

[Holmberg.]

Men hvor stort er egentlig underskuddet, når vi tager det hele i betragtning? Et regnskab kan åbenbart stilles op på forskellig måde. Ministeren anfører, at der fra april til udgangen af december 1964 var et driftsoverskud på 28,9 mill. kr. Men ser vi på det, der bliver tilbage, hvis vi ser på tallene for afskrivninger og statstilskud og de forhøjede lønudgifter, pristal, dyrtidsregulering o. s. v., hvor stort er så det egentlige underskud? Så kommer vi vel egentlig op på ca. 150 mill. kr. og i det kommende år måske endnu mere. Jeg vil tro, at det er noget i den størrelsesorden, det drejer sig om for underskuddet på de danske statsbaner. Tilbage bliver så, om det bare drejer sig om at komme med forslag om forhøjelser i folketinget, så forbrugerne kan betale.

Det er for mig et ret stort spørgsmål, og jeg vil komme med en enkelt betragtning herom i forbindelse med de to etater, især den sidstnævnte.

Ministeren nævnedes, at der er indhentet store udgiftsstigninger ved rationalisering, at der er klaret en hel del, og at der er opnået ret store resultater. Det er selvfølgelig rigtigt. Vi kan også sige, at selvfølgelig har statsbanerne rationaliseret, ellers ville det også være den eneste virksomhed i Danmark, der ikke har gjort det i de senere år. Men jeg erkender gerne, at jeg ikke tror, det er helt nok. Jeg tror endvidere, at vi har savnet planlægning. Her er jeg ganske enig med departementschef Erik Ib Schmidt, der bl. a. om denne sag i Information den 4. februar har skrevet — jeg beder om den højtærede formands tilladelse til at citere — det drejer sig om en artikel om økonomisk planlægning. Departementschefen skriver her:

„... og jernbanernes rationalisering og modernisering må tilrettelægges efter en samlet vurdering af transportbehovet og dets dækning med biler, baner, skibe og fly, også takster og afgifter kommer her ind i billedet“.

Jeg vil gerne tilføje, at jeg er ganske enig med departementschefen. Det er, ligesom vi mangler en samlet vurdering af transportbehovet. Her kniber det i allerhøjeste grad for de danske statsbaner og for privatbanerne; måske kan vi også tage

ministeren med. Det tjener ikke noget formål at begynde at nævne visse sidelinjer i øjeblikket, men ministeren ved jo, at der er mange af disse linjer, der ikke kan bestå. Jeg vil tro, at den højtærede minister er enig med mig heri. Men det er, ligesom der sker for lidt, og det går for langsomt, når man tænker på det underskud, der skal dækkes. Jeg tør garantere for, at der her er mange millioner at hente — for ikke at nævne, undskyld jeg siger det, visse tåbelige dispositioner med jernbanespor over broer, når enhver ved, at disse baner ikke kan fortsætte. Det kan siges at være små ting, men det drejer sig jo om millioner, og millioner skulle også have en plads i debatten her, i hvert fald i forbindelse med det underskud, der gerne skulle dækkes.

Vor trafik skulle selvfølgelig gerne anlægges så rationelt som muligt. Jeg vil ikke lægge skjul på, at der her er en del tilbage at ønske. Ministeren nævnte i sin fremsættelsestale, at biltaksterne på overfarterne ikke skulle forhøjes, således som jeg gjorde opmærksom på til indledning. Vi er jo alle sammen klar over, at overfarterne er en god forretning med det faktiske monopol, der er — jeg siger med vilje det faktiske monopol. Ministeren har før nævnt, at der ikke er noget monopol, enhver kan bare begynde, og det er jo teoretisk rigtigt, men i praksis er det et monopol. Man kan anlægge den betragtning, som nogle gør, at når det går skidt for en forretning og der er en mulighed for at tage en del ind, så gør man det også. At anlægge den betragtning mener jeg er afgjort forkert — ikke alene hvad angår afgifterne, men i øvrigt også hvad angår andre ting, som følger med afgifterne. Har ministeren aldrig tænkt på, hvordan høje afgifter kan hæmme samkvemmet landsdelene imellem? Jeg kan blot henvise til vejdirektoratets trafiktællinger, som er meget oplysende. Biltrafikken på Lille-Bæltsbroen ligger på lige ved 4 mill. biler pr. år, og det samtidig med at trafikken på Store-Bælt kun andrager ca. 1,5 mill. biler, og uanset at henved halvdelen af Danmarks befolkning bor øst for Store-Bælt.

At taksterne her ikke skal stige, betragter jeg altså som en selvfølge. Det er lige så selvfølgelig, at vi godt vil være med til at skaffe dækning for underskuddet, men vi forlanger, at der bliver ført en fornuftig