

Bilag 7.

Til det af Landstinget nedsatte Udvalg til Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster.

I Anledning af Lovforslaget om Forhøjelse af Statsbanernes Takster er det blevet fremhævet, at Taksterne her i Landet ere særlig lave sammenlignede med Udlandets, og at dette taler for, at vores Takster forhøjes. Ganske bortset fra, at det da samtidig burde oplyses, men ikke er det, hvor meget lavere vore Takster ere, og hvor meget de af denne Grund kunne forhøjes, er det dog saaledes, at dette Forhold med vore paastaaede lavere Takster i og for sig ikke har nogen Betydning, naar der er Tale om at forhøje dem, fordi det intet oplyser om al den Ulempe, i mange Tilfælde de store Tab for Befolkningen, som Forhøjelser medføre, noget, der dog tør betragtes som Hovedsagen. Dette gælder maaske særlig for Godstaksterne. Betænkningen til Lovforslaget fremhæver den Fare for Nedgang i Befordringsmængden, som Forhøjelse af Taksterne kan medføre, men ogsaa her maa erindres, at en saadan Nedgang betyder langt mere end det Indtægtsbeløb, der tabes for Statsbanerne, det betyder nemlig langt større Tab for den Del af Afsenderne, for hvilke det, at de sende mindre pr. Jernbane, bliver enstydig med en Formindskelse i Afsætningen af deres Varer og dermed en Indskrænkning af deres Produktion, det mest haandgribelige Tab, en Virksomhed kan lide. Dette vil særlig gælde for Varer, hvis Værdi i Forhold til deres Vægt er saa ringe, at de ikke taale større Transportudgifter, f. Eks. for Mursten og andre Teglværksprodukter. De Tab, der derved paaføres private, vil overfor det offentlige formindske deres Skatteevne, et Moment, der ellers tillægges den største Betydning, om end det her i Landet neppe nok tages med i Betragtning. Selvfølgelig har det ogsaa for Landets Økonomi den skadeligste Indflydelse, hvis Statsforanstaltninger direkte begunstige Udlandets Indførsel. Dette ville de forhøjede Takster for Mursten i mange Tilfælde gøre, den indenlandske Produktion vil formindskes og Indførselen stige, og det vil ikke ramme alle ens, men ganske vilkaarligt efter deres Teglværkers Beliggenhed. Takstforhøjelsen vil være en direkte Fordel for Værker, der have saa kort Afstand til Byggepladserne, at de bruge Transport med Hestekraft, eller f. Eks. for Københavns Vedkommende for de svenske Værker. Man vil vel nok med en saa enorm Fragtforhøjelse som den foreslaede kunne udbringe en lidt stigende Indtægt for Murstensforsendelser trods det, at det befordrede Kvantum vil formindskes, men denne lille Indtægt for Statsbanerne vil være købt med et langt større Tab for Landet som Helhed og paa Bekostning af enkelte Borgere. Jeg ved ikke, hvormange Mursten der befordres med Banerne. Antages f. Eks., at det er 200 Millioner, vil Takstforhøjelsen give omtrent 250,000 Kr. mere Indtægt, hvis det samme Kvantum som nu befordres. Ikke heller kender jeg den gennemsnitlige Transportafstand for Mursten. Antages den at være 40 km., er Fragten nu pr. 1,000 Sten gennemsnitlig 3 Kr. eller for 200 Millioner 600,000 Kr. De ved de højere Takster indvundne 200,000 svarer til ca. 50 Millioner Sten. Med saa stort et Kvantum vil vel neppe de højere Takster nedsætte de befordrede Sten, men nedsættes det med f. Eks. 30 Millioner, vil altsaa den nye Indtægt blive 80,000 Kr. Disse 80,000 Kr. indvinde Statsbanerne. Indføres af det tidligere befordrede Kvantum 30 Millioner blot de 10 Millioner fra Udlandet, bliver Udgiften for Landet hertil ca. 200,000 Kr., altsaa et rent Tab for Landet. Og disse Tal ville mulig stille sig langt ugunstigere.

Men selve dette, at vore Takster ere billigere end Udlandets, er, som sagt, ikke en Gang oplyst. Man kan selvfølgelig let træffe Tilfælde, hvor det er saa, men det er ikke det, som det gælder om, men derimod om, hvordan det er i Tilfælde, der ved deres Omfang og praktiske Betydning betyde noget. Her skal da gøres en Sammenligning med Tyskland.