

[Ministeren for offentlige arbejder.]

på stationerne. På Assensbanen er de tilsvarede tal 7 tjenestemænd og 2 ekstraarbejdere, og på strækningen Århus-Grenå og Randers-Ryomgård 10 tjenestemænd og 11 ekstraarbejdere.

På hovedbanerne må man gå andre veje og bl. a. gøre brug af den såkaldte fjernstyring, det vil sige, at mellemstationernes sporskifter og signaler betjenes fra et centralt sted, sådan som det f. eks. er tilfældet med de 5 landstationer mellem Nyborg og Tommerup, der betjenes fra Odense. På disse 5 landstationer har man opnået en personalebesparelse på 16 tjenestemænd og 9 ekstraarbejdere.

At modernisering af trækraften indebærer store besparelser, er vist almindelig kendt; men måske kan det alligevel være af interesse at høre, at den samlede besparelse, som de i drift værende 44 store diesellokomotiver og de under bygning værende 45 knap så store diesellokomotiver vil give, i 1956 blev beregnet til ca. 52 mill. kr. Siden da er priserne på kul og olie undergået forskellige forandringer, men erfaringerne har vist, at der ikke er grund til at tro, at den beregnede besparelse, der for de allerede leverede lokomotiver ligger på godt 30 mill. kr., ikke skulle holde. Også til rangering anskaffes der nu diesellokomotiver, og når det afstukne program er gennemført — antagelig om 3-4 år — må den samlede besparelse ved indførelse af dieseldrift påregnes at være oppe på godt 60 mill. kr. Den hertil svarende investering er opgjort til 200 mill. kr. At der endvidere er indtjent ret store beløb ved mekanisering af arbejdet på pakhuse og ved sporvedligeholdelsesarbejder skal jeg kun for en ordens skyld samtidig tilføje. Trods stadig stigende lønninger og priser har driftsunderskuddet siden 1956-57 været faldende, og moderniseringen er endnu langt fra gennemført. Også af den grund synes jeg, at tiden nu er dårligt valgt for banenedlæggelser i større stil.

Om antallet af tjenestemænd ved de danske statsbaner, som forslaget også beskæftiger sig med, kan jeg oplyse, at af et samlet personale på ca. 28 000 mand er ca. 15 700 eller ca. 56 pct. tjenestemænd. Der er ingen grund til at tro, at der ikke fremover skulle være beskæftigelse for et

til tjenestemandsstyrken svarende antal mand. Det må i denne forbindelse erindres, at en relativt stor part af tjenestemændene er i aldersklasserne over 55 år, hidrørende fra de store årgange, der blev antaget i årene 1917-20. Medens antallet af tjenestemænd i aldersklasserne 45-54 år i 1949 udgjorde 27,3 pct. af det samlede antal tjenestemænd, er det tilsvarende procenttal i 1959 8,4. Som bekendt har finansministeren i fortsættelse af lønningskommissionens arbejde nedsat et udvalg til overvejelse af, i hvilket omfang staten i fremtiden skal anvende tjenestemænd. Så længe dette udvalg ikke har afsluttet sit arbejde, finder jeg ingen anledning til at give særregler for statsbanerne, når forholdet her er det, at antallet af nyantagne tjenestemandspaspiranter ikke er større end svarende til, hvad der med hensyntagen til frafald undervejs må antages at blive brug for som arbejdsledere og i mere overordnede stillinger.

I øvrigt ville det være forkert at tro, at det er på sidebanerne, det store antal personale er beskæftiget. På den nu nedlagte Viborg-Ålestrup bane var alt i alt, også inklusive kørende personale, beskæftiget 0,88 mand pr. banekilometer. Statsbanernes samlede personale, eksklusiv søfartspersonale og rutebilpersonale, udgjorde i sidste finansår i gennemsnit 9,68 mand pr. banekilometer. At det er hovedbanerne med deres langt større trafik, der kræver hovedparten af personalet, er kun naturligt; men det betyder på den anden side, at det også er på hovedbanerne, vi ved indførelse af moderne driftsmetoder kan opnå de store personalebesparelser, der selvsagt også bør give sig udtryk i antallet af nyantagne tjenestemænd. Men det er også tilfældet, idet tilgangen af fast ansatte og aspiranter i de sidste fem år har været stærkt aftagende, nemlig fra 922 i 1954-55 til 778 i 1955-56, 509 i 1956-57, 496 i 1957-58, for endelig i sidste regnskabsår, 1958-59, at være nede på 457, medens afgangens samtidig har været ca. 30 pct. større.

Som det fremgår af det, jeg her har sagt, er jeg enig med de ærede forslagsstillere i, at der findes en del banestrækninger, som bør nedlægges. Det bør dog efter min mening ske over en årrække, således at der ikke opstår de uheldige virkninger, som en