

[Ministeren for offentlige arbejder.]

de enkelte strækninger. Allerede før nærværende forslags fremkomst er det imidlertid lykkedes statsbanerne at nå frem til en ordning for de svagest trafikerede strækningers vedkommende, som skulle være mere oplysende end den hidtil benyttede. Denne nye ordning vil blive iværksat fra 1. april 1960. Men selv med disse mere oplysende tal kan oversigten dog kun blive vejledende og ikke fyldestgørende. Endelig beregning af en strækningens rentabilitet vil vedblivende være en specialopgave. Jeg kan illustrere dette med et enkelt eksempel: da driften på strækningen Viborg-Ålestrup blev indstillet, blev det muligt på strækningen Hobro-Løgstør at spare en trækraftenhed. Noget sådant er muligt at overse, når kun en enkelt strækning ad gangen skal behandles, men det vil være næsten uoverskueligt, såfremt et større antal strækninger samtidig skal beregnes.

At tallene i det hele taget skal behandles med varsomhed, giver forslaget i sig selv et slående bevis på. I bemærkningerne dertil siges det, at statsbanernes overskud af rutebildriften i finansåret 1958-59 har været ca. 10 mill. kr. I statsbanernes årsberetning for nævnte år er nettooverskuddet opgivet til 6,8 mill. kr., og selv om jeg er villig til at se bort fra ørebeløb og regne med ret runde tal, synes jeg dog nok, at en afrunding opad med 50 pct. er for voldsom igen.

I bemærkningerne siges også, at statsbanernes overskud ved færgedrift ikke kan sættes til mindre end 20 mill. kr. Det tal er taget fra Store-Bæltskommissionens betænkning, men hvis jeg læser denne betænkning ret, kan det heri opgivne tal ikke tages som udtryk for, hvad statsbanerne tjener på overfarten. Det, Store-Bæltskommissionen har haft brug for, er at se, hvorledes udgifter og indtægter ved færgedrift stiller sig i forhold til brodrift; og at disse beløb ikke umiddelbart kan bruges som mål for, hvad statsbanerne i dag tjener på overfarten, synes kommissionen fuldt ud klar over, for i betænkningen understreges det, at beregningerne alene omfatter de direkte omkostninger og indtægter ved færgefart, respektive bro, og at omkostninger, der hidrører fra, at jernbanen er afbrudt af en færgestrækning, ikke er medregnet.

Som et eksempel på, hvad dette sidst-

nævnte betyder, skal jeg blot nævne, at statsbanerne for en udenlandsk godsvogn betaler en leje af 11 kr. 50 øre pr. dag. Denne leje svarer efter internationale beregninger til selvomkostningerne for en godsvogn og kan derfor også benyttes for statsbanernes egne vogne. Som bekendt sker det ofte, at der bl. a. af hensyn til biloverførslen henstår hundreder af godsvogne og venter på at blive færged over Store-Bælt. Et dagligt tal på ca. 700 er således ikke noget særsyn. 700 vogne daglig i en uge betyder ca. 55 000 kr. i merudgift.

De store underskudstal, som omtales i bemærkningerne til forslaget, skyldes i høj grad forrentnings- og afskrivningskravet. Hvordan udgifterne til forrentning og afskrivning skulle blive mindre, fordi nogle banestrækninger nedlægges, forstår jeg ikke. Hvis de beløb, der afskrives og forrentes for de pågældende strækninger, kunne fås dækket gennem salg af bygninger, spor og materiel m. v., var det ligetil, men som jeg før har nævnt, er der ingen mulighed herfor. En lettelse i forrentnings- og afskrivningsbyrden vil kun kunne opnås, hvis der samtidig med nedlæggelsen foretages en afskrivning af de for de pågældende strækninger resterende uafskrevne beløb; men hvis det er tanken, at der skal gås frem på den måde, og jeg kan vanskeligt tænke mig andet, ja, så kunne man i og for sig lige så godt uden banenedlæggelser se bort fra afskrivning og forrentning. Bliver der da tale om et driftsoverskud — og jeg har grund til at tro, at denne mulighed er inden for synsvidde — vil staten få noget udbytte af de penge, den har sat i baner, og ikke som ved banenedlæggelser alene tabe det hele. Når jeg mener, at driftsoverskuddet er inden for synsvidde, skyldes det de erfaringer, der er gjort i de senere år, hvor rationalisering og modernisering inden for statsbanerne for alvor er sat ind. Hvad denne modernisering betyder, kan jeg illustrere med nogle eksempler.

Ved hjælp af mere moderne sikkerhedsanlæg er der skabt mulighed for på sidebaner i højere grad at lade stationerne være ubetjent i togtid. I de sidste 4 år er der herved i Jylland-Fyn opnået en besparelse på 1 079 000 kr. På Thybanen er der således trods natkørsel med lyntoget Uldjyden sparet 9 tjenestemænd og 5 ekstraarbejdere