

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker udvalgets flertal for, at det har kunnet tiltræde lovforslaget. Jeg er desværre ikke i den situation, at jeg kan takke venstre, det konservative folkeparti og socialistisk folkeparti for den indstilling, de har over for lovforslaget.

Det ærede medlem hr. Holmberg hævdede, at det eneste regeringen kan henvise til, når det drejer sig om at forbedre statsbanernes økonomi, er takstforhøjelser. Det ærede medlem kom imidlertid selv for skade i sin videre tale at sige noget andet, idet han måtte indrømme, at der havde fundet en rationalisering sted ved statsbanerne; det ærede medlem vil sikkert erkende, at selv om denne rationalisering ikke er gået så stærkt, som både det ærede medlem og jeg kunne ønske, er det i virkeligheden betragtelige områder, der er rationaliseret på, og denne kendsgerning viser jo, at statsbanerne har andre veje at gå end at forhøje taksterne. Hvis vi ikke havde gennemført den meget stærke rationalisering ved de danske statsbaner, havde det været helt andre beløb, der skulle skaffes dækning for, og derfor vil jeg ikke give det ærede medlem ret, når han siger, at vi ikke har andre udveje end takstforhøjelser.

Det ærede medlem hr. Holmberg var igen inde på spørgsmålet om færgetaksterne på Store-Bælt; det skal jeg ikke optage det høje tings tid med at drøfte, den diskussion har vi ført gentagne gange. De tal, vi er fremkommet med over for udvalget, beviser, at der er et pænt overskud ved Store-Bæltsoverfarten og et ganske lille overskud visse andre steder ved færgeoverfarterne. Men som jeg har sagt tidligere, må der i en stor forretning være visse områder, der er mere givende end andre, og sådan er det altså også ved statsbanerne.

I øvrigt er det vel, som jeg sagde ved sagens første behandling, naturligt, at når vi har de mange fremmede bilister, som kører på de danske landeveje om sommeren, må de i hvert fald i nogen grad være med til at betale for det slid, de nu engang frembringer på vore veje. Det har vi nu altså en mulighed for at de kommer til ved den takstpolitik, vi fører på Store-Bælt, idet der jo her i høj grad er tale om udenlandske bilister.

Vi har også, som jeg tidligere har nævnt,

indført visse rabatordninger, når det drejer sig om erhvervskørsel.

Desuden var det ærede medlem hr. Holmberg inde på spørgsmålet om de danske statsbaners personalepolitik. Det ærede medlem gjorde opmærksom på, at der i finansåret 1961-62 var indtruffet en stigning i antallet på ca. 400 mand. Det ærede medlem glemte at fortælle, at vi i 1961 gennemførte en arbejdstidsforkortelse, ligesom vi gennemførte en ferieforlængelse, og det er klart, at den slags foranstaltninger lige så vel hos statsbanerne som hos de private arbejdsgivere medfører, at der bruges mere mandskab. Det er da en ganske naturlig konsekvens, ikke mindst for et sådant område som statsbanerne, at når man gennemfører en forkortelse af arbejdstiden, må der komme mere mandskab i arbejde. Jeg vil gerne føje til, at i perioden fra 1953 og indtil idag har man faktisk gennemført en besparelse i mandskabet ved de danske statsbaner på 3.650 mand. Det vil altså sige, at vi i modsætning til venstre og det konservative folkeparti, da de havde regeringen, har gennemført en rationalisering ved de danske statsbaner, der har givet en meget stor besparelse i personaleantallet, og man kunne i og for sig rejse det spørgsmål, hvorfor de to ærede partier ikke dengang, de var ved magten, gjorde noget mere. Rationaliseringen er jo først sat ind, efter at disse to partier har måttet afgive regeringsmagten.

Endvidere var det ærede medlem hr. Holmberg inde på forholdene i England. Jeg tror ikke, at det lader sig gøre umiddelbart at sammenligne forholdene i England og forholdene i Danmark. Jeg har et vist kendskab til forholdene derovre, men ikke så indgående, at jeg ved denne lejlighed vil optage en diskussion om jernbaneforholdene i England.

Det ærede medlem nævnte også SAS, men jeg mener ikke, at dette er et foretagende, man umiddelbart kan sammenligne med de danske statsbaner. Det, der har fundet sted i SAS, er ganske vist en rationalisering ligesom ved statsbanerne; hvor statsbanerne har sparet mandskab, har SAS gjort det samme, men forholdene er selvfølgelig vidt forskellige, fordi SAS har indgået aftaler med visse udenlandske flyveselskaber, hvorefter man har lagt noget af arbejdet på reparationer af maski-