

kan komme gradvis, og som vel kun fuldt ud kan træde i Virksomhed i Forbindelse med andre Former for Tilvejebringelse af Befalingsmænd, og maaske en helt gennemgribende Omordning af de militære Forhold. Det tror jeg ikke, der er Mulighed for at naa til under de nuværende Tilstande. Under de nuværende Tilstande maa man indskrænke sig til de Fremgangsmaader, som Lovbestemmelserne hjemler, og som Reglementet giver Udgangspunkt for. Men det er en Selvfølge, at Ministeriet lægger den størst mulige Vægt paa, at Aand og Tone i Hæren bliver den bedst mulige. Det ærede Medlems Bestræbelser i saa Henseende kan jeg ganske billige, og jeg haaber, at han vil bidrage dertil paa virkningsfuldere Maade end ved Fremførelse af rent almindelige Udtalelser.

**Ministeren for offentlige Arbejder** (*Hassing Jørgensen*): I Bilagene til Ændringsforslagene findes der under Nr. 5 en Redegørelse for de betydelige Trafikvanskeligheder, som har været til Stede for Statsbanerne i den forløbne Del af Krigsperioden, men Sagen har ogsaa en meget betydningsfuld finansiel Side, om hvilken jeg ved denne Lejlighed kunde ønske at give nogle Oplysninger.

Den Tilbagegang i Statsbanernes Trafik, som indtraadte straks efter Krigens Udbrud, og som gav sig Udtryk i, at Overskuddet for August Maaned 1914 blev ca. 750,000 Kr. mindre end for August 1913, i Forbindelse med den paa dette Tidspunkt meget ønskelige Sparsommelighed i Kulforbruget, medførte, som det vil erindres, Indførelse af en Indskrænkning i Toggangen ved en Køreplan af 1. September 1914. Imidlertid forbedredes Forholdene hurtigt saa meget, at man allerede fra 1. Oktober 1914 igen maatte gaa over til normal Toggang. Oktober Maaned 1914 viste endog en mindre Fremgang, og denne Fremgang er siden fortsat, for Kreatur- og Godsbefordringens Vedkommende endogsaa i meget betydelig Maalestok, derimod noget mindre for Persontrafikens Vedkommende, og Opgangen for dens Vedkommende maa endda for en Del tilskrives de ekstraordinære Militærtransporter og de indkaldte Soldaters Rejser.

Det statistiske Materiale for Regnskabsaaret 1915—16 foreligger endnu ikke fuldstændigt, men jeg vil til Belysning af Trafikkens Omfang fremføre nogle Tal, som dog formentlig vil have nogen Interesse. I Tidsrummet 1. Oktober 1914—30. September 1915 er der befordret 20,9

Mill. Personer mod ca. 19,4 Millioner i samme Tidsrum 1913—14, og 7,4 Mill. Tons Gods mod ca.  $6\frac{1}{4}$  Mill. Tons i samme Tidsrum 1913—14. I Tidsrummet 1. Oktober 1915—29. Februar 1916 — længere gaar de statistiske Oplysninger endnu ikke — er der befordret ca. 8 Mill. Personer mod ca.  $7\frac{1}{2}$  Million i samme Tidsrum i 1914—15 og ca. 7 Millioner i samme Tidsrum 1913—14, og 3,2 Mill. Tons Gods mod 2,87 Mill. Tons i samme Tidsrum 1914—15 og 2,43 Millioner i samme Tidsrum 1913—14.

Denne betydelige Stigning i Befordringen har selvfølgelig ogsaa medført meget betydelige Indtægtsforøgelser. Regnskabet over Indtægter og Udgifter i Finansaaret 1915—16 foreligger endnu ikke endeligt opgjort, men, som man vil have bemærket, fremkommer der fra Maaned til Maaned offentlig en foreløbig Opgørelse, og denne foreløbige Opgørelse foreligger nu. Selv om den endelige Opgørelse muligvis vil komme til at afvige en Del derfra, vil dog en Sammenligning med de foreliggende endelige Opgørelser for det foregaaende Aar være af nogen Interesse. Denne Sammenligning udviser følgende Resultater: Statsbanernes samlede Indtægt i Aaret 1915—16 vil antagelig udgøre noget over 70 Mill. Kr. mod ca. 60,3 Millioner for Aaret 1914—15, den samlede Udgift for 1915—16 antages at naa op til ca. 58 Mill. Kr. mod ca. 48,4 Mill. Kr. for 1914—15, og Nettooverskuddet kan, efter at den normale Afskrivning paa ca. 3 Mill. Kr. har fundet Sted, kalkuleres til omtrent samme Beløb for 1915—16 som for 1914—15, nemlig henimod 9 Mill. Kr. Til Trods for en Indtægtsforøgelse i 1915—16 af ca. 10 Mill. Kr., svarende til ca.  $16\frac{2}{3}$  pCt. af Indtægten for 1914—15, vil Overskuddet altsaa ikke stille sig væsentlig anderledes end i Aaret 1914—15, idet Udgiften er steget med omtrent samme Beløb, 10 Mill. Kr., eller ca. 21 pCt. af Udgiften for 1914—15. Denne Stigning af Statsbanernes Udgift er kun for en forholdsvis ringe Del begrundet i det forøgede Arbejde eller i Lønningsforbedringer, men maa overvejende tilskrives den ved Krigssituationen opstaaede Fordyrelse af alle Statsbanernes Forbrugsartikler og navnlig de Artikler, af hvilke Forbruget er størst. Jeg skal saaledes nævne, at Prisen for Kul til Lokomotiverne før Krigen var 15—19 Kr. pr. Ton og nu er helt op til 75 Kr., at Presenningdug før Krigen kostede 137 Øre pr. m, nu ca. 310 Øre. Smøre- og Belysningsolier kostede før Krigen 14—59