

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Steder. Jeg siger ikke dette for at advare mod disse Broer, tværtimod, jeg ønsker Storstrømsbroen bygget, saa snart ske kan, og jeg har kun venlige Tanker overfor en eventuel Oddesund Bro — den naturlige Udvikling maa efter min Mening have sit friest mulige Løb —, men jeg nævner dette i Forbindelse med Spørgsmaalet om Statsbanernes forudsatte Forrentning af Lille Bælts Broen og for at understrege, hvorledes Statsbanerne, efterhaanden ribbet for alle gamle hele eller delvise Monopoler, er ude for den frie Konkurrence paa alle Omraader uden for øvrigt at have den samme Adgang som sine private Konkurrenter til at tage nogen Konjunkturgevinst hjem.

De ærede Medlemmer Hr. Christmas Møller og Hr. Korsgaard har under Henvisning til de Rentabilitetsberegninger, som et nedsat Udvalg for Tiden foretager med Hensyn til Privatbanerne, spurgt mig, om noget lignende ikke vilde være værd at forsøge overfor Statsbanernes forskellige Linier. Jeg er ganske enig med det ærede Medlem Hr. Korsgaard i, at det vilde være godt at have Klarhed over, hvorledes de forskellige Liniers Drift ligger økonomisk, og man har ogsaa i det forløbne Aar undersøgt enkelte Liniers Forhold og er for øvrigt i Gang med et Par andre, som man foreløbig af interne Grunde er interesseret i, men det er et overordentlig stort Arbejde at gaa dem alle sammen igennem, og noget nøjagtigt Resultat uden Anvendelse af et Skøn, som muligt er rigtigt, men ogsaa kan give Udslag i fejlagtig Retning, kan man ikke opnaa uden et meget stort Forarbejde, som man foreløbig har betænkt sig paa at sætte i Gang. Stort mere end til at konstatere, om det er en Overskuds- eller en Underskudsbane, kan man neppe komme med Sikkerhed paa det foreliggende Grundlag.

Derimod er der andre Undersøgelser, som ogsaa maa anses for langt vigtigere, langt mere positive, og som man er gaaet i Gang med i det forløbne Aar i Overensstemmelse med, hvad jeg har udtalt ved Finanslovforslagets første Behandling i Fjor. Det, man er gaaet i Gang med, er altsaa ikke en Undersøgelse af de enkelte Banelinier, men en Undersøgelse paa langs gennem hele Statsbaneområdet for at faa oplyst, hvorledes Indtægter og Udgifter svarer til hinanden for de tre Hovedbefordringsmidler, vi har, Personbefordring, Stykgodsbefordring og Befordring af Vognladningsgods, idet man derved vilde opnaa Indsigt i, hvorledes Taksterne er afpasset

til de Udgifter, hver Befordringsart medfører.

En saadan Undersøgelse har ikke kunnet ske paa Grundlag af hidtil foreliggende statistisk Materiale. Da det er samtlige Statsbanernes rene Driftsudgifter, som skal fordeles mellem de Udgifter, der skyldes Personbefordring og Godsbefordring, og Godsbefordring atter deles mellem Stykgods og Vognladningsgods, omfatter Undersøgelsen ikke alene Stationstjeneste, Togtjeneste, Maskin- og Søfartstjeneste, men ogsaa Banebevogtning og Banevedligeholdelse, Værkstedstjeneste, Centraladministrationen, Pensionsudgifter, Fællesudgifter o. s. v., og Undersøgelsen skal til Dels ske ude i Marken ved Bedømmelser af mange forskellige Mennesker. Paa den anden Side, naar disse Bedømmelser sker paa et fælles aftalt Grundlag, og der er tilstrækkelig mange, der skønner over tilsvarende Forhold, og det viser sig, at Skønnene indenfor de enkelte Omraader er sammenfaldende, har man ogsaa en objektiv Sikkerhed for Rigtigheden af Undersøgelsens Resultat.

En saadan Undersøgelse er altsaa nu i Gang, og Resultatet heraf vil formentlig kunne foreligge ved Driftsaarets Udløb. Imidlertid er man under denne Undersøgelse, der ledes af Statsbanernes statistiske Kontor, allerede nu stødt paa et Forhold, der har givet Anledning til en foreløbig Beretning til Statsbanerne og Ministeriet. Undersøgelserne har foreløbig kun været i fuld Gang for Stationstjenestens, Togtjenestens og Lokomotivtjenestens Vedkommende, hvorved jeg dog maa bemærke, at disse Tjenestegrene omfatter ca. 53 pCt. af Banernes samtlige Driftsudgifter, og det har ved denne Lejlighed vist sig, at alene for disse 3 Tjenestegrenes Vedkommende overstiger Udgifterne ved Stykgodsbefordringen samtlige de Indtægter, som Stykgodsbefordringen afkaster.

Stykgodsindtægten var i 1929—30 17,2 Mill. Kr., og Udgifterne ved Stykgodsbefordringen indenfor Stations-, Tog- og Maskintjenesten er beregnet for et Aar til 19,1 Mill. Kr. Naar saa hertil føjes Udgifterne indenfor de andre Afdelinger, fordelte med sin Del paa denne Befordring, skal det slet ikke undre mig, om Statsbanernes samlede Udgifter til Stykgodsbefordring runder de 30 Mill. Kr.

Heri er der i Virkeligheden ikke noget underligt, thi at Stykgods under de nuværende Forsendelsesformer belaster Statsbanernes Arbejdskraft i uforholdsmæssig Grad, har neppe nogen Jernbanemand været blind for, om end Tallene først nu viser, i hvor uhyggelig stærk Grad Statsbanerne