

[Ministeren for offentlige arbejder.]

på 17 mill. kr. mere såvel på person- som på godsbefordringen end i fjor, tør det vel forudses, at den anslåede indtægtsforøgelse rigeligt vil nås.

Det synes herefter berettiget at sige, at de krav, der fra folketingets side har været stillet til statsbanerne med hensyn til indtægtsforøgelse, er opfyldt, og at det er lykkedes statsbanerne ikke alene at tilvejebringe det ønskede provenu af forhøjelsen, men meget betydelige beløb herudover gennem mertrafik. Eller sagt på en anden måde: det er ikke indtægterne, der har svigtet. Forværringen i driftsresultaterne skyldes de voldsomt stigende driftsudgifter og her i allerførste række udgifterne til lønninger, både til tjenestemænd og til ekstraarbejdere.

Jeg vil gerne til belysning heraf sammenstille nogle udgiftstal for de to år 1949—50 og 1952—53. Når jeg går ud fra 1949—50, er det, fordi dette år er det første efter overtagelsen af Sydfynske Baner og altså det første år med praktisk taget samme banenet som nu, medens 1952—53 er det seneste, for hvilket regnskab foreligger. Jeg ser bort fra udgifterne til afskrivning og forrentning af anlægskapitalen, men skal senere vende tilbage til disse to konti.

De samlede egentlige driftsudgifter var i 1949—50 ca. 379 mill. kr., i 1952—53 ca. 471 mill. kr., altså en stigning på ca. 92 mill. kr. De samlede lønningsudgifter var i 1949—50 ca. 224 mill. kr., i 1952—53 derimod ca. 284 mill. kr., altså en stigning på 60 mill. kr. Jeg skal hertil føje, at det samlede personaletal i det førstnævnte år var ca. 29 900, det sidstnævnte år ca. 29 000. Trods den større trafik var der altså 900 færre personer beskæftiget ved statsbanerne.

På en anden meget stor udgiftskonto: brændsel til lokomotiver og motorvogne, har der fra 1949—50 til 1952—53 været en stigning på ca. 14 mill. kr. Merudgiften skyldes dels en højere pris, dels større forbrug som følge af den stærkere trafik.

Den samlede stigning i de egentlige drifts-

udgifter, der som nævnt andrager 92 mill. kr., balancerer altså nøjagtigt med stigningen i indtægterne, som også var 92 mill. kr.

Jeg skal dernæst sige et par ord om afskrivningen og forrentningen. Disse to beløb udgjorde i 1949—50 ca. 24 mill. kr. og i 1952—53 ca. 41 mill. kr., altså en stigning på 17 mill. kr., der har sin årsag i, at statsbanernes anlægsvirksomhed i de seneste år har været stor. Størrelsen af denne anlægsvirksomhed har været stærkt påvirket af det meget høje prisniveau samt af, at statsbanerne naturligvis under besættelsen og i de første år derefter var kommet langt bagud med udviklingen af deres anlæg.

Det er derfor nødvendigt fortsat at lægge beslag på betydelig investeringskapital; det fremgår bl. a. af, at der på finanslovsforslaget for 1954—55 er søgt et beløb på § 26 på ca. 98 mill. kr.

Sammenholder man nu resultaterne for de to år 1949—50 og 1952—53, får man en stigning i driftsindtægten på ca. 92 mill. kr. og en stigning i de egentlige driftsudgifter også på ca. 92 mill. kr. samt en stigning i afskrivning og forrentning på ca. 17 mill. kr.

Forøgelsen i statens tilskud til driften andrager altså de 17 mill. kr., idet tilskuddet er gået til forrentning og afskrivning.

Jeg synes ikke, det er rigtigt, når man bedømmer statsbanernes driftsmæssige forhold, da til tilskuddet, de 80 mill. kr., at lægge statens forpligtelser til pensionering af tjenestemændene, som er opført i forslaget med 68 mill. kr., idet dette tal er bruttoudgiften. Statens bidrag på 9 mill. kr. og personalets bidrag på 4 mill. kr. bør trækkes fra for at få det rigtige beløb, som altså i dette tilfælde bliver 55 mill. kr.

Jeg synes, det bør understreges, at det ikke alene er statsbanernes personale, der på denne måde pensioneres af staten, det gælder alle tjenestemænd, så jeg kan ikke finde nogen fornuftig forklaring på, hvorfor dette spørgsmål skal bedømmes anderledes, fordi det drejer sig om pensioner til