

For det andet kan til dette tal lægges 80 mill. kr., som var udbetalingen på de to nye færger til Kalundborg-Århus overfarten, som DSB fik midler til bl.a. af beskæftigelseshensyn.

For det tredje kan nævnes, at en af årsagerne til det forbedrede resultat i 1983 var, at DSB reducerede sit personaleforbrug med 450 medarbejdere (og i 1984 med yderligere næsten 700).

Alt i alt kan det konkluderes, at DSB i 1983 for første gang i en årrække fik vendt udviklingen fra stigende til faldende tilskud.

For fuldstændighedens skyld kan det om resultatet i 1984 siges, at det indebar en yderligere og meget betydelig forbedring.

I reale priser faldt tilskuddet

Som det fremgår ovenfor, steg tilskuddet i løbende priser med 70 mill. kr., men målt i reale priser faldt det med ca. 100 mill. kr., som skatteyderne altså reelt betaler mindre for DSB.

Yderligere kan man dertil lægge de ca. 470 mill. kr., som er investeret i de to nye færger i 1984. Gør man det, er der i 1984 i alt tale om en resultatforbedring på nær ved 600 mill. kr.

Hvis Jyllands-Posten finder, at dette er udtryk for, at DSBs økonomi er kørt af sporet, står avisen vist ret alene med det synspunkt.

Og så taksterne

Til slut kan det være på sin plads at kommentere yderligere to udsagn i Jyllands-Postens artikel.

Det ene udsagn er, at »rigsrevisionens analyse punkterer DSBs egen myte om, at DSB de seneste år har øget produktiviteten«.

Rigsrevisionen anfører forsigtigt om produktivitetsudviklingen fra 1982 til 1983, som DSB mener har været ca. to pct., at opgørelsen er usikker, og at man ved en anden talsammenstilling kan drage DSBs opfattelse i tvivl.

Dette ændrer dog ikke ved DSBs opgørelse af, at der med en pct. færre arbejdstimer er produceret en pct. mere i 1983, og at opgjort på denne måde er produktiviteten steget med to pct., oven i købet ledsaget af en bedre produktionskvalitet (mere præcis toggang, bedre rengøring osv.). Det ændrer heller ikke ved, at DSBs produktivitet opgjort på samme måde er steget betydeligt gennem en årrække.

Det andet udsagn fra Jyllands-Posten om udviklingen i DSBs takster sammenlignet med forbrugerpriserne skal ikke anfægtes.

Tager man udgangspunkt i 1. januar 1980, som rigsrevisionen gør, er DSBs takster steget ca. 60 pct., forbrugerpriserne kun 30 pct. til 1983.

Men det skal dog nævnes, at hvis man starter sammenligningen et år tidligere, nemlig 1. januar 1979, så er DSBs takster og forbrugerpriserne steget stort set lige meget frem til 1983.

Svar: – To hovedtal fra Rigsrevisionens analyse:

1) Statens tilskud til DSB stiger mere end alle »pristal«. Staten ydede ifølge Rigsrevisionens analyse 1979 et kontantbidrag til DSB på 1280 mill. kr. I 1983 var det på 2764 mill. kr. 1984-tallet kendes, som Allan Andersen skriver, ikke endnu.

2) DSBs såkaldte rationalisering af mandskabsstyrken manifesterer sig ikke i den periode, Rigsrevisionen har undersøgt. I 1979 var der 19.328 medarbejdere. I 1983 var der 21.955.

Rigsrevisionen omtaler i øvrigt også udviklingen i passagertrafikken med DSB for årene 1981–83. Det giver den triste oplysning, at der i 1981 blev foretaget 136 mill. togrejser med DSB, mens der i 1983 kun blev foretaget 133 mill. Så vi venter stadig på beviserne for det mere effektive DSB.

Eigil Evert