

## [Finansministeren.]

tuation i udlandet. Derfor tror jeg ikke, det har noget formål at diskutere dette alternativ i dag.

Derimod har jeg opfattet de ærede ordførere for venstre, de konservative og de radikale således, at man er enig i den finanspolitik, der skal føres i øjeblikket: at vi ikke skal sigte på et underskud og heller ikke på balance, men på et overskud. Der er nogen uoverensstemmelse om, hvor stort dette overskud skal være, men jeg har altså forstået, at der er nogen tilslutning til, at der bliver et overskud på statsfinanserne, og jeg takker meget for denne tilslutning.

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Jeg er selvfølgelig enig med det ærede medlem hr. Thorkil Kristensen, når han siger, at man bør have sin opmærksomhed henvendt på den udvikling, som nu foregår på det trafikmæssige område, for det er en meget stærk udvikling, og tilsyneladende går den meget hurtigt. Det er også mit indtryk, at man indenfor statsbanerne i høj grad har sin opmærksomhed henvendt herpå, men når denne udvikling går så hurtigt, skal man vel også være forsigtig med at foretage visse ting for tidligt, før det hele er afklaret. Jeg tænker nærmest på det store problem, det vil være i den kommende tid at få ordnet overførslen over Storebælt på en fornuftig måde. Efter en prognose, som er udarbejdet, skulle antallet af biler, der skal overføres i 1980, være 2 millioner, i dag er det 400 000. Dette fortæller os noget om, hvilke vanskeligheder der kan rejse sig alene i dette spørgsmål.

Det kan vel altid diskuteres, hvor langt man er kommet med en rationalisering, og også, hvor vidt man bør gå for at kunne sige, at man har rationaliseret på en forsvarlig måde, men når man når det resultat, som jeg gjorde rede for forleden dag: at man, når man sammenligner årene 1950, 1951 og 1952, til trods for den stærkere trafik, der har været både med hensyn til personer og gods, har nedbragt personaleantallet med 900, synes jeg, at deri ligger et bevis for, at man foretager en rationalisering.

Nu er det vel således, når man skal se hele dette spørgsmål under en samfundsmæssig

synsvinkel, at det ikke alene er statsbanernes trafik som sådan, der er afgørende. Det afgørende må vel være, om man er i stand til at få etableret så mange trafikmidler, som er nødvendige for at klare behovet. Det er mit indtryk, at vi for tiden har et ret stort overskud af trafikmidler, så der er en uudnyttet kapacitet. Det kan derfor godt være, at vi skulle koncentrere vor opmærksomhed lidt om, hvorvidt det ikke var muligt at koordinere den private og den offentlige trafik på en sådan måde, at denne uudnyttede kapacitet enten kunne forsvinde eller udnyttes på en bedre måde. Jeg forstod også på det ærede medlem, at han ikke var utilbøjelig til at forhandle om dette spørgsmål; han tilføjede, at vi var nok ikke enige om midlerne, men den første betingelse er dog, at man erkender nødvendigheden, så skulle dog almindelige kloge forhandlere altid kunne finde ud af, hvilke midler man bør bruge i en sådan situation.

Det er selvfølgelig rigtigt, at det reguleringsstillæg, vi har diskuteret, har den relation til statsbanerne, at det er tjenestemænd, der er ansat i denne etat. Hvis denne etat ikke havde været der, havde der heller ikke været tjenestemænd og heller ikke noget reguleringsstillæg, men kunne man i grunden ikke sige det samme om alle de andre tjenestemænd, der har reguleringsstillæg, som med det beløb, statsbanerne beslægtlægger, er opgjort til 184 mill. kr. Det, jeg ville have sagt i mit første indlæg, var, at når man diskuterer statsbanernes drift i almindelighed, synes jeg ikke, det er rigtigt, at man drager disse beløb ind i den forbindelse, fordi statsbanernes ledelse ingen indflydelse har på dette reguleringsstillægs størrelse og derfor er ganske ude af stand til at tage noget ansvar for det. Når man taler om statsbanernes underskud, synes jeg, man bør understrege, at underskuddet som sådant er godkendt af det danske folketing. Det er det danske folketing, der fastsætter statsbanernes takstpolitik. Såvidt jeg erindrer, har der altid været underskud på de danske statsbaner, og såvidt jeg erindrer, har det altid været den samlede rigsdags opfattelse, at det skulle være sådan. Spørgsmålet var så kun, når rigsdagen diskuterede disse ting, hvor stort dette underskud burde være, og man er