter.

Men hvorledes gaar det da med at skaffe forøgede Indtægter? Vil det lykkes den højtærede Minister f. Eks. at faa fremkaffet det, som den højtærede Minister pegede paa ved første Behandling, at faa mere ind ved Stykgodsbefordringen eller rettere sagt faa det Underskud, som Stykgodsbefordringen efter den Opgørelse, som Banernes statistiske Kontor er fremkommet med, udviser, nedbragt — for at faa det ud af Verden vil være for store Forhaabninger at nære. Men denne Nedbringelse af Underskuddet paa Stykgodset, som anslaaes til at være 15 Mill. Kr., maa man jo sige i høj Grad paakræver Opmærksomheden.

Naar jeg nævnte de 15 Millioner, er det et Tal, der er fremkommet i en Beretning, der foreligger fra Statsbanernes statistiske Kontor; men hvis man skulde bringe dette Underskud ud af Verden uden at nedsætte Udgifterne, vil det være ensbetydende med, at man vilde være nødt til at forhøje Stykgodstaksterne til det dobbelte. Og hvad vil Resultatet blive af en Forhøjelse af Stykgodstaksterne til det dobbelte? Det vil uden Tvivl blive, at Statsbanerne kommer til at afgive Hovedparten af sin Stykgodsbefordring til Automobiltransport eller til Skibstransport.

Jeg kan derfor ikke se andet end, at den eneste Vej til Ændring er en mere rationel Drift, en Formindskelse af Udgifterne.

Ved de Oplysninger, der er fremkommet under Forhandlingerne med den højtærede Minister om disse Spørgsmaal, hvor den højtærede Minister har haft særlige sagkyndige til Stede, er der fremkommet dette, at

det ikke alene er paa Stykgodsbefordring, man venter at Statsbanerne taber Penge, men at Persontrafikken, den anden Gren af Statsbanedriften, ogsaa er tabgivende. Saa staar vi da overfor, at den tredje Gren, nemlig Vognladningstrafikken, er den, som Statsbanerne i Virkeligheden maa betragte som den bedste og som den eneste virkelig frugtbringende af de tre Grene, Statsbanerne opererer med.

Efter min Opfattelse har denne Oplysning stor Interesse, idet den ganske omstøder Berettigelsen af den Kritik, som gennem Aarene, især fra den højtærede Minister, er ført imod de generelle Takstnedsættelser, særlig da denne Kritik har givet sig Udtryk i Form af Misfornøjelse med Nedsættelsen af Taksterne for Landbrugsprodukter. Thi som bekendt er en meget stor Del af Statsbanernes Vognladningsgods Landbrugsvarer, og Sandheden er altsaa denne, at Landbruget, hvis Varers Befordring hovedsagelig sker som Vognladningsgods, er at betragte som Statsbanernes gode Kunde.

Det glæder mig for saa vidt, at det gennem den Diskussion, der er ført i Finansudvalget om Spørgsmaalet, er blevet godtgjort, at den generelle Takstnedsættelse for disse Produkter ikke — saaledes som den finansielle Ordfører for Socialdemokratiet, det ærede Medlem Hr. Hans Nielsen, har sagt fra denne Talerstol — var og ikke er en Gave til Landbruget, men at Nedsættelsen var berettiget som en naturlig Tilpasning til Guldkronen og som en Nødvendighed for Banerne for at fastholde deres Forretning.

Man kan ganske vist opstille det Spørgsmaal, om Banerne egentlig ikke havde kunnet beholde denne Forretning alligevel, selv om man havde fastholdt de gamle Takster. Men dér tror jeg nu, Statistikken viser, at det kunde man ikke; Transporten vilde være gaaet over til andre Befordringsmidler, være gaaet andre Steder hen. Vi maa jo nemlig ikke glemme, at vort Land er, hvad Transport angaar, godt stillet; omslynget som det er af Havet, har vi mange gode Havne, som i høj Grad letter Transporten og skaber en Konkurrence til Banerne, og vi har de gode Landeveje, som skaber en god Biltransport. Derfor maa det erkendes, at Statsbanerne maa være agtpaaagivende overfor sine Kunder med Hensyn til Tilpasning af Taksterne i Forhold til, hvad Konkurrencen kræver. Det viste ogsaa Nedgangen i Trafikken i 1926—27, hvor man havde efter min Opfattelse forsømt at tilpasse Taksterne rettidigt; Nedgangen i Befordringen af Gods