

Krigen og foreslaas nu sat $2\frac{1}{2}$ Gang saa højt som før Krigen, hvilket absolut maa siges at være for ringe en Nedsættelse. Paa Kreaturtaksterne foreslaas der en Nedsættelse af $33\frac{1}{3}$ pCt. Det er rigtigt som udtalt af Ministeren, at disse Takster under Krigen har faaet en særlig stor Forhøjelse, idet de nu ligger henved $3\frac{1}{2}$ Gang saa højt som før Krigen, og der er derfor intet som helst at sige til, at de nu bringes ned til omkring $2\frac{1}{4}$ Gang Taksterne før Krigen. Saa har vi tilbage af Godset Frimærkepakkerne, hvor der slet ingen Nedsættelse af Grundtaksten foreslaas. Den er nu 90 Ø. for 5 kg's Pakker, hvilket er $3\frac{3}{5}$ Gang saa højt som i 1916, hvor Prisen kun var 25 Ø. Jeg forstaaer, at det er Hensynet til Postvæsenets Pakketakster, der hindrer Statsbanerne i at komme ned til rimelige Takster paa dette Punkt, men dette maa man enten se bort fra, eller ogsaa maa man tvinge Postvæsenets Pakketakster nedad. Jeg er hermed færdig med Godstaksterne og gaar over til Persontaksterne.

Før Personbefordring foreslaar Ministeren en gennemsnitlig Nedsættelse af mellem 10 og $12\frac{1}{2}$ pCt., men da 2den Klasses Billetterne heraf faar 30 og Billetterne for de længste Rejser op imod 35 pCt., kan man forstaa, at det kun kan blive meget smaa Nedsættelser for den talrigste Klasse, nemlig de korte Rejser, der netop er dem, der trafikmæssigt set reagerer allerkræftigst overfor Nedsættelser og Forhøjelser.

Det udtales i Lovforslagets Bemærkninger, at disse samtlige Nedsættelser i Taksterne vil for samme Trafikmængde betyde en Indtægtsnedgang paa 28 Mill. Kr., hvortil kommer Forholdet til de private Baner, hvorom vi maaske kan faa nærmere Oplysninger i Udvalget, og som vil koste 2 Mill. Kr. at ordne, saaledes at der i alt regnes med en Indtægtsnedgang af 30 Mill. Kr. For at udligne dette Tab regner Ministeren med 8—9 Mill. Kr.'s Indtægtsfremgang ved forøget Trafik. Dernæst 10 Mill. Kr.'s Besparelser ved Gennemførelsen af Statsbanernes Spareudvalgs forskellige Forslag. Det skulde glæde mig, hvis det skulde lykkes Ministeren at faa saa meget ud af disse Forslag. Samt endvidere et Par Millioner Kroner ved den Nedgang i Dyrtidstillæget, som foreslaas fra April. Dette bliver tilsammen 20 Mill. Kr., saaledes at der bliver tilbage en Risiko paa 10 Mill. Kr., som der ogsaa er regnet med af Stats-

ministeren ved Fremlæggelsen af Skatte-lovforslagene. Jeg vil gerne tillade mig en lidt anden Beregningsmetode. Finanslovforslaget for 1922—23 regner med en Kulpris for Statsbanerne af 80 Kr. pr. Ton. Grunden dertil kender vi alle. Selv om den højtærede Minister ikke var villig til at nedskrive dette Beløb, hvad han nu er, kan han dog formentlig ikke gøre nogen Indvending imod, at man i denne Forbindelse med Henblik paa Statsbanernes fremtidige Rentabilitet regner med den formentlig virkelige Kulpris til næste Aar, altsaa omkring 40 Kr. pr. Ton. Da Udgifterne efter Finanslovforslaget er beregnet til godt 26 Mill. Kr., saa bliver der her en Mindreudgift paa 13 Mill. Kr.

Dernæst udtalte Statsministeren ved Skattelovens Forelæggelse, at han havde til Hensigt at fremsætte et Forslag om Konjunkturtillægts Nedsættelse for Tjenestemændene med $\frac{1}{3}$. Tiden er jo ikke til at drøfte dette, men hvis jeg for at være paa den sikre Side kun regner med en Nedsættelse med $\frac{1}{5}$, vil dette, da Konjunkturtillæget ved Statsbanerne andrager 14,3 Mill. Kr., betyde en Besparelse paa $2\frac{3}{4}$ Mill. Kr. Hvis Pristallet pr. 1. Februar skulde falde, saaledes at Dyrtidstillægsprocenten gaar ned fra 45 til 36, hvad der neppe er overdrevent — og hvad den højtærede Minister formentlig ogsaa regner med —, betyder dette, at Dyrtidstillæget, der for Statsbanernes Personale nu udgør 13,7 Mill. Kr., vil gaa ned med $2\frac{3}{5}$ Mill. Kr. Heraf vil ogsaa følge, at Udgifterne til Statsbanernes time-lønnede Arbejdskraft vil dale, antagelig med ca. $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Hvis vi saa hertil føjer den som Følge af Statsbaneudvalgets Forslag forventede Besparelse paa 10 Mill. Kr. og den forventede Merindtægt paa Grund af Trafikfremgang paa 8—9 Mill. Kr., saa er vi oppe paa et Beløb af 38—39 Mill. Kr. Og saa har jeg endda ikke regnet med Statsbanernes Andel i den Besparelse paa 14 Mill. Kr., som den højtærede Finansminister mener, at den store Sparekommissions Arbejdstidsbetænkning vil bringe, eller med, at der utvivlsomt paa Finanslovforslaget er regnet med noget for store Beløb til Elev- og Medhjælpssummer, og ej heller med det Pristald, der kan ventes paa Materiale, Jern, Malervarer o. s. v. Hvis jeg regnede alt dette med, vilde jeg meget stærkt nærme mig til de 45 Mill. Kr., som det efter den højtærede Ministers Oplysning ved Fremsættelsen af det foreliggende Lovforslag vilde koste at foretage en gennemgaaende Nedsættelse