

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Opgaver, som Venstre vilde give den, vilde — ja, undskyld jeg taler rent ud — blive det rene Jaskeri, og saa kunde Statsbanerne derefter faa Lov til at køre videre med Kommissionens Direktiver og blive rystet paa Hovedet ad, fordi de ikke var i Stand til at føre de Opgaver ud i Livet, som en Kommission maaske med forholdsvis Letthed kunde betro et Stykke Papir. Og medens Kommissionen sidder, vilde selvsagt de Undersøgelser hvile, som Banerne selv er i Gang med; de vilde i hvert Fald ikke kunne føre Resultaterne deraf ud i Livet, før Kommissionen har trukket Retningslinierne op for Banernes fremtidige Drift og Økonomi. Kommissionen vilde sidde som en Hemsko for disse Besparelsesbestræbelser snarlige Virkeliggørelse, og det har Statsbanerne hverken Tid eller Raad til.

Men hertil kommer endnu en Ting, som jeg beder nøje bemærket. Jernbanerne har ikke noget fredhelligt Monopol mere. De kæmper paa alle Fronter en haard Kamp mod andre Befordringsmidler, baade til Lands og til Vands, og man vil forstaa, at der i Styrelsens øverste Led overvejes og drøftes Planer om fremtidige Foranstaltninger og Veje, ad hvilke Banerne kan vinde frem eller i hvert Tilfælde holde paa det, de nu har. En Kommission, som skal overveje Midler og Veje for Statsbanernes Drift og Økonomi, kan ikke være uden Kendskab til saadanne Tanker og Overvejelser, men saadanne Tanker og Overvejelser kan ikke offentliggøres; en Forretningsvirksomhed lægger fornuftigvis ikke sine Planer blot, før de kan gennemføres, og Statsbanerne kan ikke præsentere sine Fremtidsplaner for en Kommission til videre Forhaandsunderretning for ærede Konkurrenter i Transportbranchen.

Den ærede Ordfører for Forslagsstillerne (Stensballe) fremførte senere i sin Forelæggelsestale som yderligere Begrundelse for en Kommissions Nedsættelse den Ændring i Statsbanernes økonomiske Forhold, der er sket under den nuværende Regering.

„Fra Driftsaaret 1928—29 til Driftsaaret 1930—31“,

udtalte det ærede Medlem, „er der foregaaet en Udgiftsstigning paa ikke mindre end 7,4 Mill. Kr. og samtidig en Indtægtsstigning fra 112,6 Mill. Kr. til 114,1 Mill. Kr., altsaa paa 1,5 Mill. Kr. Men det, der er det mærkværdige her i Modsætning til i andre Lande, er, at her har Indtægten holdt og er endda gaaet frem, men desuagtet er Resultatet blevet ringere, desuagtet

staar vi med større Underskud, end man har kendt til, siden vi gik til generelle Takstnedsættelser. . . . Her er der sket dette, at det er Udgiftsstigningen, der volder de store økonomiske Vanskeligheder, en Udgiftsstigning paa 7,4 Mill. Kr.“

Der er intet som helst mærkværdigt i hele dette Forhold. At Statsbanerne ikke alene har kunnet holde, men endog forøge Indtægterne i de paagældende Aar, er en Følge af Statsbanernes forøgede Driftspræstationer. Fra 1928—29 til 1930—31 forøgedes Antallet af Togkilometer fra 21,9 Millioner til 24,5 Millioner, altsaa med ca. 12 pCt., Antallet af Vognakselkilometer fra 579,6 Millioner til 628,5 Millioner, altsaa med ca. 8,4 pCt., og Antallet af Skibskilometer fra 775 000 til 907 000, altsaa med ca. 12,5 pCt. En mindre Del af Udgiftsstigningen paa de 7,4 Mill. Kr. hidrører fra Stigning af Pensionsudgiften m. v., Stigning i Alderstilleg og Ekstraarbejderløn, hvilken sidste som andre generelle Prisstigninger Statsbanerne ingen Indflydelse har paa, men den langt overvejende Del maa betegnes som hidrørende fra den ovennævnte Forøgelse af Driftspræstationen, som Ledelsen har anset for nødvendig for at fastholde Indtægten. Det synes, som om det ærede Medlem intet vilde have haft imod, at Indtægterne var gaaet ned, naar blot Udgifterne ikke var steget, men saaledes har altsaa Statsbaneledelsen ikke ment at kunne ræsonnere; man har nærmest taget samme Stilling som Landbruget til Flæskeproduktionsproblemet under Pristallet: at det i første Række gjaldt om at bevare Kunderne. Muligt er det, at de særlig vanskelige økonomiske Forhold for Befolkningen, som nu gør sig gældende, kan medføre, at man søger Køreplanen noget begrænset, men hidtil har det sikkert af Hensyn til Konkurrencen været rigtigt at byde Publikum saa gode Befordringsmuligheder, som man indenfor rimelige Grænser var i Stand til. Hvis ikke, vilde Indtægterne maaske være dalet med et endnu større Beløb, end Udgiftsstigningen andrager.

Det ærede Medlem nævnte dernæst en Del Tal fra de sidste Aar vedrørende norske, finske og svenske Baner for derved at fastslaa, at ved disse Baner er Udgiften gaaet ned — Indtægten ganske vist ogsaa — i Modsætning til, hvad Tilfældet er for de danske Statsbaner. Det ærede Medlem anfører selv, at Tallene ikke er ført à jour, og dette maa ogsaa beklages. Forholdet er nemlig følgende. Norges Statsbaners Driftsaar 1930—31 udviste i Sammenligning med Driftsaaret 1929—30 i Indtægterne en Nedgang paa 5 098 000 Kr. og i Udgifterne en