

tjenstlig meddele, at Indkøbsprisen for de i indeværende Aar indkøbte Kul har varieret mellem 1 £ 7 sh. 6 d. og 1 £ 14 sh. 11 $\frac{1}{2}$ d. pr. Ton cif dansk Havn alt efter Kullenes Kvalitet og Leveringsstedet, og at Gennemsnitsprisen for de i Tidsrummet April—Oktober d. A. ankomne Kulladninger — ca. Halvdelen af Aarets Import — har andraget Kr. 33,32 pr. Ton frit i Jernbanevogn eller frit i Kasserne til Statsbanernes Kraner.

Saafernt de Kul, der allerede er indkøbt, men endnu ikke er ankommet, skal medregnes, vil det — blandt andet fordi Kullene er indkøbt med Kursbasis, og fordi der ved Leveringen løber forskellige Havneudgifter m. v. paa, der ikke forud kan beregnes — ikke kunne siges med Bestemthed, i hvilken Pris de vil komme til at staa Statsbanerne, men Gennemsnitsprisen for de saaledes resterende Leveringer vil antagelig ikke komme til at afvige væsentligt fra ovennævnte Pris af Kr. 33,32 pr. Ton.

M. N. SLEBSAGER.

E. Lunn.

Til Folketingets Finansudvalg.

7) *I. B. 2. b. 2. Driftsmateriellets Vedligeholdelse.* Svarskrivelse:

Ministeriet for offentlige Arbejder. København, den 24. November 1922. Jour. Nr. M. S. 8932.

I Skrivelse af 8. d. M. har det ærede Finansudvalg udbedt sig Oplysning om, hvorfor der paa Forslaget til Finanslov for Finansaaret 1923—24 under Konto § 2 A., Statsbanerne, I. B. 2. b. 2., Driftsmateriellets Vedligeholdelse, er søgt et Beløb af i alt 12 250 000 Kr., medens der for indeværende Finansaar kun er bevilget 10 545 000 Kr. (rettelig: 10 170 000 Kr.).

I denne Anledning skal man meddele, at naar man har søgt en større Bevilling, skyldes det, som det fremgaar af Anmærkningerne, dels, at man for næste Finansaar regner med 25 Millioner Lokomotivkilometer, for indeværende kun med 24 Millioner, dels, at man har ment at maatte sætte Enhedsudgiften pr. Lokomotivkilometer højere end for indeværende Finansaar anslaaet. Grunden til dette sidste er, at man ved en Betragtning af Forbruget i Finansaaret 1921—22 er blevet klar over, at man har ansat Enhedstallene for indeværende Finansaar for lavt, hvorfor det da ogsaa vil blive nødvendigt at søge Tillægsbevilling. Det virkelige, regnskabsmæssige Enhedstal var for afvigte Finansaar for Reparationer af Lokomotiver (og Tendere) og Vogne henholdsvis ca. 28,5 og ca. 32 Ø. pr. Lokomotivkilometer, og man har derfor ikke ment for næste Finansaar at turde regne med mindre end henholdsvis 23 og 26 Ø. pr. Lokomotivkilometer. Naar man har ment at kunne anslaa et saa forholdsvist meget lavere Enhedstal for næste Finansaar, skyldes det ikke alene, at man tør regne med en lavere Arbejds løn og lavere Materialepriser, men ogsaa den Omstændighed, at der netop i Finansaaret 1921—22 er udfoldet en særlig livlig Vedligeholdelsesvirksomhed, idet man har foretaget en Række Reparationer, som havde maattet udskydes paa Grund af Materiale mangel. Af saadanne kostbare Reparationsarbejder skal man blot nævne Fremstilling af Lokomotivkedler, Fornyelse af Fyrkasser med Anvendelse af Kobbermateriale og Indsætning af Overhedere.

M. N. SLEBSAGER.

E. Lunn.

Til Folketingets Finansudvalg.