

[Boeck-Hansen.]

fragter nede, og kan det overhovedet betale sig at køre med så meget gods, som man gør i øjeblikket?

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Det ærede medlems spørgsmål er delt. For det første spørges der, hvor langt statsbanernes godstakster for brunkul ligger under de danske småskibes rater. Det vil være umuligt med konkrete tal at besvare spørgsmålet, alene af den grund at statsbanetaksterne er gradueret efter afstande med betydelig reduktion for lange afstande og under hensyntagen til, hvor stor vægt forsendelsen har. Endvidere vil en sammenligning være vanskelig, da der i de fleste tilfælde, hvor der er tale om brunkul, vil være tale om en kombination af bane- og skibsfragt.

Tager vi et bestemt eksempel — det eneste jeg synes der kan bevise noget i den retning — som transporten af brunkul fra Søby brunkulsleje til København, koster den med banefragt alene 13 kr. 73 øre pr. t. Skal man have delvis banefragt og delvis skibsfragt, bliver det banefragt til Vejle og skibsfragt fra Vejle til København, og dette koster tilsammen 19 kr. 50 øre pr. t.

Statsbanerne er altså her ca. 50 pct. billigere. Det kan man så sige et og andet om, men at denne prisforskel betyder en del for forbrugerne, fremgår af den omstændighed, at i den periode — der har været en sådan —, da statsbanerne ikke transporterede brunkul, var prisen på brunkul på lagerplads i København 73 kr. pr. t., men da statsbanerne begyndte transporten omend kun lejlighedsvis, gik prisen ned til 48 kr. pr. t. Jeg er ganske overbevist om, at det har været en meget stærkt medvirkende årsag til prisnedgangen, at statsbanerne her prøvede at konkurrere.

Det næste spørgsmål er: Hvor meget sætter De danske Statsbaner til pr. t. fragtgods eller vognladningsgods dels på indenlandsk brændsel, dels på gods i almindelighed? For at spørgsmålet, om udbyttet er positivt eller negativt, kunne besvares, måtte godstrafikken regnskabsmæssigt være helt adskilt fra persontrafikken, men det er den ikke, og det vil derfor ikke være muligt at sige noget bestemt om, hvilken andel godsbefordringen eller personbefordringen eventuelt har i et årligt underskud, og det kan endnu mindre gøres op, når der er tale om stykgods kontra vognladningsgods. Medens det således i hvert fald er meget vanskeligt og kun efter et meget usikkert skøn er muligt at opgøre rentabiliteten for henholdsvis godsbe-

dring og personbefordring, må det siges at være praktisk talt umuligt at opgøre rentabiliteten indenfor godsbefordringens enkelte grupper, navnlig da så differentieret, som det er ønsket. Godsbefordringen er arbejdsmæssigt og i henseende til vognforbrug en helhed og må ses som sådan. Det, som for statsbanerne er det afgørende og stedse har været det og også vil være det fremefter, er, at vognladningstaksterne i afgørende grad må være afhængige af samfundsmæssige hensyn, hensynet til hvad den pågældende produktion kan bære i transportudgifter.

Boeck-Hansen: Jeg takker den højtærede minister for de oplysninger, jeg altså ikke fik, for jeg fik jo ikke meget at vide om, hvor stort underskud der er. Jeg forstår imidlertid så udmærket godt, at forbrugerne er tilfredse med at få lave fragter, men der er dog vist ingen forbruger, der kan kræve en lavere takst, end at det kan betale sig for banerne at få godset frem. Det er klart, at lave fragter er en fordel for forbrugerne, og de må være meget lave, når forholdet er det, at fragten fra Søby over Vejle med skib til København koster 19 kr. 50 øre, hvoraf skibsfragten ikke er det halve, den er måske de 9 kr. 50 øre. Det koster henimod 10 kr. at køre fra Søby til Vejle, men skal der køres til København, koster det kun 13 kr. 73 øre. Det sidste stykke godset bliver kørt, det må jeg sige, bliver det billigt kørt, så jeg kan godt forstå, at statsbanerne får et drønende underskud, for det får de i virkeligheden, men det kommer vi tilbage til under finanslovbehandlingen. Det er stort det underskud; navnlig når man tager pensionsbyrden med og reparationerne, ikke mindst reparationerne på færgerne, bliver underskuddet meget stort.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg havde ikke ventet, at det ærede medlem var tilfreds, men det er jo vanskeligt at svare på noget, når man ikke har nogen mulighed for at svare og give rigtige tal, og det er der ingen mulighed for i denne forbindelse.

Det ærede medlem siger, at skatteyderne skal betale det store underskud, og det er rigtigt. Underskuddet er imidlertid ikke mindst fremkommet, fordi godstransporten svigter, og jeg ved ikke, om det ærede medlem, som, såvidt jeg ved, er forretningsmand, mener, man styrker konkurrencen ved at sætte transportpriserne op på de varer, man skal transportere.