

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Indledningsvis vil jeg gerne gøre den bemærkning, at da 17 af tingets ærede medlemmer under finanslovdebatten har rettet nogle og tredive henvendelser og spørgsmål til mig, hvoraf en del berører samme eller nært beslægtede emner, har jeg for at undgå gentagelser til en vis grad sammenfattet disse spørgsmål, idet jeg dog har bestræbt mig for samtidig at svare hvert enkelt medlem.

Jeg skal først gøre nogle bemærkninger til de ærede medlemmer, der har omtalt DSBs forhold.

Det ærede medlem hr. Tholstrup kritiserer statsbanernes takster ved Storebælts-overfarten.

Man må alt taget i betragtning mene, at statsbanernes takster for overførsel af automobiler på Storebæltsoverfarten ikke er for høje, når hensyn tages til det prisniveau, vi har i dag. Udlændinge f. eks. betegner de danske færgebilletter for automobiler som særdeles billige.

At det omtrent skulle kunne betale sig at lade overførslen ske på en jernbanevogn i stedet for på færgernes dæk, er ikke rigtigt. Betalingen for overførsel af et automobil på f. eks. 1 300 kg udgør således på færgedæk 19 kr. for en enkelttur og 32 kr. for en dobbelttur, medens fragten for automobiler ved overførsel som fragtgods på jernbanevogn udgør 62,50 kr. for en enkelttur. Her til kommer, at motorvognens fører overføres gratis, når befordringen sker på færgens dæk, medens han må løse billet, når overførslen sker på jernbanevogn, samt at den sidstnævnte befordring, såfremt denne ønskes foretaget lige så hurtigt som ved overførsel på færgedæk, i virkeligheden må betragtes som ilgodsbefordring, for hvilken fragten er dobbelt så høj som fragtgods-fragten.

Med hensyn til ventetiden ved Storebælt er der ikke nu tale om, at de motorkørende midt på dagen i almindelighed må vente i timevis for at komme over ved overfarten, men der kan selvfølgelig indtræffe dage med ekstraordinær stor trafik, hvor det kan „slæbe lidt på“. Statsbanerne tager i udstrakt grad hensyn til de bilrejsende, og at også jernbanefærgerne benyttes til overførsel af automobiler, har jeg gang på gang ved selvsyn overbevist mig om, men det ses bl. a. også deraf, at der i oktober måned fra Korsør blev overført ialt 13 774 biler og heraf alene med jernbanefærgerne 8 426. Skolerne havde efterårsferie i ugen 15.—20. oktober, og som følge heraf mødte der mange biler til overførsel, men lørdag den 13. ok-

tober blev fra Korsør overført ikke mindre end 600 biler med jernbanefærgerne. Det må imidlertid erindres, at også jernbanens godsforsendere har krav på at få godset igennem. Når det derfor kan forudses, at der på den først afgående bilfærge vil være plads til de fremmødte biler, kan det ske, at bilerne bliver afvist ved jernbanefærgerne til fordel for godsvogne, fordi det jo vil være irrationelt at efterlade godsvogne samtidig med, at der sejles med ikke fuldt udnyttede bilfærger.

På den anden side gives der biler, som møder rettidigt frem til en bilfærgetur, men må efterlades af bilfærgen på grund af pladsmangel, en ubetinget fortrinsstilling overfor alle almindelige godsvogne på de herefter afgående jernbanefærger.

Til det ærede medlem hr. Peter Jørgensen, der ønskede klarhed med hensyn til, hvorvidt DSB rationaliserer, kan jeg sige, at statsbanerne rationaliserer, sådan som formentlig alle virksomheder gør det. Det ærede medlem nævner i sin omtale af statsbanernes rationalisering ikke konkrete forhold, og det vil føre for vidt for mig at komme ind på alle de områder, hvor der rationaliseres. Jeg skal derfor i korthed omtale de vigtigste.

Statsbanerne har i årene efter krigen indført et moderne hjælpemiddel på større pakhuse, som navnlig under krigen blev udviklet i Amerika, den såkaldte gaffeltruck. Ved dennes hjælp gøres transporten af stykgods hurtigere, lettere for personalet og billigere på den måde, at der ikke kræves så stor arbejdsstyrke til at omlæsse det samme kvantum gods som tidligere.

Stykgods til landstationer, som tidligere blev befordret i standsende godstog, køres nu i de store gennemgående godstog, der kun standser ved bystationer. Her udlæsses godset og befordres med lastbiler til landstationer indenfor et bestemt område. På samme måde behandles gods, der afsendes fra disse landstationer. Denne nydannelse er foreløbig indført på en række hovedbaner både på Sjælland, Fyn og Jylland. Derved er opnået hurtigere befordring fra afsender til modtager og omvendt, og der er sparet togkørsel samt tog- og lokomotivpersonale, derved at standsende godstog er inddraget.

I kontorarbejdet rationaliseres der ved anskaffelse af moderne kontormaskiner, ved minutios gennemgang af arbejdet for at se, om noget af dette kan spares som overflødig, og på adskillige andre områder.

Endvidere kan jeg anføre, at indenfor banevedligeholdelsen har man f. eks. indført svellestoppemaskiner, som besørger