

## [Landbrugsministeren.]

nem en omformning af det såkaldte sødmælkstillæg at opnå en forenkling på dette område af tilskudsordningen.

Idet jeg iøvrigt henviser til de udførlige bemærkninger og beregninger, der ledsager lovforslaget, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

**Ministeren for offentlige arbejder (Jørgen Jørgensen [Ullerup]):** Jeg tillader mig hermed for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i statsbaneloven*. Lovforslaget er, som det vil fremgå af bemærkningerne, udelukkende dikteret af ønsket om gennem visse takstforhøjelser at søge opnået et økonomisk bedre resultat af statsbanernes drift, og jeg vil gerne til bemærkningerne til lovforslaget yderligere knytte nogle udtalelser dels om statsbanernes økonomiske stilling, dels om de foreslåede takstforhøjelser.

Det gøres op i bemærkningerne til lovforslaget, at der for indeværende finansår må regnes med et statstilskud på omkring 86 mill. kr., hvoraf ca. 40 mill. kr. til afskrivning og forrentning. Dette betyder i forhold til året før en forringelse på ca. 25 mill. kr., hvoraf ca. 5 mill. kr. falder på forøget afskrivning og forrentning. Årsagen til forringelsen i det økonomiske resultat er ikke i og for sig svigtende indtægter, selvom der i den senere tid har fundet en ret alvorlig tilbagegang sted i godsbefordringen, hvad jeg senere skal vende tilbage til. Det er driftsudgifternes stigning og herunder bl. a. da navnlig lønudgifternes meget stærke stigning, der resulterer i den nævnte forringelse af regnskabet. Lønningsudgifterne androg i fjor næsten 60 pct. af de samlede egentlige driftsudgifter — eksklusive afskrivning og forrentning —, altså den overvejende del af statsbanernes driftsudgifter, og de skete udsving i lønningerne sætter derfor meget stærke spor i regnskabet. Sådanne udsving har som bekendt været særdeles talrige i de forløbne år og har i løbet af blot et par år fået lønbudgettet til at stige med omkring 40 mill. kr., som desværre har mere end opvejet det ikke uvæsentlige prisfald på den anden store udgiftsgruppe, nemlig brændselspriserne.

For det kommende finansår er der i hvert fald sikkerhed for den merudgift, der følger af loven af 7. maj 1952 om særlige løntillæg

til tjenestemænd, der som bekendt forudsætter lønstigning i to tempi med andet trin fra 1. april i år, hvorhos det må anses for givet, at der må regnes med nogen udgift til gennemførelse af visse udvidelser i tjenestemændenes ferie efter ændringerne i fjor i ferieordningen for arbejdere i privat-erhvervene.

Bortset fra det skete prisfald for kul synes der desværre ikke at være tendens til sådanne prisfald på statsbanernes større forbrugsartikler, som kan give mærkbare udslag på driftsregnskabet. Der er vel mindre prisfald på visse områder, men til gengæld prisstigning på andre, og man kan ikke konstatere nogen udpræget tendens til prisfald, som man tør regne med. Gennem rationaliseringsforanstaltninger er der opnået visse besparelser, og yderligere vil kunne opnås, men dels kræver sådanne rationaliseringsforanstaltninger ikke helt sjældent investeringer f. eks. til mekaniske hjælpemidler, således at besparelserne først kommer i tidens løb, dels kan de ikke blive af afgørende karakter i forhold til det samlede udgiftsbudget, der nu ligger på omkring 1/2 milliard kr.

Man kan dernæst spørge, om der da ikke er udsigt til *indtægtsstigninger* med det nuværende takstniveau. En sådan stigning har vel sidste år fundet sted for personbefordringens vedkommende, men dels falder indtægtsstigningen på denne gruppe væsentligt på Københavns nærtrafik — hvor udflytningen spiller en betydelig rolle —, på befordringer i statsbanernes rutebiler, på rejser i forbindelse med udlandet og på den stærke stigning i befordring af motorkøretøjer på overfarterne, dels har man for at stimulere personbefordringen fundet det nødvendigt at give rabat til visse rejser, f. eks. ferierejser før og efter højsæsonen, rejser til store møder o. lign. For kortvejstransporterne, forøvrigt også mange transporter over mellemafstande, er der en skarp konkurrence med landevidsbefordring og for transporterne mellem hovedstaden og omfattende dele af Jylland konkurrencen med søtransporter, der er begunstiget af kortere afstande end statsbanetransporterne. For godsbefordringens vedkommende har der, som jeg nævnte, i den senere tid været en betydelig nedgang i transporterne, vægtmæssigt for perioden fra 1. april til 31. december 1952 på omkring 15 pct. Vi mener at have grund til at tro, at denne nedgang