

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

giftsforøgelse paa 3 Mill. Kr. Som Forklaring paa denne Udgiftsforøgelse henviser Banerne til, at Antallet af Togkilometre er steget med 9 pCt., Antallet af Lokomotivkilometre med 6,9 pCt., Antallet af Vognakselkilometre med 6,2 pCt., Antallet af Vognladningskilometre med 7,3 pCt. og Antallet af Sejladskilometre med 16,6 pCt. Naar denne Stigning i Befordringsydelsen er større end Stigningen i selve Befordringen, saa maa det opfattes som en forøget Service, Banerne har ydet og ment at maatte yde sit Publikum, gennem øget Toggang, som endnu ikke er fuldt udnyttet af Befolkningen, gennem den særlige Automobilfærge over Store Bælt, inden Pladsmangelen paa de andre Færger gjorde det absolut nødvendigt, gennem mere Service med Hensyn til Godsbefordringen, idet Fragtstykgoeds nu befordres omtrent med samme Hurtighed som tidligere Ilgods, og idet man ogsaa for Vognladningsgodsets Vedkommende er kommet ind paa en langt mere fremskyndet Befordring end tidligere; det er altsaa Konkurrencen fra anden Side, der har nødvendiggjort dette.

Alle de Ønsker om hyppigere Toggang og om bedre Togforbindelse, som de Herrer Rigsdagsmænd frembærer her i Salen, og hvoraf nogle ogsaa er frembaaret i Aar, betyder, hvis de opfyldes, en saadan forøget Service, som, saa længe Ydelserne ikke fuldt udnyttes, giver en Udgift, hvortil der ikke kommer en tilsvarende Indtægt. Takstgrundlaget burde naturligvis have en Margin, der var tilstrækkelig til at tage saadanne Udgifter, men det har det altsaa ikke.

Det ærede Medlem Hr. N. Neergaard udtalte sin Tvivl om, hvorvidt det budgetterede Underskud paa 30 Mill. Kr. for 1931—32 vil holde. Jeg haaber, at det vil holde, det er i hvert Fald, saaledes som ogsaa det ærede Medlem Hr. Korsgaard erkendte det, ansat efter bedste Overbevisning, men jeg kan jo lige saa godt sige, at jeg tror eller rettere sagt jeg er sikker paa, at der for de kommende Aar, i hvert Tilfælde i nogle Aar, maa regnes med et stigende Underskud, og af en ganske bestemt Grund. Ifølge de nu gældende Regler for Afskrivning og Forrentning, saaledes som de sagkyndige i Administrationskommissionen enedes om dem, skal saavel Forrentning som Afskrivning beregnes fra det Aar, i hvilket Anlægsbeløbene er anvendt, uanset om det paa gældende Anlæg endnu ikke er færdigt og derfor ikke har kunnet tages i Brug. Naar man altsaa i disse og i de kommende Aar har to bestemte Anlægsarbejder i Gang

til i alt op ved 50 Mill. Kr., Lille Bælts Broen og Elektrificeringen af Nærtrafikken, Anlæg, der først skal tages i Brug omkring 1935, og først fra dette Tidspunkt skaffer for Lille Bælts Broens Vedkommende den Mindreudgift eller for Elektrificeringens Vedkommende begynder at skaffe en Merindtægt, der skal forrente dem, og naar disse Anlægsudgifter opføres til Forrentning og Afskrivning med i alt 7½ pCt., efterhaanden som Udgifterne afholdes, uanset at Arbejdet ikke er færdigt til at tages i Brug, saa maa det ikke forbydes, at Underskuddet for Banerne vil vokse i de kommende Aar som Følge af Stigningen af Afskrivningen og Forrentningen.

Da denne Beregningsmaade er et Led i hele den Afskrivningsform, man har valgt for Statsbanerne, saavel som i hele Afskrivningsprocentens Størrelse, er der formentlig ikke noget at sige hertil, og under normale Forhold har Spørgsmaalet vel neppe større Betydning, men overfor saadanne større Anlægsarbejder er man naturligvis nødsaget til at gøre sig dette Forhold klart, hvis man ikke vil udsætte sig for en fejlagtig Bedømmelse. I Praksis har det, desværre, maa man sige, ingen Betydning, hvilken Fremgangsmaade man i dette Tilfælde vilde anvende, om man vilde, som i et Privatforetagende, lægge Renterne paa Anlægget og først forrente og afskrive, naar det blev færdigt, eller om man vilde gøre som her, thi Staten maa jo under alle Forhold tilskyde Pengene. Man maa blot i disse Aar se bort fra denne ekstraordinære Stigning af Forrentning og Afskrivning i Bedømmelsen af Banernes Økonomi og nøjes med at fæstne sig ved Ændringerne i den rene Driftsbalance.

For øvrigt kunde jeg ønske med Henblik specielt paa Lille Bælts Broen og med Henblik paa Fremtiden, naar Lille Bælts Broen er færdig og taget i Brug, at gøre opmærksom paa, at den Rentabilitetsberegning, som var Grundlaget for Vedtagelsen af Loven om denne Bros Anlæg, ikke mere holder Stik, den blev fuldstændig forrykket, den Gang Loven om Vejbroen over Lille Bælt senere blev vedtaget, dermed bortfaldt jo det delvise Monopol, som Statsbanerne har paa Transport mellem Fyn og Jylland, og den paa dette Monopol hvilende Rentabilitetsberegning. Tilsvarende Forhold vil gøre sig gældende, naar en Gang Storstrømsbroen, jeg kan ogsaa godt nævne Oddesund Broen, bliver til Virkelighed, naar Banernes delvise Transportmonopol ved Færgedrift til sin Tid afløses af Jernbanebro og Vejbro disse