

**[Indenrigsministeren.]**  
ikke har henvendt sig til ham, saa han her kunde have faaet en Entreprise.

**Ministeren for offentlige Arbejder (Fisker):** En Række ærede Medlemmer har som sædvanlig ved denne Lejlighed omtalt forskellige Forhold vedrørende Statsbanerne. Jeg skal først besvare de Henvendelser, som derom er rettet til mig.

De ærede Medlemmer Hr. Jensen-Broby og Hr. Hassing-Jørgensen har anstillet forskellige Betragtninger vedrørende Statsbanernes regnskabsmæssige Forhold og har derunder anført forskellige talmæssige Oplysninger. Jeg vil gerne opholde mig et Øjeblik derved.

Det ærede Medlem Hr. Jensen-Broby hævdede saaledes, at Statsbanernes Underskud i Løbet af 3 Aar var vokset med ikke mindre end 11 Mill. Kr. Dette er rigtigt, men det ærede Medlem Hr. Jensen-Broby ved ogsaa, at denne Stigning skyldes, at der med det stigende Løn- og Prisniveau er paaført Statsbanerne Merudgifter, som ikke er dækket af tilsvarende Takstforhøjelser. Stigningen har saaledes sin naturlige Forklaring, og der forekommer mig i og for sig ikke at være noget mærkværdigt i, at Statsbanernes Underskud stiger, naar man ikke skaber Indtægtsmuligheder, samtidig med at Udgifterne bliver Statsbanerne paa tvunget udefra.

Det ærede Medlem Hr. Jensen-Broby vilde forøge Udgiften til Pensioner og Understøttelser med 8,51 Mill. Kr., idet det ærede Medlem vilde belaste Statsbanernes Budget med de løbende Pensioner paa 14 Mill. Kr. i Stedet for det Beløb, som Banerne maa udrede i Pensionsbidrag, 5,49 Mill. Kr. Jeg vil gerne herom sige, at den nuværende Konteringsform vedrørende Pensionsudgifterne er — med Støtte fra alle Sider — gennemført for samtlige Styrelsesgrene allerede for flere Aar siden. Naar denne Ordning blev gennemført, var det formentlig ud fra den Betragtning, at den giver et bedre Billede af de enkelte Statsvirksomheders Regnskabsforhold end den, der var anvendt hidtil. Man opnaar i hvert Fald paa denne Maade, at de enkelte Regnskabsaar kommer til at bære hvert sin Pensionsbyrde udregnet i Forhold til den Personalestyrke, der beskæftiges i det paagældende Aar, og ikke belastes med Fortidens Byrder eller læser Byrderne over paa Fremtiden. For øvrigt vilde en Tilbagevenden til den tidligere Regnskabsopstilling ikke medføre en Merbelastning af 8,51 Mill. Kr., saaledes

som det ærede Medlem synes at mene, men derimod en Merudgift paa 6,26 Mill. Kr.

Hvad Forrentningen angaar, vilde det ærede Medlem belaste Statsbanernes Budget med hele Renten af den i Banerne indestaaende Kapital. Dette Krav har aldrig tidligere været stillet over for Statsbanerne. Da man i 1925 gennemførte Forrentningskravet, undtog man de Beløb, der er anbragt i trafiksvage Sidebaner; man var nemlig klar paa, at Kravet her paa Forhaand var uigennemførligt. Forrentningskravet er yderligere blevet lempet for nogle faa Aar siden, hvad alle politiske Partier dengang tiltraadte, og der er derfor paa Budgettet opført Beløb, som svarer til disse ændrede Regler. Afskrivningsreglerne blev ligeledes ændret i 1933—34, og alle politiske Partier har ogsaa godkendt disse ændrede Regler. Jeg anser det derfor ikke for muligt med Føje at rette Bøbrejdelse imod Statsbanerne for de Beløb, der er opført paa Budgettet med Hensyn til Forrentning og Afskrivning.

Det ærede Medlem Hr. Jensen-Broby samt de ærede Medlemmer Hr. Julin og Hr. Yde omtalte Lyntogstrafikken. Det ærede Medlem Hr. Jensen-Broby besvarede sig over, at ingen af Lyntogene holder i Ringsted og Sorø, samt at flere Lyntog ikke standser ved Odense, medens det ærede Medlem Hr. Julin og det ærede Medlem Hr. Yde henstillede, at Lyntogene kom til at standse ved Vinderup.

Jeg vil gerne sige til det ærede Medlem Hr. Jensen-Broby, at Køreplanen for Lyntogene er tilrettelagt med det Formaal at tilvejebringe de kortest mulige Rejsetider for Fjerntrafikkens rejsende, og derfor er det helt nødvendigt, at der kun gives Togene faa Ophold undervejs. Pladsantallet i Lyntogene tillader ikke, at Togene benyttes som Lokaltog paa Sjælland, og Ringsted og Sorø kan efter deres Størrelse kun ventes at give Lyntogene forholdsvis faa rejsende til og fra Jylland. Disse rejsende maa benytte forud- og efterkørende Tog til og fra Korsør, og disse Tog er da ogsaa indlagt med Ankomst til Korsør saa sent som muligt før begge Lyntogsgrupperne fra København, og med Afgang fra Korsør saa tidligt som muligt efter begge Lyntogsgrupperne fra Jylland. Odense har nu daglig 7 standsende Lyntog, og jeg synes derfor ikke, man har Grund til særlig Beklagelse over daarlig Forbindelse fra og til Odense. Om det er muligt at tilvejebringe yderligere Forbedringer med Hensyn til Forbindelsen