

Indkøbspris paavirkede Lagerprisen i Slutningen af i Fjor, men som navnlig har bevirket Forhøjelse af Lagerprisen i de første Maaneder i Aar: Alt i alt andrager det Beløb, som paa denne Maade skønnes overført fra i Fjor til i Aar gennem Lagerregnskabet, ca. 1,1 Mill. Kr., saaledes at Balancen for i Aar ved Fragtrabatterne og ved disse Merudgifter til Kul paa Grund af den engelske Kulstrejke vil forringes med saadan noget som 2—2½ Mill. Kr. udover, hvad de egentlige Indtægter og de egentlige Udgifter for i Aar er. Det er jo særlige Forhold, der bevirker det, men hvad angaar 1928—29, ser jeg ingen Grund til, at Udgiftsbudgettet for dette Aar ikke skulde holde.

Dette Budget fremtræder jo som alle andre Budgetter, siden de nye Regnskabsformer blev indført, med et stort Statstilskud til Driften, og herom vil jeg gerne gøre et Par Bemærkninger. Dette Statstilskud fremkommer paa følgende Maade: De egentlige Driftsudgifter samt Udgifterne til Personalets Pensionering og til Afskrivning er anslaaet til ca. 120 036 691 Kr., og Indtægten er anslaaet til ca. 120 050 000 Kr. Derefter kommer der altsaa et Bruttooverskud paa 13 309 Kr., men ved at indføre Forrentningsudgiften, en Forrentning paa 5 pCt. paa Budgettet, faar man yderligere en Udgift derpaa, som andrager 20 550 000 Kr., og herefter fremkommer da Statstilskuddet paa 20 536 691 Kr. Saaledes som jeg har oplyst her, vil Driftsindtægten slaa til paa Budgettet til Afholdelse af de egentlige Driftsudgifter, til Pensionering og Afskrivning, men uden at der kommer nogen væsentlig Forrentning. Med andre Ord, efter dette Budget skulde Statsbanerne kunne bære sig, men ikke betale Dividende — saaledes vilde man vel i Almindelighed opgøre det, hvis det var en privat Forretning. En tilsvarende Opgørelsesmaade anvendes ogsaa i de maanedlige Opgørelser, som udsendes til Aviserne, og der skrives ogsaa stadig i Bladene om det ganske enorme Underskud paa Banerne, selv om der faktisk er et Driftsoverskud. Imidlertid vil der nu ved fremtidige Opgørelser ske dette, at selve Beløbet til Forrentning vil fremgaa af Opgørelsen, og man vil derefter kunne danne sig et Skøn om, hvorvidt Statsbanerne kan klare sig, bære Drift og Afskrivninger, men uden at give noget til Forrentning.

Jeg mener i øvrigt, som jeg ogsaa udtalte i Foraaret, at Statsbanerne maa anses som en overkapitaliseret Forretning. Det var jo ogsaa et Skøn, der blev anlagt, sidst da Spørgsmaalet blev behandlet af Admini-

strationskommissionen. Efter min Opfattelse burde der ske en yderligere Nedskrivning paa 80—100 Mill. Kr.; der vilde saa være nogen Mulighed for at kunne paabegynde en Forrentning, saaledes at det hele — forekommer det mig — hverken for Administrationen eller for Personalet maatte synes saa haabløst som nu, efter de meget store Summer, der nu findes opført til Forrentning og Afskrivning. Vi maa jo erindre, at Statsbanernes Anlæg i de senere Aar er blevet udført under et meget højt Prisniveau, og at der ogsaa for at afhjælpe Arbejdsløsheden her i Landet er udført andre Arbejder end dem, der just har været øjeblikkeligt paakrævede ved Statsbanerne.

Jeg vil gerne derefter henvende mig til det ærede Medlem Hr. Friis-Skotte i Anledning af nogle af hans Udtalelser. Det ærede Medlem udtalte sig om den Nedsættelse paa Brevporto, som er foretaget af ham, Nedsættelsen fra 20 til 15 Øre, som i alt andrager 6 Mill. Kr. — med den højtærede Formands Tilladelse vil jeg gerne oplæse det: „Forholdet var det, for det første, at Postvæsenet paa det daværende Tidspunkt og det daværende Takstgrundlag gav Overskud efter fuld Forrentning, dernæst, at de danske Portotakster laa betydeligt højere end Taksterne i andre europæiske Lande, og endelig, at en Nedsættelse teknisk set ikke kunde ske med et mindre Beløb end de 6 Mill. Kr., naar man ved Porto, stadig vilde regne med Tal, delelige med 5. Derimod laa Forholdene ved Statsbanerne anderledes. Statsbanerne havde stadig et stort Underskud, deres Takster laa lavere end Taksterne i andre europæiske Lande, hvis Mønt var i Pari, og en Takstnedsættelse paa Banerne kunde og burde helst ske lempeligt og udelukkende med det Formaal at støtte Trafikken og derigennem Indtægten.“

Det ærede Medlem siger, at ved Statsbanerne bør en Takstnedsættelse ske med det Formaal at støtte Trafikken og derigennem Indtægterne. Altsaa maa jeg forstaa det saaledes, at den skal ske efter forretningsmæssige Principper. Men derefter siger det ærede Medlem videre: Men denne Takstnedsættelse er sket saaledes ved Statsbanerne, at den intet har at gøre med forretningsmæssig Takstledelse, og at den udelukkende var af politisk Art. Ja, naar det ærede Medlem mener, at Takstnedsættelsen ved Statsbanerne skulde være af politisk Art og ikke forretningsmæssig, forstaaer jeg ikke, hvorledes han da vil forklare, at den kan være forretningsmæssig