

[Holmberg.]

mærksom på, at det kan ikke have nogen større indflydelse på statsbanernes regnskab. Statsbanerne regner nemlig med en udgift på ca. 11 kr. pr. døgn pr. oplagt vogn, og skulle vi så skyde på et antal, der er nogenlunde rigtigt, ca. 100 000 godsvogsdøgn, ville det betyde ca. 1 mill. kr. årligt. Det er rigtigt. Udgifterne til isbryderen må være så små, at der næppe er grund til at inddrage dem i beregningerne.

Så anfører statsbanerne, at bilisterne har en fordel ved, at visse færger kan tages ud af jernbanelinjen og overføres til biloverfarten på de store rejsedage. Det er en fordel, det skal jeg naturligvis ikke benægte, men når det bliver anført i rentabilitetsberegningen som et minus for statsbanerne, ville det så ikke være rimeligt, om det også blev nævnt, at statsbanerne bestemt også har en fordel af, at de kan anvende de med jernbanespor forsynede bilfærger til godsvognsoverførsler hele året rundt, måske fortrinsvis i nattetimerne?

Statsbanerne har altså her nævnt nogle minusser. Jeg ved ikke, om det er med vilje, man har udeladt plusserne — lad os tro, de har glemt det, men så være de hermed nævnt. Det, der stort set bliver tilbage af de økonomiske beregninger, bliver dette, at statsbanerne de sidste 7 år har haft et overskud på ca. 85 mill. kr. på Store-Bælt. Her er jo rigelige midler til anskaffelse af en del færger, ca. 4 færger. Men naturligvis skal statsbanerne også have penge ind. Jeg ved, at det bliver betvivlet, om S-banerne virkelig giver underskud, men en forhøjelse her mener jeg vi kan tage mere roligt, for er folk utilfredse, kan de trods alt benytte andre færdselsmidler. Men det gælder jo ikke for Store-Bælt.

Lovforslaget om takstforhøjelser er fremsat på et så sent tidspunkt, at det slet ikke vil være muligt at få alt undersøgt, men det er nu en så stor urimelighed, der sker ved Store-Bæltsoverfarten, at det må vi på en eller anden måde før eller senere vende tilbage til. For samfundets skyld er vejtransporten ikke af mindre betydning end skinnetransporten; efter som udviklingen går, må vi konstatere tværtimod. Som statsbanerne administrerer på Store-Bælt, er det vel nok økonomisk klogt for

statsbanerne, men alt taget i betragtning må det være moralsk forkert. Vi må også i det udvalg, som vi har foreslået nedsat, se på, om det i længden kan gå at føre en politik, der fører med sig, at det er dobbelt så dyrt at få gods over Store-Bælt, når det sker i bil, som når det sker på skinner.

I samme forbindelse vil jeg nævne, at vi af Landbrugets Transportudvalg er blevet gjort bekendt med, hvilket også blev berørt af den socialdemokratiske ordfører, at selv om de ønsker at benytte statsbanernes kølevogne, sker det mange gange, at statsbanerne ikke råder over sådanne vogne, og man er så henvist til den langt dyrere transport over Store-Bælt med biler. Ministeren har dog over for udvalget givet tilsagn om at undersøge dette problem.

Jeg skal naturligvis ikke her ved sagens anden behandling gentage argumenterne fra første behandling, men at vi mangler overblik, når vi diskuterer det hele problem, er ganske sikkert. Vi ved, at statsbanernes underskud er stort, men hvor det egentlig er, det er galt, ved vi ikke og har ikke kunnet få at vide. Statsbanerne anfører, at når de bliver klar over, at det er særlig galt med en enkelt banestrækning, tager de fat på særlige undersøgelser dér. Vi har fået nogle oplysninger om andre sidebanestrækninger end netop Viborg-Ålestrup, der jo er nedlagt, og hvorom vi fik en analyse, men det er ikke oplysninger, hvoraf vi kan se, hvor det er galt. Slår vi op i statsbanernes budgetter og i statsbanernes årsberetning, finder vi egentlig meget få oplysninger. Hvordan forholder det sig med rutebildriften? Hvordan er det med godsbefordringen eller personbefordringen? Fra hvilke jernbanelinjer stammer det store underskud? Og hvor stort er underskuddet egentlig? Det burde være en selvfølge og egentlig en forudsætning for, at det kan gå nogenlunde, at der er indgående kendskab til indtægterne og udgifterne på de områder, jeg her har nævnt. Enhver privat større virksomhed ville naturligvis prøve på at opdele det samlede resultat, så der kan blive mulighed for at skille sig af med det, der ikke duer. Her må det også være rigtigt, når det er folketinget, der skal bestemme, at folketinget så får et ordentligt grundlag at dømme ud fra. Det er da ganske naturligt, at folke-