

[Holmberg.]

sig over for det private initiativ, det har vi altid vidst, og her er så sandelig en fulgyldig dokumentation.

Hvor stort er underskuddet egentlig? Når vi tager det hele med, også de sidste lønstigninger, kommer vi vel op på ca. 120 mill. kr. i driftsunderskud, men det er ikke det egentlige billede. Pensionsbyrden må uvægerligt også tages med i bedømmelsen, og den kommer vel, når vi tager det hele med, op i nærheden af et lille hundrede millioner kroner; jeg tror ikke, det er helt galt. Men har vi så fået det hele med? Det tror jeg ikke. Ser vi på statsbanernes årsberetning og statsregnskabet, er der noget, der hedder afskrivning og forrentning, men så sandelig også noget, der hedder afskrivningernes størrelse og rentens højde. Jeg skal ikke trætte med tal, men jeg må indrømme, at afskrivningsprocenter på 1, 2 og 3 forekommer mig at ligge væsentligt under private virksomheders afskrivningsprocenter. Jeg ved godt, det kan være svært at drage sammenligninger, men jeg tror, at disse afskrivninger ligger i underkanten, og selv en mindre forhøjelse, hvad jeg tror ville være rimeligt, ville jo betyde en forøgelse af statsbanernes underskud med adskillige millioner kroner. Mon ikke vi, når vi tager det hele med, nærmer os et underskud på ca. 300 mill. kr., måske knap nok? Nu kan ministeren jo korrigere mig, hvis han mener, mit skøn er sat for højt. Jeg vil dog anbefale ham at tænke sig lidt om, inden han gør det.

Foreløbig holder jeg mig til de knap 300 mill. kr. Hvordan forholder dette beløb sig egentlig til de beløb, motortransporten betaler? Stort set på den måde, at motor kørslen i disse år betaler ca. 500 mill. kr. ud over, hvad der anvendes til vejformål, og denne halve milliard putter staten i sin kasse. Statstilskuddet til banerne er altså ensbetydende med, at de, der ikke benytter banerne, betaler 200-300 mill. kr. årlig for dem, der benytter banerne. Og for at gøre det helt op: mange af disse mennesker må yderligere betale en særskat, der giver staten ca. 500 mill. kr. i overskud.

Vilkårene for banetransport og vejtransport er så sandelig ulige. Egentlig er der 700-800 mill. kr. i statsbanernes favør. Og hvordan klarer vejtransporten sig så under

disse ulige vilkår? Ja, udviklingen er foregået på den måde, at ca. tre fjerdedele af transporten foregår ad vejene. Jeg kan ikke se andet, end at det spørgsmål vil melde sig, om det stadig er en statsopgave at beskytte de mest uøkonomiske trafikmidler. Jeg vil naturligvis medgive, at vi nu engang har disse baner, og at en afvikling ikke sådan uden videre kan finde sted, det må vi alle erkende; men en begyndende afvikling bliver da vist nødvendig, og er altså også nu begyndt med sidelinjerne. Men der er også et problem med hensyn til den trafik, som nu engang er der og skal klares. Her ville det måske være naturligt med nogle private trafikskelskaber, der kunne dække det transportbehov, som nu engang er der.

I statsbanelovens § 2 står, at statsbanerne er forpligtet til at transportere gods og personer. Jeg er for øvrigt helt sikker på, at denne forpligtelse ville også gerne de private påtage sig. Måske var det en udvej at give private vognmænd koncessioner; så bliver der i hvert fald ikke tale om statstilskud. Hvis det bliver statsbanerne, der skal transportere, måske med deres egne lastbiler, er der jo ingen, der kan regne ud, hvad der er hvad.

Det kan måske opfattes som lidt revolutionerende, hvad jeg her har sagt, men det er ikke ment på den måde. Jeg har villet give denne opstilling; jeg tror, den er rigtig. Når vi ser på den udvikling, der er sket, er det da ikke nødvendigt at tage konsekvenserne deraf, også i højere grad, end den højtærede minister har gjort indtil nu? Der vil sikkert endnu i lang tid være brug for de danske statsbaner; hovedlinjerne skal nok bestå; men det bliver nødvendigt at tage fat, hvor det er mest galt, selv om det vil gøre ondt på visse egne.

Lovforslaget rummer et stort antal paragraffer; der er ikke mindre end 75. Som jeg allerede har sagt, vil det være rimeligt at foretage en ajourføring af loven, men jeg har egentlig svært ved at finde nogen anden ajourføring i lovforslaget end den foreslåede takstforhøjelse, og det er egentligt lidt mærkeligt, at vi her i folketinget skal vedtage denne takstforhøjelse uden virkelig at vide, hvor det er galt.

Efter lovforslaget skal der også ske forhøjelse af taksterne på Store-Bælt, også taksterne for biler. Det er muligt, at det