

[Jørgen Jørgensen (Ullerup).]

handler, men de to andre ordførere har været inde på det, så jeg må måske også gøre nogle enkelte betragtninger gældende i så henseende. Der findes jo både i denne sal og udenfor mange — altså ikke her i salen nu, men måske flere udenfor — der nøjagtigt ved, hvad der skal gøres — jeg melder altså fra — og jeg vil derfor gerne konkludere derhen at foreslå den højtærede minister, at der nedsættes, ikke en kommission, for det har vi slet ikke tid til, men et teknisk og erhvervsbetonet udvalg til at se på de problemer, jeg har nævnt, og så forelægge tinget sine resultater til behandling under tingets ansvars tyngde. Og dette bør ske så hurtigt som muligt, for udviklingen går mere end hurtigt i dag.

Det er ganske interessant at lægge mærke til, hvorledes det af de oplysninger, der foreligger gennem den højtærede ministers fremsættelsestale og i bemærkningerne til lovforslaget, fremgår, at der er en stigning på 10 pct. i lønningsudgifterne, 360 mill. kr., en stigning som følge af den nye lønningslovs gennemførelse på 36 mill. kr., samtidig med, at der for dette finansår er et dyrtidstillæg på 8 mill. kr. allerede pr. 1. april. Disse beløb, 36 mill. kr. og 8 mill. kr. i ekstra dyrtidstillæg, ligger i betænkelig nærhed af de 44,5 mill. kr., som den højtærede minister regner med som overgrænse. Derfor vil jeg gentage: udviklingen går mere end hurtigt, det går virkelig stærkt med hensyn til økonomien, men det går den gale vej. Derfor tror jeg, vi bliver nødt til fordomsfrit at drøfte hele dette problem, og jeg mener, at det haster — det er måske senere, end man tror.

Kirkegaard: Forslaget til en ny statsbanelov er fremsat på et tidspunkt, hvor udviklingen, hvad angår transport og befording, går jernbanedriften hårdt imod. Nu foretrækkes biler for baner, en udvikling, som formentlig vil forstærkes i de kommende år. Efter mit skøn har DSB dog hidtil klaret betydelige vanskeligheder på en måde, som der er grund til at påskønne. Jeg vil altså ikke kun rejse kritik over for DSB i den aktuelle situation. Hvad enten man skal afsende eller modtage gods ved statsbanerne, eller det gælder person-

befordring, eller man skal have et motor-køretøj sat over med en færge, er statsbanernes personale hjælpsomt og yder deres kunder en førsteklases behandling. Må jeg også som et resultat nævne, at i de senere år har det været muligt for DSB at øge driftsindtægterne. Det er ikke bare omkostningerne, der er steget, indtægterne er fulgt med trods kraftig konkurrence fra bilerne. Når det har kunnet lade sig gøre, skyldes det bl. a. — som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget — at banerne i de senere år har gennemført en betydelig rationalisering for at billiggøre driften. Jeg tror, at statsbanernes ledelse er klar over, at det er af afgørende betydning, at arbejdet for en yderligere rationalisering fortsættes. Alle muligheder for besparelse, der ikke svækker sikkerheden, må overvejes, og frem i tiden går det formentlig ikke an at være alt for lempelig over for de helt urentable strækninger og heller ikke over for de mindst betydelige af vore små landstationer. Jeg tror ikke, en sådan indskrænkning, som jeg her har nævnt, vil vække særlig modstand i befolkningen. I hvert fald vil den ganske sikkert aftage, idet vi som sagt er inde i en periode, hvor i hvert fald det overvejende flertal af befolkningen foretrækker biler for baner.

Der er sikkert inden for DSBs ledelse tænkt på — og det kan dog næppe skade, at jeg nævner det — at også en forsigtig personalepolitik er en tvingende nødvendighed for at undgå en for overvældende pensionsbyrde, hvis omsætningen inden for DSB ad åre bliver nedadgående, og det regner jeg med. Nu skal jeg indrømme, at det er farligt at spå, men jeg tror, at den overgang fra baner til biler, som er i gang, vil fortsætte, men jeg hører altså til dem, der håber på, at vi kan tilrettelægge en forholdsvis rolig overgang i så henseende.

Derfor kan jeg anbefale ministerens lovforslag om nye takster. Efter mit skøn er de lagt efter en fornuftig linje. Det vil være muligt at øge statsbanernes indtægter ud over det, lovforslaget giver udtryk for, men jeg mener, vi skal være tilbageholdende med rovdrift på de linjer, som kan give overskud til dækning af underskuddet på de sekundære linjer. Af flere grunde tror jeg ikke, at vi netop nu skal stille imod at opnå bare til-