

I den Anledning skal man herved fremsætte følgende:

I.

*Driftsaarene 1930-31—1934-35.*

For disse 5 Aars Vedkommende var Reglerne med Hensyn til Postering af Pensionsudgifterne de samme (Statsbanerne bar alle Udgifterne). I det sidste af Aarene formindskedes Statsbanernes Udgiftsbudget med det hidtil ydede Tilskud paa  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. aarlig til Statsbanepersonalets Sygekasse (en Del af denne Udgift gik over paa Socialministeriet, en anden Del paa Kommunebudgetter, medens der samtidig blev gennemført en Kontingentforhøjelse; en samlet Ompostering til et andet Omraade af Statsregnskabet fandt saaledes ikke Sted). Fra 1. April 1933 blev Reglerne for Afskrivning og Forrentning ændret i Overensstemmelse med Kommissionsforslag herom. Allerede fra 1. April 1932 var dog Forrentningsprocenten for Anlægs-kapital og Driftsfond, der i 1930—31 og 1931—32 var 5, blevet sænket til  $4\frac{1}{2}$ , medens Forrentningsprocenten for Gælden i løbende Regning allerede fra 1. April 1931 blev sænket fra 5 til  $4\frac{1}{2}$ .

Med de af det her ommeldte følgende Korrektioner (for Forrentningens Vedkommende med Anvendelse af 5 pCt. over for alle Beløb, der skal forrentes) bliver Driftsresultatet i Mill. Kr. saaledes:

	1930—31	1931—32	1932—33	1933—34	1934—35
Driftsindtægter .....	114,1	107,1	91,9	100,4	106,3
Egentlige Driftsudgifter ....	117,3	112,5	105,1	105,5	109,8
Egentligt Driftsunderskud...	3,2	5,4	13,2	5,1	3,5
Afskrivning .....	9,3	9,9	10,3	10,9	11,7
Forrentning 5 pCt. ....	19,2	20,0	20,8	21,3	22,1
„Tilskud til Driften“ under de af Finansudvalget op- stillede Forudsætninger...	31,7	35,3	44,3	37,3	37,3*)

Udviklingen siden 1930—31 karakteriseres i Hovedtrækkene ved følgende:

For Indtægternes Vedkommende var der som Følge navnlig af Erhvervs-krisen og Konkurrence fra andre Befordringsmidlers Side i Løbet af de første 2 Aar et Fald paa over 22 Mill. Kr., hvoraf ca.  $\frac{2}{3}$  paa Godsbefordringen. I Løbet af de 2 følgende Aar generobredes det i Personbefordringen tabte, og yderligere ca. 2 Mill. Kr.s Indtægt kom til paa denne Gruppe, bl. a. som Følge af Statsbanernes Overtagelse af Automobilruter. I Godsbefordringen naaedes derimod i Periodens sidste Aar kun ca.  $2\frac{1}{2}$  Mill. Kr. højere end i det laveste Aar (1932—33), og ved Periodens Udløb laa man for denne Befordrings Vedkommende endnu næsten  $11\frac{1}{2}$  Mill. Kr. lavere end i 1930—31.

For Udgifternes Vedkommende præges Udviklingen i første Række af Be-stræbelserne for at tilpasse Udgifterne under Hensyn til den tabte Trafik. I Løbet af de to første Aar faldt Driftsudgifterne med ca. 12 Mill. Kr., og i Løbet af de 2 sidste — da der var en Indtægtsstigning paa ca. 14,4 Mill. Kr. — steg Driftsudgifterne kun med ca. 4,2 Mill. Kr. (naar Hensyn tages til Sygekasse-Omordningen med ca. 4,7 Mill. Kr.). Ved Vurderingen af disse Udsving i Udgifterne spiller ikke alene Statsbanernes Arbejde i Henseende til Sanering, Tilpasning og Rationalisering en Rolle, men ogsaa udefra hidførte Ændringer, paa hvilke Statsbanerne er uden Indflydelse, f. Eks. Svingninger i Brændselspriserne (svarende til en anslaaet Mindreudgift i 1931—32 og 1932—33 i Forhold til de 3 andre Aar paa 1 Mill. Kr.), de af Lønnings-loven af 1931 følgende Merudgifter (ca. 1 Mill. Kr. aarlig), Udsvingene i de bevæge-lige Tillæg (Reguleringsstillæg, henholdsvis Konjunktur- og Dyrtidstillæg), der med Forholdet i 1930—31 som Udgangspunkt i 1931—32 og 1934—35 gav en Mindre-udgift paa ca. 1,4 Mill. Kr. og i de to mellemliggende Aar en Mindreudgift paa ca. 2,2 Mill. Kr. aarlig. I den nedenfor under Afsnit III opførte Opgørelse er der nærmere

\*) Heraf ekstraordinært 0,7 Mill. Kr. til Kurveregulering, der paavirker baade Driftsudgifterne, Driftsunderskuddet og Tilskuddet til Driften, samt 1,5 Mill. Kr. til Afskrivning af Lillebæltbroen, hvilket Beløb paavirker Tilskuddet til Driften. Ogsaa i de nærmest foregaaende Aar er der — om end mindre — Afskrivnings- og Forrentningsudgifter vedrørende Broanlægget.