

[Holmberg.]

til afløsning af den gamle statsbanelov fra 1946. Der er naturligvis sket ændringer fra tid til anden, men det er ganske naturligt, at et forslag til en ny lov fremsættes nu, ikke mindst af den grund, at det her drejer sig om et område, hvor der virkelig har fundet en udvikling sted. Det gælder særlig for tiden efter 1946. I denne periode er der nemlig sket det, at trafikken er blevet flyttet fra banerne til vejene. Det er vel også derfor, at den højtærede minister nu kommer med et forslag om forhøjelse af taksterne. Ganske enkelt er det jo således, at banerne ikke kan klare sig i konkurrencen, og da vi må indrømme, at der har fundet prisforhøjelser sted, er det ikke unaturligt at foreslå takstforhøjelser. Statsbanernes underskud vokser fra år til år til trods for, at der har fundet rationalisering sted på mange områder — jeg tænker her ikke mindst på overgangen fra damp- til dieseldrift, der absolut må være en fornuftig foranstaltning.

Men hvor stort er i grunden underskuddet, og hvorfor fremkommer det i Danmarks største vognmandsforretning? Der er sikkert mange årsager. Jeg vil prøve at tage nogle enkeltproblemer frem, som jeg mener det vil være nyttigt at drøfte principielt her ved første behandling af den ny statsbanelov. Jeg vil dog med det samme sige, at vi naturligvis vil være med til at skaffe ministeren flere penge gennem takstforhøjelser. Om forhøjelserne så netop skal være de foreslåede, kan vi drøfte i det udvalgt, som jo senere vil blive nedsat.

Der er for mig slet ingen tvivl om, at statsbanerne har mange underskudsgivende sidelinjer. Fra tid til anden bliver en bane jo også nedlagt — lige for nylig har vi haft Viborg-Ålestrup banens delvise nedlæggelse til behandling — og som det gerne går, når en bane skal nedlægges, protesterer befolkningen, og det har man også gjort i Viborg amt. Det er vist egentlig forståeligt, når vi tænker på, hvilken betydning banen har haft ikke mindst i Jylland i de tyndtbefolkede, fattige egne. Men jeg tror nu også, at protesterne kommer af, at det føles, som om statsbanerne bevidst har handlet således, at befolkningen uvægerligt må svigte banen. Jeg skal naturligvis ikke gentage argumenterne fra sidste uge, men blot

nævne, at når statsbanernes egne rutebiler, som vi har set enkelte steder, kører på den stort set samme strækning på de samme tider og til og med til en lavere pris, så erkender jeg blankt, at befolkningen har svigtet banen — banens dårlige materiel gør sig naturligvis også gældende — men banen har så sandelig også svigtet befolkningen. Men når det nu engang er gået, som det er, hvorfor gør statsbanerne da ikke det samme, som mange privatbaner har gjort, nemlig indsætter enmandsbetjente skinnebusser? Ud fra et forretningsmæssigt synspunkt forstår vi det simpelt hen ikke. Vi har fået et tal stukket ud, der viser, at underskuddet er så og så stort. Det er muligt, det er rigtigt, men jeg ved ikke, om der er taget hensyn til den afgang, som uvægerligt vil komme på hovedlinjen. Vi savner de mest elementære driftsøkonomiske oplysninger.

Når nu banerne har påbegyndt en rationalisering på dette område, ville det da ikke være rimeligt at nedsætte en statsbanekommission? Vi har jo før haft en privatbanekommission. Jeg vil gerne høre ministerens mening herom. Vi er alle klar over, at der må være noget galt, men hvor er det egentlig, det er galt? Lad os igennem en kommission få at vide, hvad de forskellige grene af den blandede forretning, som statsbanerne jo er, giver, og hvad de tager. Vi har fra statsbanernes side hørt, at det ikke kan udskilles. Det kan ikke være rigtigt. Det er muligt, at der vil blive nogle udgifter til bogføring, men med moderne kontormaskiner må det kunne lade sig gøre, og udgifterne i forbindelse hermed må være små i forhold til DSBs samlede omsætning.

Hvad giver i øvrigt de forskellige banestrækninger i over- eller underskud? Hvordan forholder det sig med de mange sidebaner, hvordan er det med forholdet mellem gods- og persontrafik, hvordan ligger det økonomisk med Store-Bæltsoverfarten? Det er folketinget, der skal fastsætte taksterne, men vi mangler oplysninger om, hvor det egentlig er, det er galt. Vi mangler disse oplysninger, men det gør forretningen danske statsbaner jo åbenbart også selv, og det er måske en af grundene til, at det går, som det går. At det mildest talt ikke går godt, ved vi jo. Vi ved også, at statsdrift i almindelighed har svært ved at klare