

[Kyed.]

vor Side mener, at Forslaget retteligt hører hjemme under Revisionen af Lønningsloven, og naar man ikke i Lønningskommissionen har taget Spørgsmaalet op, mener vi, det er urigtigt at gennemføre et Forslag her paa Finansloven, som finansielt set vil give samme Resultat som en Ændring af Avancementsforholdene ellers vilde bevirke. Af denne principielle Grund skal jeg tillade mig at henstille til ærede Medlemmer at stemme imod Ændringsforslag Nr. 8 til § 2.

Som det fremgaar af Forhandlingerne ved første Behandling af Finansloven, giver Statsbanernes Budget jo Anledning til, kan man godt sige, mange finansielle Bekymringer, idet Budgettet giver Udtryk for et stigende Underskud. Paa Budgettet for 1930—31 var der budgetteret et Underskud, altsaa et Tilskud fra Statens Side, paa 24,1 Mill. Kr. Ved Tillægsbevillingsloven blev det forøget med 5,4 Mill. Kr., og Budgettet for 1931—32 regner med et Tilskud til Statsbanerne fra Statens Side paa 30,18 Mill. Kr.

Naar man nu staar overfor et saadant stigende Underskud, som selvfølgelig alle maa være enige om at det var rigtigt at faa formindsket, er der kun to Veje at gaa, nemlig enten en Nedbringelse af Udgifterne eller Fremskaffelse af øgede Indtægter. En Nedbringelse af Udgifterne synes jo ikke, efter hvad der foreligger, at være Vejen for den nuværende Ledelse af Statsbanerne, idet Udgifterne eksklusive Forrentning og Afskrivningsudgifter er steget fra 109,9 Mill. Kr. for 1928—29 til 115,5 Mill. Kr. for 1929—30. Aarsag til disse forøgede Udgifter er ikke mindst en forøget Udgift til Personale. Det er derfor ganske naturligt, at Finansudvalget havde stillet Ministeren Spørgsmaal vedrørende Aarsagerne til den nævnte Personaleforøgelse.

Det Spørgsmaal, man har stillet den højtærede Minister, fremgaar af en Skrivelse, der findes aftrykt i Bilagene til Ændringsforslaget under Nr. 5, og Ministerens Svarskrivelse findes i Bilagene under Nr. 6. I Finansudvalgets Skrivelse er der spurgt om, hvor stor en Del af Mandskabsforøgelsen der skyldes Tilbagevenden til de gamle Tjenestetidsregler og Forøgelse af Ferie. Herpaa har man i Ministeriet ikke givet udtømmende Svar, men man har afgivet et Skøn.

Jeg har nu det Indtryk, at Ministeriet her har skønnet forkert, thi man anfører, at Hovedparten af Mandskabsforøgelsen

skyldes Udvidelsen af Toggangen, en Udvidelse, der andrager 1,4 Millioner Togkilometer for Motortog, 0,6 Millioner Kilometer for Damp tog i 1929—30, men det er jo ikke større Udvidelse end den, der fandt Sted i 1928—29; tværtimod, det er nøjagtigt den samme Udvidelse, henholdsvis 1,4 og 0,6 Millioner Togkilometer. Og sammenligner vi de to Aars Udgifter til Personale, de to Aar, der har den samme Udvidelse af Toggangen, ja saa finder vi, at der det sidste Aar, 1929—30, er en meget stærk Forøgelse af Personalet, hvorimod der for 1927—28 ingen Udvidelse var; tværtimod, der var snarere en lille Nedgang.

Altsaa, Toggangsforøgelsen var i disse to sammenlignede Aar ens. Den eneste Forskel var, at man i den ene Periode brugte de saakaldte nye Tjenestetidsregler, i den anden de gamle Tjenestetidsregler udvidet med Ferier. Jeg skal slet ikke komme ind paa Spørgsmaal om Betimeligheden af den ene Form for Tjenestetidsregler fremfor den anden, men kun fastslaa, at Tilbagevenden til de gamle Tjenestetidsregler plus Ferie finansielt set har kostet betydeligt, og jeg stiller mig tvivlende overfor, om den Million Kroner, som den højtærede Minister anslaaer det til at være, blot tilnærmelsesvis dækker Udgiftsforøgelsen.

Nu er der i Svarskrivelsen fra den højtærede Minister peget paa, at Mandskabsforøgelsen kan begrundes med Opgang i Godsbefordring og Opgang i Rejser. Men heroverfor vil jeg gøre opmærksom paa, at en tilsvarende Opgang i Rejser fandt Sted i Perioden forud for den Periode, som man sammenligner med. Forholdet er nemlig dette, at Antallet af Rejser i 1927—28 var 28,1 Million mod 29,6 i 1928—29, altsaa en Stigning paa 1,5 Million. Den næste Periode havde en Stigning paa 1,3 Million. Altsaa paa det Punkt er begge Perioder praktisk talt ens. Den første har mere Stigning i Rejser end den sidste, naar man skal gaa strengt til Værks.

1929—30 viser ganske vist en stærkere Stigning i Godstrafikken end den foregaaende Periode. Denne Stigning er paa 480 000 t. Men heraf er de 416 000 t Vognladningsgods, der ikke kan kræve nævneværdig Mandskabsforøgelse. Nu vel, saa formoder jeg, at den højtærede Minister vil pege paa Stigningen i Stykgodset, men selv om her er en Stigning — det er altsaa Forskellen mellem de 480 000 t og de 416 000 t, som Stykgodset andrager —, er denne Stigning ikke tilstrækkelig stor til at kunne begrunde ret meget af Mandskabsforøgelsen, en Mandskabsforøgelse, der for