

### [Ministeren for offentlige Arbejder.]

mærkninger til Lovforslaget, skal jeg under Hensyn til, at den Del af Lovforslaget, der omhandler Takstforhøjelserne, maa paaregnes at have den største Interesse, tillade mig at omtale den nærmere Baggrund for de foreslaaede Forhøjelser.

Statsbanernes økonomiske Forhold har i Aarene under Krigen og Besættelsen været udsat for voldsomme Svingninger, saa at Resultaterne for disse Aar ikke kan bruges som Grundlag for en Vurdering af Fremtidsudsigterne, der i det hele maa karakteriseres som overordentlig usikre. Indledningsvis vil det være naturligt at se lidt paa Resultaterne fra de sidste Aar før Krigens Udbrud. For de 5 Driftsaar fra 1934—35 til 1938—39 er Forholdet det, at Statsbanernes aarlige Driftsindtægter steg fra 106 til 126 Mill. Kr. Samtidig steg imidlertid Driftsudgifterne, heri medregnet Afskrivning og Forrentning, fra 126 til 152 Millioner, og det regnskabsmæssige Underskud, der svingede noget de enkelte Aar, steg fra godt 19 Mill. Kr. til knap 26 Mill. Kr. For de 5 Aar tilsammen var der et regnskabsmæssigt Underskud paa ca. 97 Mill. Kr. Heraf androg imidlertid Afskrivninger og Forrentning af Anlægs-kapitalen ca. 94 Mill. Kr., saa at man stort set kan sige, at der i denne 5-aarige Periode bortset fra de nævnte Afskrivninger og Renteudgifter, var Balance mellem Statsbanernes Driftsindtægter og Driftsudgifter.

Krigen fra Efteraaret 1939 og Besættelsen fra April 1940 forandrede fuldstændigt disse Forhold. Med Gyldighed fra 1. Juli 1940 blev der, som bekendt, gennemført en Takstforhøjelse paa ca. 25 pCt., der blev anslaaet at skulle give en Merindtægt paa ca. 32 Mill. Kr. Indtægterne steg imidlertid langt ud over dette Beløb, dels som Følge af de særlige Transporter for den tyske Krigsmagt, dels som Følge af de mange nye civile Transporter, bl. a. paa Grund af Nedgangen i andre Befordringsmidlers Kapacitet og Tilkomsten af nye Befordringskrav, herunder navnlig det indenlandske Brændsel, som ganske vist er særlig lavt tariferet, men som paa Grund af de meget store Mængder alligevel gav betydelige Indtægter.

Statsbanernes Driftsindtægter steg fra knap 140 Mill. Kr. i 1939—40 i de følgende Aar til 187 Mill., 233 Mill., 284 Mill., 314 Mill. og i det sidste Besættelsesaar 1944—45 til 298 Mill. Kr. Trækker man Indtægterne for de særlige tyske Transporter fra — disse Indtægter blev i øvrigt, som bekendt, i Statsbanernes Regnskaber ført til Udgift som særlig Afskrivning —, faar man for de

5 Besættelsesaar Indtægter af danske Transporter paa ca. 158 Mill. Kr., 198 Mill., 230 Mill., 246 Mill. og 237 Mill. Kr. Indtægtsstigningen i Forhold til 1938—39 var saaledes, selv naar man ser bort fra de tyske Transporter, langt ud over de ved Takstforhøjelsen anslaaede 32 Mill. Kr., idet man i de sidste 3 Besættelsesaar havde naaet en Merindtægt paa henholdsvis 104 Mill., 120 Mill. og 110 Mill. Kr. Herved maa endda tages i Betragtning, dels at Køreplanen var meget stærkt nedskaaet, dels at der navnlig i Godsbefordringen var truffet regulerende og begrænsende Bestemmelser vedrørende Transporter. Tallene viser Spændvidden i Statsbanernes Befordringsmuligheder.

Imidlertid steg Udgifterne i Besættelsesaarene endda forholdvis stærkere end Indtægterne. Fra 152 Mill. Kr. i 1938—39 steg de til 212 Mill., 254 Mill., 280 Mill., 319 Mill. og 329 Mill. Kr. i de fem onde Aar. Disse Udgifter omfatter de samlede Transporter, og det er ikke muligt som for Indtægternes Vedkommende at udskille den Del, der vedrører de tyske Transporter. Udgiftsstigningen var altsaa i de fem Aar ca. 60 Mill., 102 Mill., 128 Mill., 167 Mill. og 177 Mill. Kr. Den væsentligste Del af Udgiftsstigningen falder paa Lønninger og andre Udgifter til Personalet og, trods Køreplansnedskæringen, paa Brændselsudgifterne til Tog, Færger og Skibe, men i øvrigt var der naturligvis stærke Stigninger paa praktisk taget alle Omraader; og endelig havde Statsbanerne specielt i de seneste Aar betydelige særlige Udgifter til Vagthold, Luftværnsforanstaltninger og andre af Besættelsen paa krævede ekstraordinære Foranstaltninger.

Det kan tilføjes, at Indtægterne af de tyske Militærtransporter i de fem Besættelsesaar androg rundt regnet  $\frac{1}{4}$  Milliard Kr., og at praktisk taget det samme Beløb, som nævnt, blev ekstraordinært afskrevet paa Statsbanernes Anlægskapital.

For 1945—46 maa man efter de foreliggende Regnskabsresultater regne med en Driftsindtægt paa 248 Mill. Kr. og Driftsudgifter, inkl. Afskrivning og Forrentning, paa 268 Mill. Kr.; saa at Regnskabet vil slutte med et Statstilskud til Driften paa ca. 20 Mill. Kr., hvoraf godt 15 Mill. Kr. er Afskrivning og Forrentning og knap 5 Mill. Kr. direkte egentligt Driftsunderskud. Ved Vurderingen heraf bør det bl. a. erindres, at Køreplanen i Sommeren 1945 i de første Maaneder efter Befrielsen endnu var meget stærkt nedskaaet og først fra Efteraaret og Finansaaret ud kom op paa ca. 50 pCt. af Kørselen før Krigen. Derimod har Godsbefordringen til Stadhed været og er fort-