

## [Niin-Hansen.]

medlem fru Else-Merete Ross sagde. Det ærede medlem ville jo også nedlægge sidelinjer, men vi ved ikke hvor mange; måske vil det ærede medlem oplyse den højtærede minister om, hvor mange det drejer sig om, men jeg har indtryk af, at det ærede medlem altså ligesom venstre og det konservative folkeparti lægger vægt på at rationalisere her. Den højtærede minister siger, at det drejer sig om 12-14 sidelinjer. Ja men er det kun 12-14 sidelinjer, der giver underskud?

Der må foretages en økonomisk beregning for disse linjer; det er jo det, vi må arbejde med, det er den planlægning, vi må frem til med henblik på den rationalisering, der skal gennemføres; vi må have lejlighed til at foretage en vurdering af, hvilke linjer der kan svare sig, og hvilke der ikke kan, og derefter planlægge en nedlæggelse af de linjer, der ikke kan svare sig.

**Arne Larsen:** Jeg takker den højtærede minister for besvarelsen af de spørgsmål, som jeg rejste i mit indlæg, og er altså helt på det rene med, at post- og telegrafvæsenet ikke fremover sandsynligvis vil kunne blive betragtet som en helhed, og det er klart, at det må man tage til efterretning. Dermed bliver det selvfølgelig gjort forståeligt, hvorfor forslaget er stillet sådan.

Jeg er også glad for ministerens bemærkning om, at han er enig i, at det ville være betimeligt, om man kunne oprette en postsparebank, og at det har været alvorligt overvejet også i regeringen, men at man på et vist tidspunkt altså igen har opgivet tanken, fordi der ville vise sig en større modstand fra pengeinstitutternes side. Jeg synes ikke, der er nogen grund til at opgive denne gode tanke af den grund. Jeg tror tværtimod, at er der en modstand, bør man gøre en indsats for at overvinde den, og ved at rejse hele problemet til offentlig debat tror jeg at den tanke vil få støtte fra mange sider. Jeg tror, at man bør arbejde meget intenst med den.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Nu må jeg sige til det ærede medlem hr. Homberg, at det er rigtigt, at vi ikke

kan bevise, om det ville give flere penge, hvis vi nedsatte taksterne på Store-Bælt. Der kan man kun danne sig et skøn. Det skøn, som statsbanerne har, og det skøn, som jeg har, går altså ud på, at det ville være en dårlig forretning at nedsætte taksterne på Store-Bælt. Det var i og for sig for sent, når man havde gjort det, så at konstatere, at det var en dårlig idé, det ærede medlem hr. Homberg havde fremsat; så havde vi sat pengene til.

Det ærede medlem sagde, at Store-Bælt giver overskud. Det er vi nu heller ikke enige om. Det har vi diskuteret tit, hvor stort overskud Store-Bælt giver. Jeg har peget på, at der også er minusfaktorer, som man glemmer at tage med i betragtning.

Det ærede medlem sagde også, at S-banerne giver overskud. Det gør de ikke. De giver underskud, det er ingen forretning. Jeg tror ikke, det ærede medlem hr. Homberg eller nogen anden vil foreslå at nedlægge dem af den grund, og dermed kommer vi altså ind på spørgsmålet om DSBs underskud i det hele taget. Jeg har sagt tidligere, og det var det ærede medlem inde på i sit første indlæg i dag, at hvis man kan få de tilstrækkelige midler til at rationalisere for inden for DSB, tror jeg vi kan få balance på driftsregnskabet. Det er det, jeg har sagt, og det er der i og for sig ikke så meget galt i med de få millioner, der er i underskud på driftsregnskabet, men jeg har aldrig hævdet, at vi kunne få overskud på DSB, når man skulle tage forrentning og afskrivning med. Det tror jeg ikke vil være muligt, det er det ikke i andre lande. I Sverige har man for nylig vedtaget en lov for de svenske baner, hvor man giver et meget stort tilskud ud fra den betragtning, at banerne opfylder, som det ærede medlem hr. Kaj Rasmussen sagde, en række sociale, kulturelle og andre formål for befolkningen. Det må der betales for. Derfor tror jeg, at uanset hvor meget eller hvor lidt vi snakker om rationalisering, kan vi ikke komme frem til, at statsbanerne kan blive en overskudsforretning, når vi skal tage forrentning og afskrivning med.

Det ærede medlem hr. Homberg mente, at trafikøkonomisk udvalg skulle beskæftige sig med hele problemet. Det gør trafikøkonomisk udvalg. Det ærede medlem,