

[Holmberg.]

desværre konstatere, at det stadig går dårligt. For nogle år siden var den højtærede minister ret optimistisk. Ministeren sagde dengang, at vi måske inden så længe kunne forvente balance på statsbanernes regnskab, muligvis endda overskud, men det er jo desværre ikke gået på den måde.

Det foreliggende lovforslag om ændringer i statsbaneloven blev fremsat den 23. oktober i fjor. Første behandling fandt sted den 31. oktober, og vi stillede i udvalget en del spørgsmål, som for længst er blevet besvaret. Derimod har vi ingen udvalgs-møder holdt i mange måneder, og først i sidste uge, om onsdagen, blev vi indkaldt til udvalgs-møde og fik at vide, at vi skulle have samråd med ministeren om torsdagen, og at der skulle skrives betænkning om fredagen. Det må regeringen selvfølgelig selv om, og vi er jo i de sidste uger blevet vant til lidt af hvert. Regeringen anviste kun én vej, nemlig takstforhøjelser; stort set var det takstforhøjelser over hele linjen på ca. 10 pct. Vi mener imidlertid ikke det er den eneste vej, og vi har stillet spørgsmål og fået dem besvaret.

Lad mig knytte nogle bemærkninger til disse besvarelser. Vi har ønsket en opgørelse over samtlige DSBs færgeruter, og vi har fået en redegørelse; vi har også forlangt en opgørelse med hensyn til Store-Bæltsoverfarten. Denne redegørelse omfatter altså samtlige statsbanernes færgeruter, og der er en opstilling over beregnede indtægter og beregnede omkostninger. Indtægterne omfatter transport af personer, biler og gods, post, forpagtning m. v., og de beregnede omkostninger omfatter drift af færger, lønninger, pensioner, brændsel og vedligeholdelse, beregnede assuranceudgifter, og derudover har jeg medtaget et beløb, som det sikkert også vil være rigtigt at tage med, nemlig afskrivning og forrentning.

Hvis vi nu begynder at se på den opstilling, og det vil vi gøre, finder vi frem til, hvor det egentlig er statsbanerne tager gevinsten, nemlig det overskud, som er på 22½ mill. kr. For ruterne Gedser-Grossenbrode og Gedser-Warnemünde er der et beskedent overskud på 2,8 mill. kr., for Helsingør-Helsingborg også et beskedent overskud på 2,9 mill. kr. og for den nye færge

Kalundborg-Århus et overskud på 0,3 mill. kr. Så kommer vi til Glyngøre-Nykøbing M. Dér er der et underskud på 1 mill. kr., og for Fåborg-Mommark er der et underskud på 0,6 mill. kr. Med plusser og minusser ved de færgeoverfarter, jeg indtil nu har nævnt, har det faktisk ikke givet nogen penge, men så kommer vi til Store-Bælt. Først er der jernbanerne; deres andel er 2,4 mill. kr., men stadig små beløb. Så finder vi frem til bilerne; dér er et overskud på 15,7 millioner.

Vi er da helt enige med den højtærede minister i, at der må være et provenu, men det er en grov politik, der bliver ført netop lige på dette område, det er da sikkert. Det har i øvrigt vist sig i de senere åringer, at statens bedste malkeko i øjeblikket er bilerne, og man fortsætter med herindefra at pålægge omsætningsafgift, vægtafgift, benzinafgift og dieselaftgift, og hvad der i øvrigt kan være.

Dernæst har vi fået en del spørgsmål besvaret bl. a. med hensyn til personalepolitikken og størrelsen af den gennemsnitlige arbejdsstyrke. Her får vi at vide, at som følge af de gennemførte tjenestetidsforkortelser steg personalestyrken i 1961-62 til gennemsnitlig 28.270; det er altså en stigning på 425 mand — trods omfattende rationaliseringer, det skal erkendes.

Hvis vi vil finde frem til en konto, der i væsentlig grad bidrager til statsbanernes underskud, må vi uvægerlig havne ved lønningskontoen. Af driftsudgifterne medgår mere end 70 pct. til lønninger, og af opstillingen kan man se en hel del af, hvad der her er foretaget af besparelser i personalet og dermed i lønninger. Der gøres opmærksom på, at der er blevet indrettet fjernstyring Nyborg-Odense, hvorved man har sparet 33 mand. Man har også indført en centralisering af bogføringen med kontor-maskiner o. s. v. Til sidst skriver man, at det desværre ikke går alt for hurtigt, og man gør opmærksom på, at der er mangel på arbejdskraft og teknikere, og i det hele taget er det svært at få moderniseret gods-kspeditionerne, hvilket bl. a. kunne ske ved hjælp af moderne personalebesparende læsseredskaber.

Vi må naturligvis acceptere, at man har forsøgt at gøre en indsats her, men det er ganske klart, at der er noget, der er