

**[Kyed.]**

har regnet paa Grundlag af indeværende Aars Regnskabsresultater fra April 1935 hen til Midten af Januar Maaned 1936. Herefter kommer Ministeren, som det fremgaar af Skrivelsen, til, som det betegnes, det sandsynlige Resultat af 37,3 Mill. Kr. i Underskud for indeværende Finansaar.

Imidlertid tror jeg ikke, at den højtærede Minister tør fastholde dette Tal som endeligt Udtryk for Finansaarets Driftsresultat, idet Tiden fra Midten af Januar Maaned til 1. April d. A. utvivlsomt vil bringe Underskuddet yderligere op, højere op, end man har beregnet. Et Fingerpeg i saa Henseende har vi faaet gennem den højtærede Finansministers Tale ved Tillægsbevillingslovens Forelæggelse, hvori Finansministeren angav at maatte regne med en forøget Udgift paa Tillægsbevillingsloven til at dække et forøget Underskud for Statsbanerne paa 1,6 Mill. Kr. paa Driftsbudgettet. Men, hvis vi nu ser paa det, er der ikke Tvivl om, at de sidste Par Maaneder af Finansaaret yderligere vil forøge Underskuddet ud over det, man regnede med ved Tillægsbevillingslovens Udarbejdelse, og under alle Omstændigheder vil Underskuddet blive større end det, man regnede med i Midten af Januar Maaned, da Underskudstallet 37,3 Mill. Kr. blev udregnet. Her er at gøre opmærksom paa, at der i Ministerens Beregning ikke er medtaget 2 Udgiftsposter, der findes paa Driftsbudgettet, nemlig 1,7 Mill. Kr. til Sporforstærkning og Kurveregulering. Bliver dette Beløb 1,7 Mill. Kr. tillagt de udregnede 37,3 Mill. Kr., er vi oppe paa et Underskud af ca. 39 Mill. Kr., og hvis der saa hertil lægges, hvad de sidste 2½ Maaned vil give af Underskud ud over Beregningen, saa vil de ca. 40 Mill. Kr. desværre nok komme til at holde deres Indtog i Ministeriets Opgørelse, naar vi faar indeværende Aar opgjort paa samme Grundlag efter Regnskabsaarets endelige Afslutning.

Jeg tror ikke, jeg gør Statsbanerne Uret ved i Sammenligningsberegningen at medtage de nævnte 1,7 Mill. Kr., der findes paa Driftsbudgettet, selv om Statsbanerne mener at kunne paaberaabe sig en Udvalgsbetænkning fra 1934, hvorefter det blev bestemt, at efterhaanden som Sporforstærkningerne blev fuldført, skulde Fornyelsen af disse ikke længere belaste Anlægsbudgettet, men Driftsbudgettet. Sagen er nemlig den, at der i 1934 ogsaa blev foretaget andre Ændringer, der i betydelig Grad var i Statsbanernes Favør. Jeg tænker i denne Forbindelse paa Takstreguleringen af 1. Maj 1934,

der havde sin store Andel i, at Statsbanerne det paagældende Aar kunde budgettere sine Indtægter af Personbefordringen 7 Mill. Kr. højere end det foregaaende Aar. Det var en Stigning fra 49 Mill. Kr. til 56 Mill. Kr., med andre Ord en Stigning af den samlede Personbefordringsindtægt paa ca. 14 pCt. Denne Indtægtsstigning som Følge af Takstforhøjelsen er fastholdt gennem de følgende Aar, men som Helhed er den højtærede Minister og jeg altsaa enige om, at Statsbanernes aarlige Driftsunderskud kommer til at ligge omkring 40 Mill. Kr.

I det Bilag, hvori disse Tal findes, er der yderligere en interessant Redegørelse for de forskellige Aarsager til Underskuddet. Man oplyser saaledes om Krisens Virkninger, om Brændselspriser m. m., men det skal jeg ikke komme nærmere ind paa, thi alle er klar over, at det hele har sin Aarsag. Jeg har ikke ved mine Udtalelser ved Finanslovforslagets anden Behandling givet Statsbanerne Skyld for Krisen eller Kulprisen o. s. v.; jeg har overhovedet ikke berørt noget i den Forbindelse. Naar mine Udtalelser ved Finanslovforslagets anden Behandling indeholdt en Advarsel til Administrationen om ikke gennem Bladudtalelser at medvirke til at give Befolkningen en fejlagtig Opfattelse af Statsbanernes Driftsøkonomi, var det paa Foranledning af et Nytaasinterview med Generaldirektøren for Statsbanerne i „Dagens Nyheder“, jeg tror den 2. Januar 1936. Men alt det skal jeg ganske lade ligge, idet jeg har Indtryk af, at den højtærede Trafikminister opfattede mine Udtalelser rigtigt, nemlig som et sagligt Indlæg i et betydeligt økonomisk Spørgsmaal, saaledes som dette Spørgsmaal maa opfattes af Skatteyderne i en Tid, hvor Skattebyrden er stærkt voksende, og hvor vi i nogen Grad skal vogte os for gennem Regnskabsordninger at forflygtige det sande økonomiske Driftsresultat, i dette Tilfælde Statsbanernes. Med al Respekt for de store Anstrengelser, der udfoldes, og den gode Betjening, der ydes af Statsbanernes Tjenestemænd, er Resultatet alligevel — det kan ikke bortforklares —, at Statsbanerne er dyre for Skatteyderne. Dette ændrer sig næppe særligt i den kommende Tid, og som jeg udtalte ved Finanslovforslagets anden Behandling, frygter jeg ogsaa, at naar de Aar kommer, hvor man faar større Udgifter som Følge af, at det nye Materiel skal udveksles eller repareres, vil det blive endnu dyrere. Forholdet er jo nemlig det, at Konkurrencen bestemmer Prisen, der betales af dem, som kører med Statsbanerne, og naar vi forretnings-