

[Hølmberg.]

landets jernbaner er i aftagende — for at sige det meget mildt.

Den danske offentlighed er naturligvis i allerhøjeste grad interesseret i udbygningen af vort trafiksystem, men det er veje, biler, busser og lastvogne, det nu drejer sig om. Det kan banerne i og for sig ikke gøre ved. Det er en udvikling, vi også ser i andre lande; men det er, ligesom DSB og hermed også den højtærede minister enten ikke kan eller ikke vil tage konsekvensen af udviklingen. Ministeren anfører som motivering for de ca. 50 mill. kr., som forslaget antages at ville give, lønstigninger på ca. 31 mill. kr. og øvrige udgiftsstigninger på ca. 16 mill. kr., og det er naturligvis meget godt. Jeg indrømmer, at det kan være svært at anfægte disse tal, men kunne denne lønstigning ikke modvirkes af en anden personalepolitik? Jeg tænker slet ikke på mindre løn til det såkaldte løse mandskab, men mon der dog ikke er for mange af dem? Jeg erkender, at det er et svært problem, og det er måske forkert at rejse det i det hele taget, når vi næppe nok selv kan finde en løsning derpå, men det er vist alligevel rigtigt at anføre det, da det vistnok er klart for os alle sammen, at det er her, det er galt.

De øvrige udgiftsstigninger på 16 mill. kr., hvad er det for udgiftsstigninger? Det fremgår knap nok klart af forslaget. Jeg tror da gerne, at der er udgiftsstigninger ud over den almindelige lønstigning, men ministeren kan ikke vente, at vi uden videre skal gå med til denne forhøjelse uden at få noget mere at vide.

Det anføres i den skriftlige fremsættelse, at der er opnået store besparelser i de senere år ved overgangen fra dampdrift til diesel-drift; der er oprettet moderne signalanlæg og lukket og delvis lukket visse stationer. Det tvivler vi naturligvis ikke om er rigtigt, men jeg vil gerne spørge ministeren, hvor mange stationer det er, der er lukket eller delvis lukket. Der angives et beløb for besparelse på ca. 50.000 kr. pr. station. Det er et ret anseligt beløb, og det spiller også en stor rolle med hensyn til besparelse, hvor mange stationer det drejer sig om, men det kan vi nok få at vide af ministeren.

Realiteten, når vi drøfter DSBs forhold i det hele taget, er det store underskud hvert

år. Vi må begynde med at forlange balance, og det er også det, ministeren forsøger, men vi tror knap nok, at den rigtige løsning er den, som ministeren foreslår med forhøjelse af taksterne, som vi ser i lovforslaget. Har DSB og ministeren ikke tænkt på, at folk herefter begynder at overveje, om det i det hele taget kan betale sig at køre med DSB, når vi er nået dertil, at det efter forslaget kommer til at koste 21,6 øre pr. km at køre med DSB på 1. klasse? Når man ved, hvad det koster at leje en vogn, og også, hvad det koster at have en lille selvejervogn, må DSB begynde at tænke på, at de taber i konkurrencen også på det prismæssige område, naturligvis med cykler og knallerter, men også med bilerne.

Om forhøjelserne nu ligger, hvor de skal, vil det være rimeligt at drøfte i det udvalg, som skal nedsættes. Men allerede nu vil jeg fremføre en bemærkning om Store-Bæltsoverfarten. Forhøjelserne her virker meget, meget voldsomt. Det er, ligesom statsbanerne her groft udnytter deres monopol på Store-Bælt. Nu kan ministeren jo svare på det — det har han gjort før — at de har intet monopol, enhver kan jo begynde. Det er teoretisk rigtigt, men også bare teoretisk; praksis er alligevel, at det virker som et monopol, og det kan også være et spørgsmål, om det i det hele taget er rigtigt, at DSB optræder som skibsreder, det kan man se lidt forskelligt på, men der føres her en takstpolitik, som slet ikke passer til de faktiske udgifter. Takstforhøjelserne kan slet ikke begrundes med, at der er underskud, for sidste år, i november 1961, fik vi mange oplysninger om DSBs overfart, og disse viste i hvert fald klart, at der var et meget stort overskud, og det må vel være blevet større siden. Der er sidste år overført endnu flere biler og passagerer, og efterhånden som de større og større færger bliver sat ind, må det betyde mindre omkostninger og dermed større overskud. Her vil jeg benytte lejligheden til at spørge den højtærede minister, hvor stort overskuddet egentlig er på Store-Bæltsoverfarten, jeg skal slet ikke hænge mig i nogle millioner fra eller til, men bare spørge om det formodede overskud på Store-Bæltsoverfarten. Det kunne være rart nok at få klaring på det.

Samtidig vil jeg heller ikke undlade at